



La nave al centro dell'economia
e dei trasporti

**Sicurezza in mare e Sicurezza in
porto**

Ammiraglio Ispettore CP
Antonio BASILE

Confitarma – Roma 8 Marzo 2019

Sommario

- * Introduzione: la risposta all'evoluzione normativa
- * La Sicurezza in mare
- * La Sicurezza nei porti

La risposta all'evoluzione normativa

- * La 979/82 (L. Difesa del Mare) è lo strumento funzionale all'attuazione della Convenzione di AMBURGO sul SAR del 1979
- * La SAR Convention viene infatti formalmente recepita nel 1994, grazie agli effetti della L.979 ed alla funzione di Guardia Costiera assegnata alle Capitanerie di porto con D.INTERM. 8-6-1989
- * In tutta coerenza, la L.255/91 trasferisce il bilancio del personale delle Capitanerie, dalla Difesa alla Marina Mercantile, ed assesta gli organici per rispondere all'esigenza di attuazione della SAR Convention

La risposta all'evoluzione normativa

- * Concorrono - alle finalità di potenziamento di mezzi, personale e risorse strumentali - Marpol, Solas come emendata, e Codice ISM, essendo strumenti di tutela della sicurezza della nave [per i diretti riflessi di questa sulla «vita», ovvero equipaggi ed ambiente], che di fatto sono stati attuati negli anni '90
- * La L. 84/94 sottrae l'amministrazione dei porti alle stesse Capitanerie, trasforma il vertice del Corpo (fino ad allora Ispettorato) in Comando Generale e gli assegna la piena competenza in materia di Sicurezza della navigazione

La risposta all'evoluzione normativa

- * Questa disciplina era fino ad allora esercitata dal personale delle Capitanerie quale amministrazione periferica della preposta Direzione Generale del Ministero della Marina Mercantile
- * E' un'evoluzione, seguita poi dall'introduzione della maritime security, che rafforza la centralità delle Capitanerie, tanto rispetto all'elemento «nave», quanto ai porti in termini di sicurezza
- * Dunque un unico Elemento di Organizzazione che racchiude in se la «funzione marittima», declinabile ai fini di questo convegno in «sicurezza marittima globale», o meglio «produttiva»

La risposta all'evoluzione normativa

- * «Sicurezza» che risponde all'esigenza di safety (nave, tanto in mare che in porto), security (a bordo e nei porti), sicurezza degli specchi acquei (con il concorso dei regolati e coordinati servizi tecno-nautici), sicurezza stradale nei porti (nelle aree di viabilità comune)
- * Il tutto a tutela della nave come bene produttivo (... la spedizione e la comunità viaggiante...), dell'ambiente (acqua, aria e biodiversità), delle infrastrutture (nei porti), della «vita» nel senso più ampio

La risposta all'evoluzione normativa

- * A ben vedere si tratta della derivazione moderna di competenze tradizionali, sedimentate nelle radici del Corpo delle Capitanerie quale articolazione della P.A. «contemporanea» fin dall'assetto unitario del 1865
- * Infatti, Codice della Navigazione e varie leggi speciali, sia precedenti al 1942 che successive, costituiscono ancora in buona parte i principi fondanti di quella sicurezza «moderna», appena declinata

La Sicurezza in mare

Sicurezza della navigazione

- * Controllo della flotta - 619 navi (r.i.)
- * attraverso una organizzazione che assicura rintracciabilità 7/24, «monitoring and follow-up».
- * Sviluppo della normativa internazionale, comunitaria e nazionale partecipando
- * - In sede internazionale ai comitati e sottocomitati IMO;
- * - In sede comunitaria alla predisposizione delle direttive di settore ed alla loro rivisitazione (cd refit);
- * - In ambito nazionale presiede i gruppi di lavoro in materia di Safety, Merci Pericolose e Formazione del personale navigante.
 - * Risultati
- * Addestramento personale navigante

Dati rintracciabilità

Anno 2018

* SOLAS CAPITOLO II-1 (AVARIA MOTORI)	28
* SOLAS CAPITOLO II-1 (DANNI STRUTTURALI)	29
* SOLAS CAPITOLO II-2 (ANTINCENDIO)	11
* SOLAS CAPITOLO III (MEZZI SALVATAGGIO)	12
* SOLAS CAPITOLO V (EQUIPAGGIAMENTI)	40
* SOLAS CAPITOLO V (TABELLE D'ARMAMENTO)	02
* MARPOL	06
* COLREG	02
* PERDITA ANCORA	02

132 segnalazioni al **3386707786**

Partecipazione all'International maritime organization



* **COMITATI E SOTTOCOMITATI**

- MARITIME SAFETY COMMITTEE
- SUB-COMMITTEE HTW (Human Element, training and watchkeeping)
- *
 - SUB-COMMITTEE SSE (Ship System and Equipment)
 - SUB-COMMITTEE SDC (Ship Design and Construction)
 - SUB-COMMITTEE CCC (Carriage of Cargoes and Container)
 - SUB-COMMITTEE III (Implementation of IMO Instruments)

Partecipazione all'International maritime organization

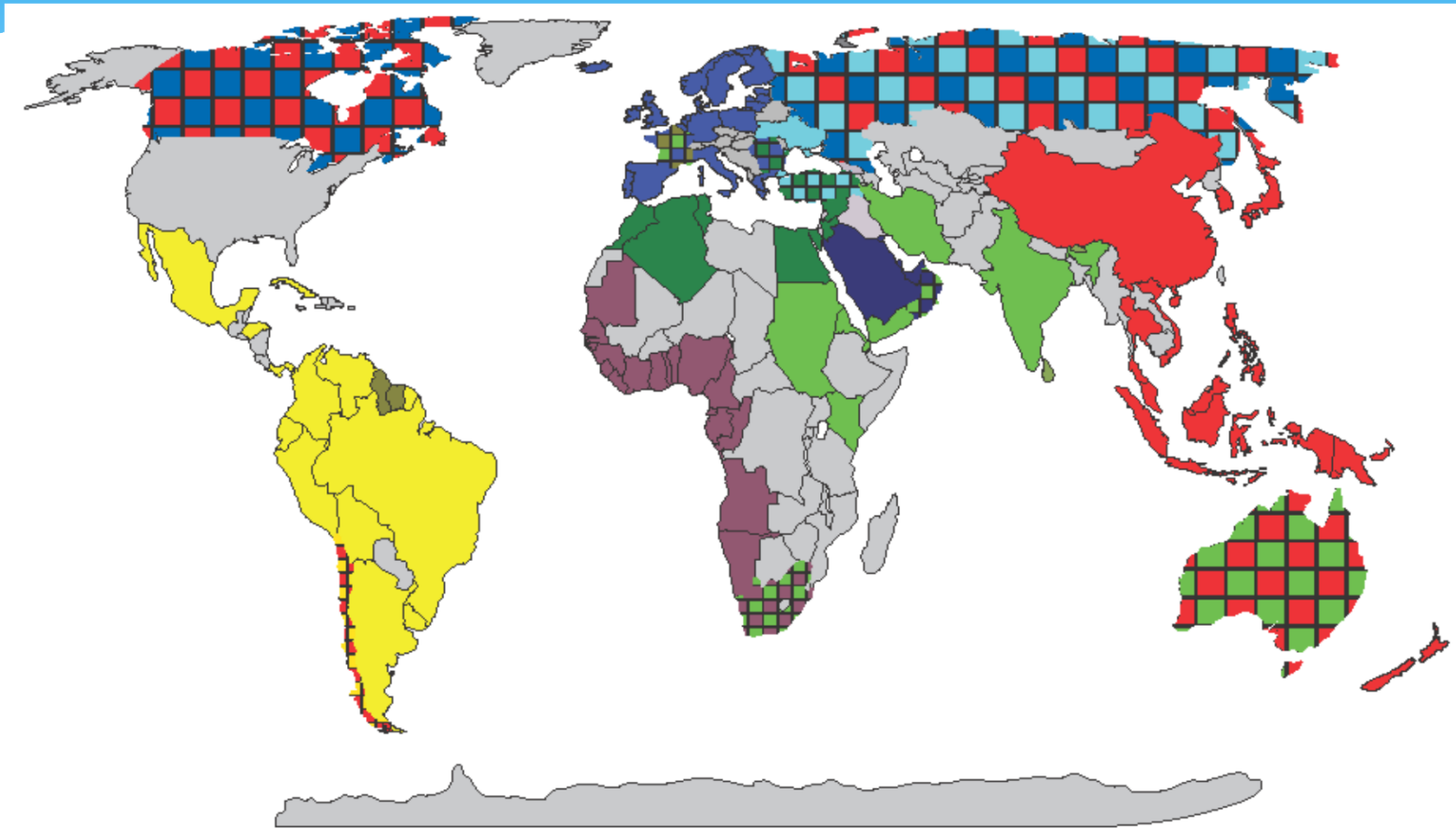
- * Partecipazione ai Gruppi per corrispondenza:
- * In corso
 - Note esplicative Cap. II-1 SOLAS
 - BAUXITE/SEED CAKE
 - IGF Code: use of Fuel Cells and methyl/ethyl alcohol as fuels
- * Finalizzati
 - Stability computers and shore-based support for existing passenger ships
 - Availability of passenger ship's electrical power supply in cases of flooding
 - Safe mooring operations

Partecipazione Bruxelles/Emsa



- Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships (COSS);
- Expert sub-group on Passengers ship safety;
- ro-ro fire on deck;
- Annex I Directive 2009/45/EC.

Flotta Italiana nella White list in tutti i Memorandum PSC del mondo



Tokyo MOU
Paris MOU
Abuja MOU

Riyadh MOU
Black Sea MOU
Caribbean MOU

Indian Ocean MOU
Acuerdo Vina del Mar
Mediterranean MOU



RANK	FLAG	INSPECTIONS 2015-2017	DETENTIONS 2015-2017	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
WHITE LIST						
1	France	258	0	25	11	-1.89
2	Cayman Islands, UK	438	2	40	21	-1.84
3	Netherlands	3,028	35	236	188	-1.83
4	Denmark	1,189	12	98	68	-1.79
5	United Kingdom	1,194	13	99	69	-1.76
6	Norway	1,429	17	116	84	-1.75
7	Italy	1,087	12	90	62	-1.74
8	Bahamas	2,239	30	177	136	-1.73
9	Isle of Man, UK	694	7	60	37	-1.71
10	Singapore	1,887	27	151	113	-1.68

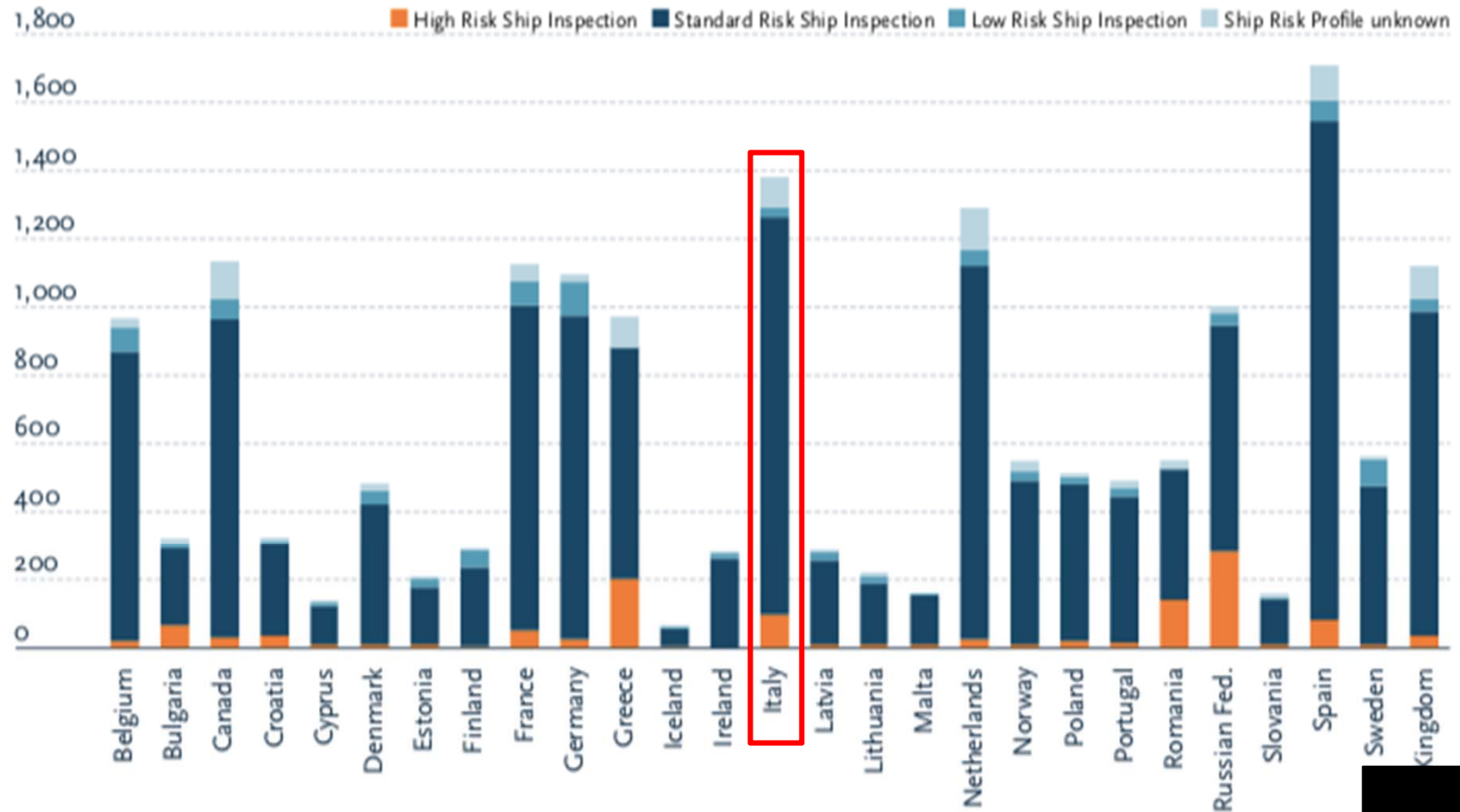


Anno 2017: 7 su 40



Stato Membro fra coloro che danno il maggior contributo per numero e qualità di ispezioni PSC al Paris MoU

HRS, SRS and LRS inspections per member state



Qualship 21st USCG al Comando generale delle
Capitanerie di Porto (Amministrazione di
Bandiera) ed alle navi italiane



Personale marittimo: addestramento e formazione

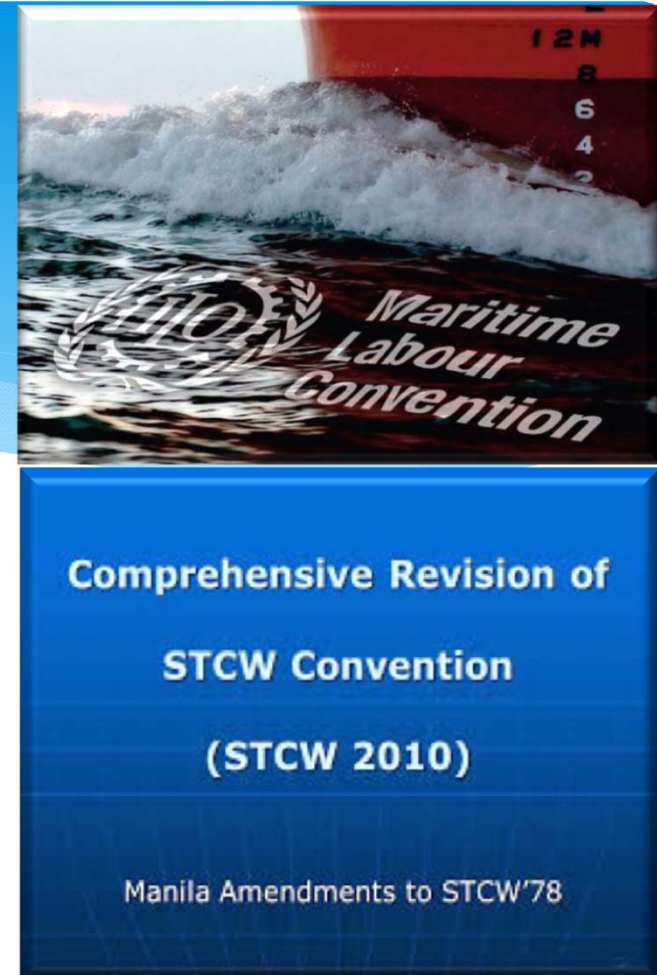
Emendamenti alla Convenzione STCW

Cosa fa l'Italia come Stato di Bandiera?

- * Formazione = Ministero Infrastrutture e Trasporti
(*Educational e Certificati di Competenza*)
- * Addestramento = **Guardia Costiera**
(*Training e Certificati di Addestramento*)

Disciplina dell'attività di addestramento

- N° 11 Decreti Dirigenziali: implementazione degli emendamenti Manila;
- N° 6 Decreti Dirigenziali: adeguamento decreti e SOLAS;
- N° 66 centri di formazione: accreditamento dei centri di formazione ad erogare i corsi;
- Monitoraggio corsi e Presidenza esami (3000 sedute d'esame - anno 2018) da parte del personale della Guardia Costiera;
- Certificazione: rilascio e riconoscimento dei certificati di competenza e di addestramento presso gli Uffici locali della Guardia Costiera.



Sicurezza marittima = Security

- Sviluppo normativa e monitoraggio applicazione norme internazionali e comunitarie ed attività in ambito Commissione europea;
- **Ship security** attività di indirizzo e coordinamento per le navi nazionali e le Società di gestione; autorizzazioni imbarco PCASP;
- **Port security** attività di indirizzo e coordinamento dei porti e delle port facilities, nonché attività in sede CISM (segreteria tecnica).

**AUTORITA' DI
SICUREZZA**

PORTO

Decreto legislativo
203/2007
(Attuazione Direttiva
2005/65/CE)

**AUTORITA'
DESIGNATA**

**IMPIANTO
PORTUALE**

- ISPS Code
- Reg CE 725/2004
- DM 18.6.2014

AMMINISTRAZIONE

NAVI

- SOLAS XI-2;
- ISPS Code
- Reg CE 725/2004
- DM 18.6.2004



COORDINAMENTO, ATTUAZIONE, CONTROLLO, MONITORAGGIO

96 porti

360
impianti
portuali

567 navi

Dal 2013 al 2018:
26 attività di verifica Autorità Competente alle 55 Autorità Designate/Sicurezza & 28 porti e 50 impianti portuali

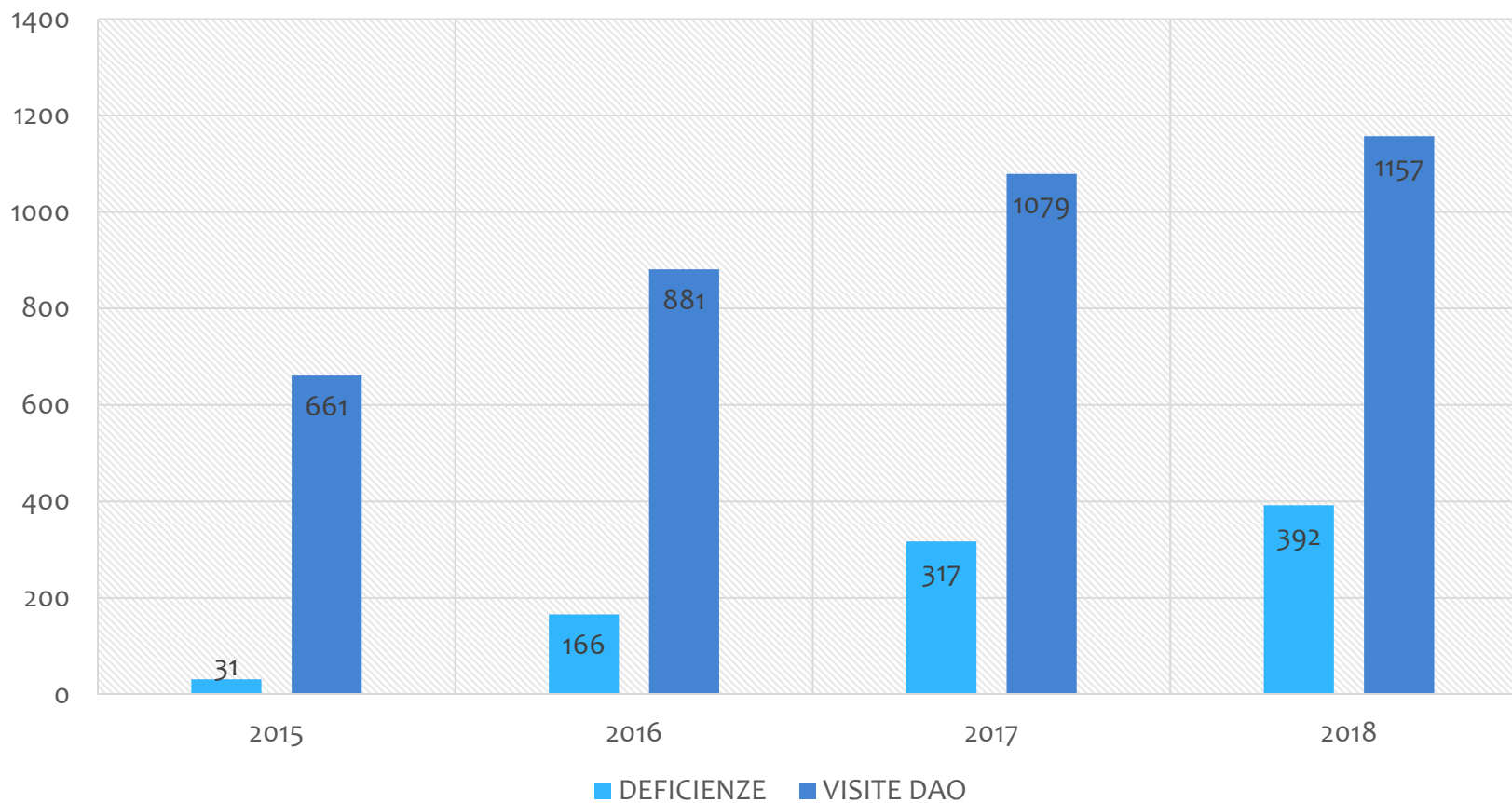
Dal 2012 al 2016:
356 ispezioni degli impianti portuali da parte delle Autorità Designate

Nel 2017:
371 ispezioni agli impianti portuali da parte delle Autorità Designate

TOTALE VISITE 2018
EFFETTUATE **127**
DI CUI ALL'ESTERO **31**

CERTIFICATI DEFINITIVI	INTERIM	ISPEZIONI OCCASIONALI A/4.4
92	35	244

2015 - 2018 Ispezioni DAO e deficienze





La Sicurezza nei Porti

Art. 29, legge n. 164/2014, di conversione del DL 133/2014, c.d. «sblocca Italia» = Piano nazionale della portualità e della logistica

Necessità di una riforma del sistema portuale e logistico, che contrastasse la perdita di competitività subita negli ultimi anni, a fronte di un aumento dei traffici nell'area del Mediterraneo.

Caratteristiche e specificità dei porti italiani, non confrontabili con i porti del bacino del Mediterraneo o addirittura con i porti del Northern Range.

Molti porti distribuiti su 7.800 km. di coste, giustificati da secoli di «storia marinara».

Scarsa concentrazione di funzioni che beneficerebbero di economie di scala, quali la movimentazione di contenitori o di rinfuse liquide.

Trasporto e logistica fortemente condizionati dalla vicinanza di molti porti ai centri storici, con limitata possibilità di espansione lungo le coste.

Dimensione mono-scalo degli organi di governo.



Introduzione di un sistema portuale MULTI-SCALO, che dovrebbe permettere di ottimizzare le infrastrutture , gli spazi e le connessioni lato mare e lato terra esistenti, sulla base di una conoscenza adeguata dei traffici, degli operatori e del tessuto logistico.

Pianificazione strategica ed adozione di Piani Regolatori Portuali di sistema coerenti fra loro, che riducano la necessità di investimenti pubblici, e valorizzino le specializzazioni e le vocazioni dei singoli porti facenti parte del Sistema.

Esempio del porto «gateway». Es. Genova e Gioia Tauro

Adeguamento dei fondali, infrastrutture viarie e ferroviarie NON sono necessari ovunque e dovunque, ma vanno pianificati secondo una visione nazionale, evitando dannosi fenomeni concorrenziali fra porti posizionati a pochi chilometri di distanza.



D.L. 4 agosto 2016
«Riforma della governance portuale» e D. L.vo 13 dicembre 2017, n. 232
(c.d. correttivo porti)

Riformulazione dell'art. 3 della legge 84/94

- Aggiornamento della norma istitutiva del Comando Generale e la connotazione funzionale delle capitanerie di porto (richiamo espresso alla dipendenza funzionale del Corpo dal MIT, dal Ministero dell'Ambiente e dal Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali);
- Sicurezza come distinto parametro di valutazione delle norme in tema di snellimento delle procedure (concetto di sicurezza «operativa»); si esplica nella regolamentazione tecnica delle attività marittime e nella azione di prevenzione e controllo per finalità di garanzia, per l'integrità della nave e dell'ambito portuale;
- Contributo della autorità marittima in seno agli organi collegiali della AdSP.

Competenze dell'Autorità marittima

Articolo 14 L. 84/94.

Spettano all'Autorità marittima le funzioni di **polizia e di sicurezza** previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali.

Competenze dell'Autorità marittima

I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo.

L'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici è stabilita e disciplinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l'Autorità di Sistema portuale ove istituita, sentite le associazioni di categoria nazionali interessate.

Competenze dell'Autorità marittima

*In caso di necessità e di urgenza, l'autorità marittima, sentita l'Autorità di Sistema portuale ove istituita, può temporaneamente modificare il regime di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici per un periodo **non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta.***

Competenze dell'Autorità marittima

Ruolo della Autorità Marittima: Ordinanze di sicurezza portuale. Disciplina degli accosti. Doppio pilota.....

Nei porti sede di Autorità di sistema portuale ***la disciplina e l'organizzazione dei citati servizi sono stabilite dall'Autorità marittima di intesa con l'Autorità portuale.***

In difetto di intesa provvede il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

... nei porti ...

Il Comitato di Gestione

Il Comitato di Gestione è l'organo collegiale di decisione della nuova AdSP. Ad esso sono riservate le decisioni più importanti.

La composizione è più ridotta rispetto al previgente Comitato portuale .

Si riunisce di norma ogni due mesi, ovvero ogni volta che è necessario, su impulso del Presidente.

...nei porti...

L'autorità marittima nel C.d.G

A seguito della modifica apportata dal D.lvo 13 dicembre 2017 n. 232 (c.d. correttivo porti), del Comitato di Gestione (art. 9 L.84/94) fa parte il **Direttore Marittimo** nella cui **giurisdizione rientra il porto sede dell'AdSP** e, su designazione di quest'ultimo, anche un rappresentante dell'Autorità marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'AdSP, fermo restando il diritto di voto limitato ad uno dei componenti dell'Autorità marittima e nelle sole materie di competenza.

...nei porti...

L'autorità marittima nel C.d.G

Data la complessità della norma la Direzione generale ha chiarito (nota n. 11205 in data 26/4/2018) che:

- a) il Direttore marittimo è un componente di diritto del Comitato di Gestione;
- b) egli non può farsi rappresentare, poiché dalla legge non è prevista la facoltà di delega;
- c) il secondo rappresentante è un componente eventuale, la cui presenza è legata al fatto che nella specifica riunione del Comitato siano in trattazione temi relativi al porto di propria competenza e che sia stato espressamente designato dal Direttore marittimo;
- d) il voto è unico.

...nei porti...

L'autorità marittima nel C.d.G

Le materie sulle quali l'Autorità marittima esprime il voto sono quelle elencate dal comma 5 dell'articolo 9 L. 84/94 *ad esclusione di quelle di cui alle lettere c), d), i), l) ed m)*, cioè le seguenti:

- a) Adozione del documento di pianificazione strategica di sistema e del piano regolatore portuale;
- b) Approvazione del piano operativo triennale;
- e) Relazione annuale sull'attività da inviare al MIT;
- f) Pareri al Presidente e all'Ufficio territoriale portuale;
- g) Autorizzazioni e concessioni di cui all'articolo 6.10, 16 e 18 L.84/94 e determinazione del relativo canone;
- h) Accordi sostitutivi di cui all'articolo 18.4 L.84/94
- m-bis)** Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 L.84/94.

Il Comandante del Porto

Regolamento accosti; distinzione di competenze fra ADSP e Autorità Marittima:

- ADSP: amm.ne demanio marittimo, vigilanza, coordinamento e controllo sulle operazioni portuali, assegnazione degli accosti alle banchine pubbliche, in combinato con l'art. 62 C.N. che assegna al Comandante del porto la competenza su ogni aspetto di sicurezza della navigazione e portuale.

Commissione accosti;

Regolamento di sicurezza del porto;

Sicurezza produttiva.

Utilizzazione accosti pubblici

Accosti pubblici: l'uso è consentito in via prioritaria alle navi lavorate da imprese autorizzate ex art. 16, comma 3 all'esercizio del ciclo delle operazioni portuali.

In casi eccezionali, motivati dalla impossibilità di operare nel proprio terminal, e comunque in via non continuativa, è consentito, di intesa fra A.M. e ADSP., l'uso degli accosti pubblici è consentito anche alle navi lavorate da imprese concessionarie di banchine demaniali portuali ex art. 18.

Il Forum nazionale sulla sicurezza dei porti

Nell'anno 2016 si è tenuto a Catania il primo Forum. In tale ambito sono state individuate le seguenti tematiche:

Tema n° 1 *“Osservatorio permanente sulla sicurezza ed efficienza dei servizi tecnico nautici nei porti”*

L'Osservatorio è stato istituito con Decreto Interdirigenziale in data 25/01/2017. Nell'ambito dell'Osservatorio si è proceduto fra l'altro a dare avvio:

....dal Forum...

- Team operativi per le emergenze in mare (protocolli di intesa con ormeggiatori, piloti e rimorchiatori);
- Idoneità fisica dei piloti (visita annuale medico competente);
- Circolare e Linee guida sul pilotaggio VHF;
- Circolare e linee guida sulle manovre portuali;
- Linee guida sul servizio di rimorchio;
- Valorizzazione delle «best practices locali».

.....dal Forum...

Per gli ormeggiatori, introduzione di un certificato professionale di competenza ed in ossequio alla Circ. FAL 6 dell'IMO, e guida sulla formazione e sulla istruzione degli ormeggiatori comprendenti

- sicurezza, comunicazione e protezione;
- conoscenza geografica degli ambiti portuali;
- conoscenza delle Ordinanze e dei Regolamenti locali di sicurezza;
- conoscenza delle principali caratteristiche e delle tipologie di vettori che scalano il porto.

...dal Forum...

Il Tema della “Carta Nazionale della Sicurezza Marittima”

La Carta metterà a sistema la “Valorizzazione delle migliori pratiche”


Al riguardo sono state interessate le Capitanerie di porto al fine di acquisire elementi utili sulle individuazioni di “Best Practices” in atto presso singole realtà portuali per valorizzarle a livello generale.

Al momento, inoltre, in tale ambito sono allo studio alcune “Best Practices” già in atto in alcune Paesi Europei da parte di piloti e ormeggiatori al fine di renderle operative anche sul territorio italiano.

.....sul Servizio di rimorchio

REGOLAMENTO (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio
del 15 febbraio 2017

- **Art. 4.** Al punto 3 consente allo Stato membro di imporre il requisito di bandiera alle navi utilizzate per le operazioni di rimorchio, al fine di garantire il rispetto degli obblighi dei contratti collettivi di lavoro dell'equipaggio.
La tematica è al vaglio del Ministero per inserire un'apposita clausola nel bando di gara.
- **Art. 6.** È possibile limitare il numero dei prestatori dei servizi portuali in relazione ad un dato servizio portuale per una o più delle seguenti ragioni:
 - a) carenza di spazi portuali;
 - b) esecuzione degli obblighi di servizio pubblico;
 - c) sicurezza o sostenibilità ambientale;
 - d) caratteristica dell'infrastruttura portuale o natura del traffico.



Vi ringrazio per la cortese
attenzione