2016

ANNUAL REPORT

COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO

6° REPARTO - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

INDICE

PREMESSA

1. **IL REPARTO 6° - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE**
2. **UFFICIO I - NORMATIVA NAZIONALE, INTERNAZIONALE E PORT STATE CONTROL**
3. **UFFICIO II - SERVIZI TECNICI DI SICUREZZA E MERCI PERICOLOSE**
4. **UFFICIO III – MARITIME SECURITY**
5. **UFFICIO IV – PERSONALE MARITTIMO**
6. **OBIETTIVI E LINEE D'AZIONE**
7. **CONCLUSIONI**

PREMESSA

L'importanza delle attività marittime per l'Italia, il "peso" dello *shipping* – comparto che coinvolge in modo più o meno diretto numerosi settori tra cui quelli della cantieristica, del trasporto merci, del turismo e della logistica – nell'economia del nostro Paese richiedono necessariamente che, nell'ambito di una visione strategica generale, siano attentamente eseguite le linee di *governance* che supportino adeguatamente gli strumenti di sostegno alla ripresa.

L'attività di Flag State, intesa come il complesso di attività di controllo sulla sicurezza della navigazione e della prevenzione dall'inquinamento marino prodotto da navi a bordo di unità di bandiera nazionale, è un fondamentale punto di riferimento per valutare l'efficacia di una Amministrazione marittima per l'assolvimento dei suoi fini istituzionali e per mantenere elevato lo standard qualitativo della propria flotta, permettendo in tal modo di mantenere la competitività del cluster a livello internazionale.

Proprio a seguito di questa importante funzione istituzionale, uno degli aspetti di maggior rilievo nelle attività del Corpo è quello del monitoraggio del rendimento del proprio naviglio, sulla base di un c.d. *Performance index*, al fine di permettere alla "bandiera italiana" di occupare e mantenere i vertici delle classifiche mondiali nei sistemi del controllo oggi operativi in tutto il mondo (cd. *Memoranda of Understanding*).

Un'organizzazione nazionale *Port State Control* efficiente, invece, costituisce requisito indispensabile per garantire elevati standard di sicurezza delle navi straniere che approdano nei porti nazionali, a tutela della sicurezza della vita umana in mare ma anche della navigazione nei porti italiani e nelle acque europee: da qui il costante impegno sulla formazione e sulla professionalità degli ispettori (cd. PSCOs) che consenta al Paese di permanere, per contributo di attività eseguite (cd. *Inspection effort*) nel novero delle Autorità Maritime aderenti all'accordo regionale "Memorandum di Parigi" sul Port State Control.

In ambito *maritime security* le nuove minacce globali alla sicurezza del mondo occidentale non escludono il comparto dei trasporti marittimi: le rotte commerciali battute dalle nostre navi e i nostri porti - nodi nevralgici dell'economia del Paese - restano possibili obiettivi della guerra asimmetrica delle nuove forme di terrorismo.

A questo si aggiunga la minaccia della pirateria che rappresenta, per una nazione con vocazione marittima come l'Italia, una criticità con effetti non solo economici ma con un impatto sociale rilevante.
La maritime security, quindi, non può prescindere dall'interazione tra i vari nodi del traffico marittimo, siano navi o impianti portuali, e deve poggiare su un'organizzazione efficiente e controllata dall'Autorità Competente (lo Stato), a livello nazionale individuata nel Corpo delle Capitanerie di Porto.
In questo contesto l'attività svolta dal Corpo, quale Autorità Nazionale di Security Marittima, occupa una posizione rilevante a tutela del nostro naviglio, dei relativi equipaggi e dei nostri porti come parte integrata del sistema di sicurezza nazionale, europeo e mondiale.

Partendo dal presupposto che la sicurezza è un investimento e non un costo, un incremento della qualità della sicurezza sul nostro naviglio si riverbera in un incremento della qualità della *performance* della flotta e quindi un'esponenziale spinta verso una ripresa dell'economia che passa necessariamente anche per i traffici marittimi.
Grazie all'attività sopra brevemente descritta, eseguita attraverso il costante lavoro svolto dal Corpo nell'ambito della sicurezza della navigazione e sicurezza marittima, l'Amministrazione italiana si colloca, già da numerosi anni, ai primi posti a livello internazionale per quanto attiene le navi di bandiera nazionale (permanenza nelle c.d. "*white list*") ed ha permesso, nel corso dell'anno 2016, di ottenere il prestigioso riconoscimento "QUALSHIP 21", che la US Coast Guard concede alle Amministrazioni straniere, sulla base di stringenti requisiti, che dimostrano di mantenere elevatissimi standard qualitativi a bordo delle loro navi.

Questo documento riassuntivo ha, quindi, lo scopo di presentare le attività descritte anche attraverso l'indicazione di dati statistici riferiti nel 2016 e si propone come riferimento periodico di monitoraggio, analisi e valutazione a supporto delle politiche adottate in questo settore strategico per lo sviluppo del Paese.

IL COMANDANTE GENERALE
Ammiraglio Ispettore (CP)
VINCENZO MELONE

1. IL REPARTO 6° - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto è l'organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione (secondo l'accezione anglosassone di *safety of navigation*) e della sicurezza marittima (*maritime security*).

Queste funzioni sono esercitate dal Corpo in virtù di una serie di precetti normativi, primo fra tutti l'art. 3 della Legge 84/94, attraverso il **6° Reparto – Sicurezza della Navigazione** che segue lo sviluppo della normativa internazionale, comunitaria e nazionale, ne cura l'applicazione e svolge le funzioni d'indirizzo, coordinamento e controllo nei confronti sia del cluster marittimo sia degli Uffici periferici che, a loro volta, esercitano le funzioni operative di ispezione e certificazione statutaria del naviglio nazionale e di controllo sul naviglio straniero.

Per fornire evidenza delle attività svolte dal Reparto e per facilitare la comprensione e la valutazione dei dati che di seguito si producono è appena il caso di ricordare che al 31.12.2016 il bacino di utenza marittima e l'indotto su cui l'azione amministrativa ricade e produce i suoi effetti è così composto:

NAVI MAGGIORI DI BANDIERA ITALIANA	1376
SOCIETA' DI NAVIGAZIONE	141
NAVIGLIO MINORE E DA PESCA	29534
IMPIANTI PORTUALI	351
TONNELLAGGIO (GT) TOTALE DELLE NAVI NAZIONALI ADIBITE A VIAGGI INTERNAZIONALI	16,5 MILIONI

La flotta italiana, con il suo tonnellaggio totale, si posiziona tra le prime venti bandiere nel mondo e tra le prime cinque in Europa.

2. UFFICIO I – NORMATIVA NAZIONALE, INTERNAZIONALE E PORT STATE CONTROL

All'interno del 6° Reparto, il I Ufficio "Normativa nazionale, internazionale e Port State Control", suddiviso in tre sezioni (1^ Sezione – Normativa internazionale e nazionale, 2^ Sezione - Sinistri marittimi e 3^ Sezione – Port State Control), ha lo scopo principale di sviluppare la normativa di settore in materia di sicurezza della navigazione, al passo con gli altri Stati membri dell'International Maritime Organization (IMO) ed in linea con le posizioni europee e, per gli aspetti di PSC, in aderenza alle direttive e regolamenti comunitari e alle decisioni del *Committee* del Memorandum di Parigi.

In tale contesto il personale partecipa a diversi meeting/workshop e/o seminari presso l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (Lisbona), nonché agli incontri in ambito IMO (Comitati e Sottocomitati) e Paris MOU (*Technical Evaluation Group e PSC Committee*).

1. *Normativa nazionale e internazionale*

L'attività della sezione si sostanzia principalmente con la partecipazione ai lavori presso le Organizzazioni marittime internazionali (IMO/UE/EMSA) nonché all'elaborazione delle proposte di normazione in materia di sicurezza della navigazione. Tale compito è di strategica importanza per il Reparto 6° poiché rappresenta il punto di partenza per i processi di elaborazione della normativa tecnica di settore e per l'implementazione nella legislazione nazionale, nonché requisito cogente per i processi di progettazione ed erogazione del servizio di certificazione nave e dei marittimi previsti dal Sistema di gestione della qualità adottato dall'Amministrazione marittima in accordo alla direttiva 2009/21/CE.

2. *Sinistri marittimi*

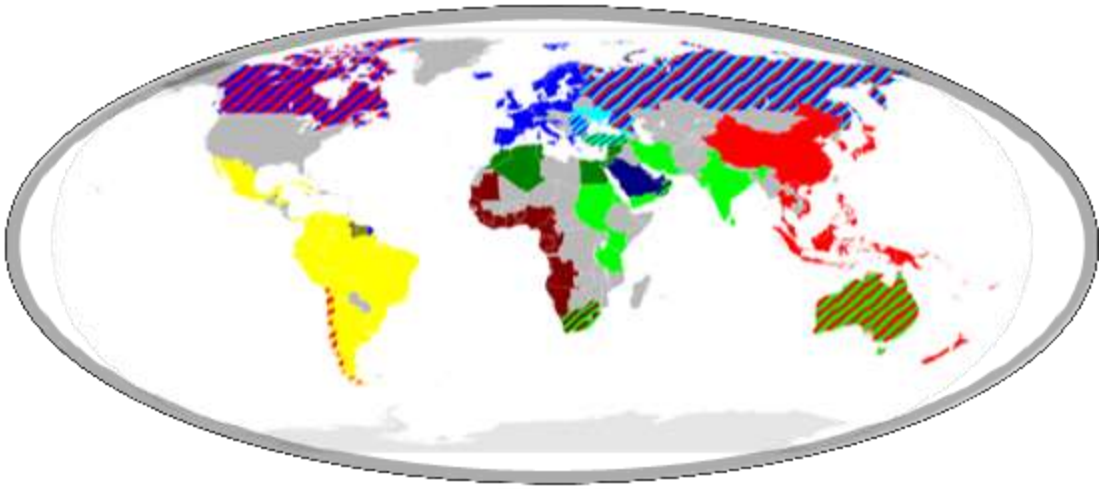
La sezione esercita le competenze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di organo di controllo, in materia di procedimenti amministrativi relativi alle inchieste, sommarie e formali, sui sinistri ed infortuni marittimi, finalizzate alla ricerca delle cause e delle circostanze, nonché dell'individuazione delle responsabilità per le quali un evento si è verificato, ai sensi dell'art. 578 e seguenti del Codice della Navigazione e dell'art. 465 e seguenti del relativo Regolamento per la navigazione marittima, nonché dell'art 55 del D.P.R. n°1124/1965 (T.U. per gli infortuni sul lavoro e malattie professionali).

L'attività si sostanzia nell'analisi e verifica della corretta applicazione delle procedure e degli adempimenti previsti dalla normativa vigente e dalle circolari applicative in materia, e si conclude con l'emissione delle "prese d'atto" sia per quanto attiene le delibere dei Direttori marittimi o dei Consoli a procedere o meno ad inchiesta formale, sia per quanto attiene le relazioni conclusive delle inchieste formali.

3. *Port State Control*

Il Port State Control è l'attività ispettiva sulle navi straniere da parte dell'autorità dello Stato del porto. Essa si concretizza in una serie di controlli atti a garantire che la nave impegnata in viaggi internazionali, che scala un porto nazionale sia in *compliance* con le Convenzioni internazionali IMO e ILO (cd. "strumenti pertinenti"). Tali controlli avvengono all'interno di un sistema di intese regionali - per l'Italia il Memorandum of Understanding per l'Europa e l'Atlantico del Nord, firmato a Parigi il 26 gennaio 1982 (Paris MoU) - e, in quanto paese EU, in stretta aderenza alla Direttiva 2009/16/CE, recepita in Italia con il decreto legislativo n. 53 del 24 marzo 2011.

Tale direttiva impone agli Stati comunitari l'adempimento di precisi obblighi ispettivi all'interno del "Nuovo Regime Ispettivo" e mira a garantire l'effettuazione di ispezioni alle navi che approdano nei porti, tenendo conto del fattore di rischio delle unità e di un'equa ripartizione dell'impegno globale di controllo tra gli Stati membri (c.d. *Fair Share*). Il criterio generale adottato prevede che le ispezioni svolte da ciascuno Stato membro si concentrino sulle navi al di sotto degli standard, che sono pertanto soggette a controlli più frequenti in quanto a più alto rischio; specularmente risulta alleggerito lo sforzo ispettivo sulle navi che rispettano i requisiti minimi di sicurezza come dettati dalla normativa tecnica internazionale.



Struttura e compiti del I Ufficio

Nella tabella sottostante vengono riassunte le competenze delle tre sezioni del I Ufficio:

1^ SEZIONE **Normativa internazionale e nazionale**	**2^ SEZIONE** **Sinistri marittimi**	**3^ SEZIONE** **Port State Control**
• Partecipa ai lavori presso le Organizzazioni internazionali marittime (IMO, UE, EMSA) e cura gli aspetti tecnico\amministrativi connessi alla sicurezza della navigazione; • Elaborazione di proposte di atti di normazione in materia di sicurezza della navigazione presso gli Organismi internazionali congiuntamente al personale di reparto competente in materia; • Cura dei rapporti con l'Imo per il traffico di migranti e per il monitoraggio dei clandestini a bordo delle navi; • Collaborazione e cura delle relazioni con le altre Amministrazioni centrali dello Stato per le materie trattate presso gli Organismi internazionali attinenti gli aspetto relativi alla sicurezza della navigazione; • Cura delle relazioni con le Amministrazioni marittime straniere per le violazioni operate da navi italiane ed estere in materia di sicurezza della navigazione	• Ricezione ed esame propedeutico alla deliberazione inerente alla necessità di procedere a inchiesta formale da parte dei Direttori marittimi e dei Consoli in caso di sinistri marittimi; • Affidamento dell'esecuzione delle inchieste formali alle competenti Direzioni marittime per le indagini già avviate dai Consolati qualora si trovino nelle condizioni di impedimento a costituire la Commissione d'inchiesta ex art 470 del Regolamento Cod.Nav. • Ricezione degli atti di inchiesta e valutazione delle osservazioni e proposte sul piano tecnico in materia di sicurezza della navigazione formulate dalla commissione inquirente; • Trasmissione agli Uffici di iscrizione delle navi degli atti d'inchiesta formale svolta dai Consoli nel caso risultano elementi di responsabilità per la successiva trasmissione	• Studio e sviluppo della normativa in materia di P.S.C ed elaborazione sul piano tecnico di proposte di atti di normazione; • Coordinamento, monitoraggio dell'attività degli uffici marittimi ed emanazione delle direttive d'indirizzo; • Sviluppo e cura delle relazioni con l'Organizzazione PSC degli altri Stati ai fini della corretta e uniforme applicazione delle procedure in materia di controllo dello stato di approdo sul naviglio italiano e straniero; • Partecipazione ai lavori in materia PSC presso l'Unione Europea, l'IMO e il Paris MoU; • Analisi dati statistici; • Assistenza tecnica operativa agli Uffici marittimi per gestione database informatico Thetis ed

(SOLAS, COLREG, MARPOL); • Predisposizione ed aggiornamento delle direttive nazionali per la compilazione e approvazioni dei piani di cooperazione SAR delle unità mercantili n coordinamento con il reparto III; • Rilascio di parere dall'amministrazione competente per i procedimenti in materia di ricerca e prospezione idrocarburi e attività connesse nonché per l'autorizzazione di campagne oceanografiche di navi straniere;	all'autorità Giudiziaria; • Valutazione ed eventuale autorizzazione delle richieste delle Direzioni marittime di avvalersi dell'intervento di esperti all'amministrazione per lo svolgimento delle inchieste; • Richiesta di revisione delle inchieste, qualora ne ricorrano i presupposti; • cura i rapporti con la Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime del M.I.T. (Di.G.I.Fe.Ma.), l'autorità chiamata a svolgere i compiti di cui al D.L.gs. 165/2011 per le inchieste tecniche sui sinistri.	interfaccia *SafeSeaNet;* • Individuazione delle esigenze di formazione per gli Ufficiali e sottufficiali in materia di Port State Control; • Monitoraggio del percorso formativo degli Ufficiali e Sottufficiali avviati all'attività di Port State Control (tenuta curricula, monitoraggio ispezioni, corsi e seminari); • Studio e sviluppo dei programmi didattici, in coordinamento con il Reparto I°;

4. *Grafici e tabelle.*

1^ Sezione - Normativa nazionale e internazionale

Nell'anno 2016 il personale della Sezione ha svolto importanti attività di partecipazione ai seguenti comitati e sotto-comitati e gruppi di lavoro internazionali:

Ambito IMO:

Evento	*Luogo*	*date*	*Gruppi di lavoro*	*Giorni di impiego*	*Personale partecipante*
Sotto-Comitato SDC - 3^ sessione	Londra - IMO	dal 18 al 22 gennaio	3	6	2
Sotto-Comitato HTW - 3^ sessione	Londra - IMO	dal 1° al 5 febbraio	3	6	2
Sotto-Comitato SSE – 3^ sessione	Londra - IMO	dal 14 al 18 marzo	3	6	1
Comitato MSC – 96^ sessione	Londra - IMO	dall'11 al 20 maggio	4	10	4
Sotto-Comitato III – 3^ sessione	Londra - IMO	dal 18 al 22 luglio	3	6	0
Sotto-Comitato CCC – 3^ sessione	Londra - IMO	dal 5 al 9 settembre	3	6	1
Comitato MSC 97^ sessione	Londra - IMO	dal 21 al 25 novembre	4	6	4

Durante i lavori dei Comitati/Sotto-Comitati il personale del Reparto intervenuto ha preso parte ai vari "Gruppi di lavoro" che di consueto sono stabiliti per specifiche materie. Tale partecipazione permette di aderire e contribuire ad eventuali "Gruppi di Corrispondenza" formati per l'elaborazione della normativa tecnica, qualora non completata durante i lavori del Comitato/Sotto-Comitato di riferimento.

Durante l'anno 2016, quindi, si è avuto modo di partecipare ai seguenti gruppi di corrispondenza:

- Gruppo di corrispondenza SDS (Ship Design and Stability): con il compito di revisionare le "Note esplicative" al Capitolo II-1 della Convenzione SOLAS' 74 contenute nella Risoluzione MSC.281(85). A tale gruppo hanno partecipato per l'Amministrazione italiana, oltre al personale del Reparto 6, anche Fincantieri S.p.A. e RINA Service S.p.A;
- Gruppo di corrispondenza sulle "Safe mooring operations": con il compito di revisionare la Reg. II-1/3-8 della Convenzione SOLAS' 74 e le relative linee guida associate (alla cui realizzazione ha attivamente partecipato il personale del 6° Reparto);
- Gruppo di corrispondenza SAR Plan: con il compito di procedere alla revisione della esistente circolare MSC/Circ. 1079 del 10 luglio 2003 contenente istruzioni per la preparazione dei Piani di cooperazione SAR;
- Gruppo di corrispondenza BAUXITE/SEED CAKE: con il compito di revisionare le esistenti schede dei prodotti denominati BAUXITE e SEED CAKE allegate al Codice IMSBC. A tale gruppo partecipano per l'Amministrazione italiana, oltre al personale del Reparto 6, anche l'Associazione nazionale Chimici di porto;
- Gruppo di corrispondenza IGF Code: con il compito di redigere le norme da applicarsi alle unità che utilizzano metanolo ed alcol etilico quale carburante a basso flash-point nonché l'uso delle "celle a combustibile" per la generazione di energia elettrica a bordo del naviglio mercantile. A tale gruppo partecipano, per l'Amministrazione italiana, oltre al personale del Reparto 6, anche Fincantieri S.p.A., RINA Service S.p.A., WARTSILA Italia e personale docente dell'Università degli Studi di Genova – Dipartimento Ingegneria Civile, Chimica e di Processo.

Relativamente ai lavori svolti durante le sessioni 96° e 97° del Comitato MSC, personale del Reparto 6 ha attivamente partecipato al *Drafting Group,* con il precipuo compito di finalizzare gli emendamenti alle Convenzioni internazionali di pertinenza del citato Comitato.

Nell'anno 2016, sono stati adottati i seguenti emendamenti:

Comitato	***Risoluzione***	***Oggetto***	***Data entrata in vigore***
MSC 96	MSC.402(96)	*Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear.*	1° gennaio 2020
MSC 96	MSC.403(96)	*Amendments to the International Code for Fire Safety System (FSS Code)*	1° gennaio 2020
MSC 96	MSC.404(96)	*Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended*	1° gennaio 2020
MSC 96	MSC.405(96)	*Amendments to the International Code on the Enhanced Programme of the Inspection during surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (ESP Code)*	1° gennaio 2018
MSC 96	MSC.406(96)	*Amendments to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code (38-16)*	1° gennaio 2018
MSC 96	MSC.407(96)	*Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code)*	1° gennaio 2020
MSC 96	MSC.408(96)	*Amendments to Chapter 2 of the Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008 (2008 SPS Code)*[1]	13 Maggio 2016
MSC 97	MSC.---- (97)	*Amendments SOLAS Convention and STCW Convention.*	*Al momento della redazione del presente rapporto il testo finale di tali emendamenti non è stato ancora formalizzato da parte dell'IMO e pertanto non è ancora conosciuta la data di entrata in vigore.*

Tutti gli emendamenti sopra elencati sono stati inseriti nell'Agenda degli obiettivi del Reparto 6 al fine di una coerente implementazione nella legislazione nazionale entro i termini previsti.

Ambito UE:

Evento	***Luogo***	***date***	***Gruppi di lavoro***	***Giorni di impiego***	***Personale partecipante***
COSS – 39^ sessione	Bruxelles - UE	23 giugno	Solo se stabiliti	1	1
COSS – 40^ sessione	Bruxelles - UE	8 novembre	Solo se stabiliti	1	1
Passenger Ship Safety Sub-Expert Group	Bruxelles - UE	9 novembre	Non previsti	1	1

[1] Il Codice *Special Purpose Ship 2008* non è stato adottato dall'Amministrazione italiana essendo lo stesso uno strumento facoltativo e non obbligatorio.

Nell'ambito dell'attività svolta dal 6° Reparto presso i comitati di pertinenza della Commissione europea, per l'anno 2016, vi è da evidenziare il prezioso risultato della deroga dalla registrazione dei dati dei passeggeri per alcune rotte nazionali che l'Amministrazione è riuscita ad ottenere dalla Commissione. Il raggiungimento di tale obiettivo è stato possibile grazie all'interazione ed alla collaborazione tra il 6° Reparto ed il ceto armatoriale, attraverso la finalizzazione del complesso studio tecnico ed operativo teso a dimostrare la rispondenza dei requisiti necessari alla deroga prevista dalla Direttiva 98/41/CE e sottoposto, successivamente, al vaglio della Commissione, dell'EMSA e del Comitato COSS (39ª sessione dei lavori) che l'ha approvato.

In ambito UE, inoltre, in cooperazione e supporto al Rappresentante Permanente in sede EU, il personale del 6° Reparto è stato impegnato nel progetto di "semplificazione della legislazione europea" al fine di revisionare le seguenti direttive europee attualmente in vigore:

- ⇒ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri;
- ⇒ Direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 aprile 2003 concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri;
- ⇒ Direttiva 1999/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 1999 relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio e le condizioni di sicurezza dei traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea;
- ⇒ Direttiva 98/41/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 1998 relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità.

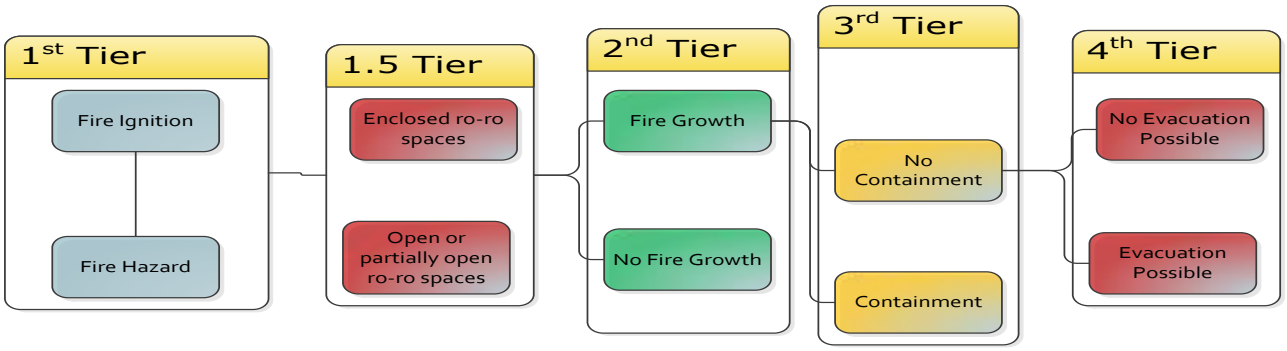
L'iniziativa ha lo scopo di rimuovere i requisiti obsoleti, ambigui e ripetitivi e migliorare l'efficacia della normativa in questione senza modificare gli obiettivi fissati dalla Commissione europea per il trasporto marittimo dei passeggeri venendo incontro anche alle esigenze commerciali dei vettori.

Ambito EMSA

Evento	*Luogo*	*date*	*Gruppi di lavoro*	*Giorni di impiego*	*Personale partecipante*
Workshop on ro-ro fire safety	Lisbona	29 e 30 novembre 2016	Non previsto	1	1

Il workshop, organizzato da EMSA, ha avuto il compito di finalizzare il modello di rischio per l'identificazione dei potenziali pericoli di incendio che caratterizzano il trasporto degli autoveicoli e merci nei locali ro-ro dei traghetti. Pericoli che hanno determinato, tra l'altro, i sinistri marittimi a bordo di navi quali "Norman Atlantic" e "Sorrento" dove si sono avute anche delle perdite di vite umane.

Lo scopo del workshop, pertanto, è stato quello di riesaminare le posizioni suggerite dei vari membri del Gruppo di esperti, per le quali non si era raggiunta la percentuale minima di accordo per l'adozione unanime dello specifico requisito, e definire quelle finali da inserire nel modello di rischio. Al termine dei lavori si è concordata, quindi, la determinazione del seguente modello di rischio introducendo, tra il Tier 1 e 2, quello 1.5 (vedi figura sotto) contenente la distinzione tra i locali ro-ro chiusi e quelli aperti o parzialmente aperti. Tale distinzione è stata fortemente richiesta dal Reparto 6 , attraverso i vari questionari inviati all'EMSA in relazione alle diverse dinamiche di propagazione incendi nei vari tipi di locale garage, così come dimostrato negli eventi sopra menzionati.



Dal modello di rischio sopra raffigurato è stato sviluppato, dal consorzio FIRESAFE, cui è stata affidata la predisposizione dello studio sotto il coordinamento EMSA, il documento contenente tutti gli elementi richiesti dalla Linea Guida IMO sul c.d. "*Formal Safety Assessment*" richiesto per definire e documentare l'effettiva necessità di modifica della normativa internazionale esistente valutandone, nel contempo, i costi/benefici.

Tale studio, al termine dell'iter, sarà presentato all'IMO che ha ritenuto opportuno inserire quale nuovo obiettivo la proposta avanzata, attraverso una *Joint Session* da parte degli Stati membri e della Commissione EU, di revisionare le norme di sicurezza antincendio per i locali garage attualmente previste dalla Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare del 1974 (SOLAS' 74).

Il I Ufficio, inoltre, ha avviato processi di revisione e riassetto della propria struttura organizzativa e funzionale, allo scopo di adeguarla alle attuali esigenze delle nuove previsioni normative internazionali e comunitarie in materia di "sicurezza della navigazione".

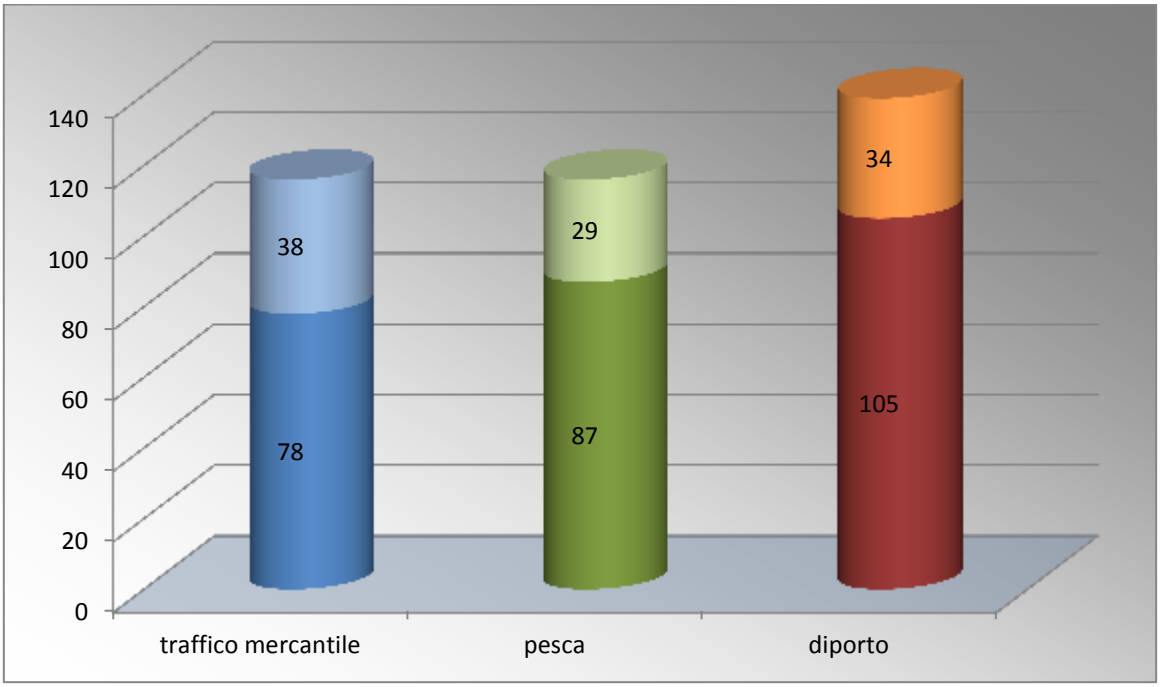
Il Reparto 6, infatti, individuato quale Autorità di "Flag State" secondo la direttiva 2009/21/CE e chiamato, dunque, ad assolvere anche compiti di studio e sviluppo normativo in seno ad organizzazioni internazionali (es. IMO) e comunitarie (es. UE) per la successiva implementazione nazionale della normativa, ritiene necessaria la disamina di argomenti strettamente tecnici - legati alla costruzione navale ed all'impiantistica di bordo delle unità mercantili - ed a tale scopo ha predisposto protocolli di intesa, per attivare forme di collaborazione esterne con Atenei nazionali (Genova e Napoli), esperti nel settore ingegneristico, nonché con l'industria cantieristica nazionale (es. Fincantieri) e Società di supporto a quest'ultima (es. CETENA).

Tali esperti, coadiuvati dall'Ufficio, saranno di supporto ad un "Gruppo di Lavoro Permanente in materia di sicurezza della navigazione" - che ha sede presso il 6° Reparto - durante le fasi di predisposizione ed approvazione degli atti legislativi nazionali di recepimento/implementazione della normativa internazionale e comunitaria, tenendo in considerazione anche le esigenze dell'industria dello shipping.

2^ Sezione - Sinistri marittimi

Le principali attività svolte nel corso dell'anno, distinte per procedimento e per destinazione d'uso delle unità interessate sono state le seguenti:

Valutazione e presa d'atto delle deliberazioni a procedere ad inchiesta formale o delle dichiarazioni di non luogo a procedere per sinistri a naviglio mercantile, da passeggeri e da traffico.	**78**
Valutazione e presa d'atto delle risultanze dell'inchiesta formale per sinistri a naviglio mercantile, da passeggeri e da traffico.	**38**
Valutazione e presa d'atto delle deliberazioni a procedere ad inchiesta formale ossia delle dichiarazioni di non luogo a procedere per sinistri a naviglio da pesca.	**87**
Valutazione e presa d'atto delle risultanze dell'inchiesta formale per sinistri a naviglio da pesca	**29**
Valutazione e presa d'atto delle deliberazioni a procedere ad inchiesta formale ossia delle dichiarazioni di non luogo a procedere per sinistri a naviglio da diporto.	**105**
Valutazione e presa d'atto delle risultanze dell'inchiesta formale per sinistri a naviglio da diporto.	**34**



3^ Sezione - Port State Control

Il controllo dello Stato di Approdo in Italia: i dati al 31.12.2016.

I rigidi obiettivi imposti dalla Direttiva comunitaria hanno comportato, nell'anno 2016, uno sforzo ispettivo molto significativo da parte di tutti i componenti l'organizzazione nazionale PSC.

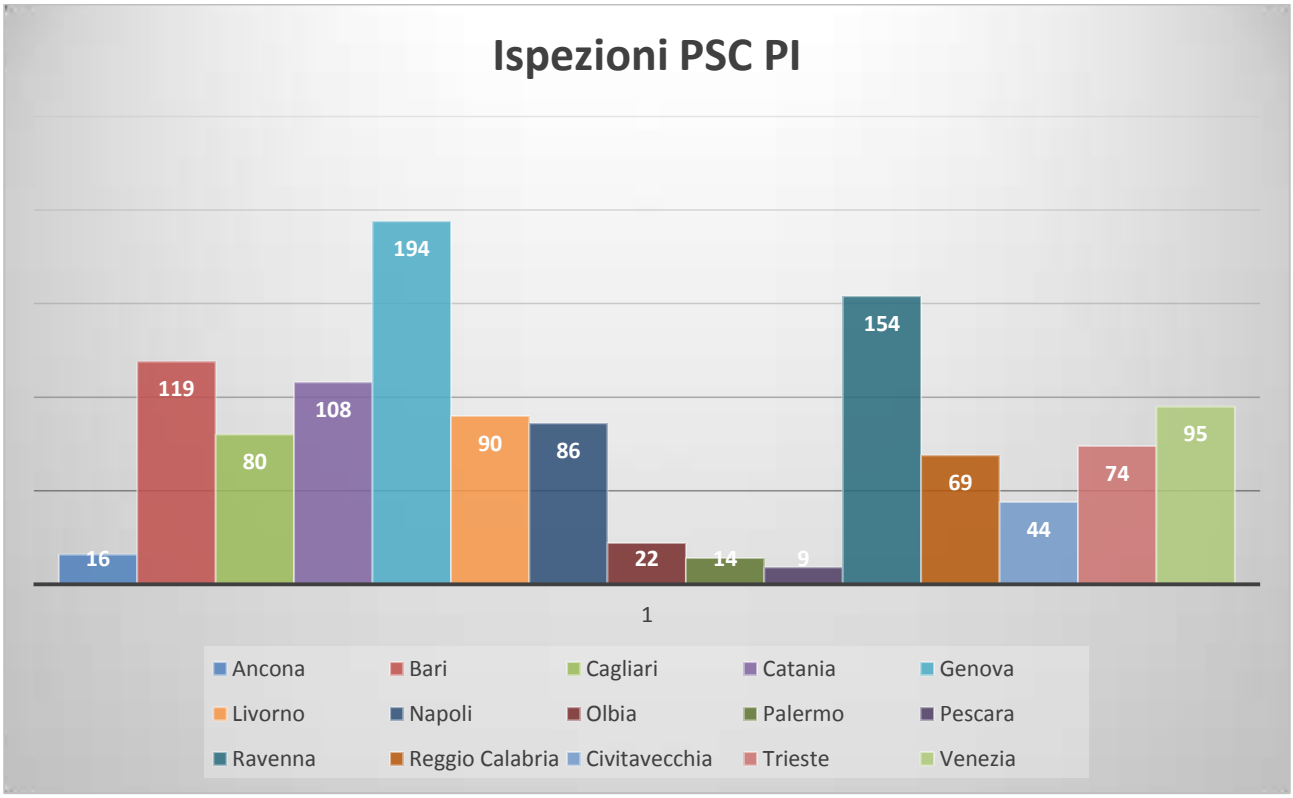
La soglia del *Fair Share*, stabilita in 957 ispezioni fra navi con Priorità I e navi con Priorità II è stata ampiamente superata con l'effettuazione di 1431 ispezioni (che corrisponde a più del 130%), di cui 1174 di Priorità I (66 individuate quali *High Risk Ship* e 998 fra *Standard Risk Ship* e *Low Risk Ship*) e 234 di Priorità II. Le deficienze riscontrate sono state 3158, con una maggiore incidenza di quelle relative alla Convenzione SOLAS con 1849 deficienze.

Sono state detenute 65 navi, fermate in porto fino alle rettifica completa delle deficienze riscontrate, di cui 3 sono state inviate ad un cantiere di riparazione.

Per 2 navi è stato emesso il "*Refusal of access*"; ne è stato cioè vietato l'accesso ai porti dall'area del Paris MoU. Il provvedimento di bando, previsto per tutti i tipi di navi appartenenti a bandiere inserite nelle Black List e Grey List, è stato emesso dopo la terza detenzione in un determinato periodo di tempo; ogni detenzione successiva al secondo bando può determinare ulteriori bandi e in determinate circostanze può portare ad un divieto a carattere permanente.

Con tali numeri e con una soglia di tolleranza delle “mancate ispezioni” (c.d. Missed), stabilita nel 5% delle navi Priorità 1 High Risk Ship e nel 10% delle navi di Priorità 1 Standard Risk Ship e Low Risk Ship, ampiamente rispettata, l’Italia si è confermata tra le Autorità marittime più virtuose nell’attività di Port State Control.

Fig. 1 - Ispezioni distinte per Direzione Marittima e priorità nave: P1



Alle navi è attribuito dalla banca dati THETIS un “profilo di rischio” che determina il livello di priorità (I, II, no priority), la frequenza e l’entità delle ispezioni cui la nave deve essere sottoposta.

Per il raggiungimento del Fair Share è necessario che tutte le navi indicate dal Thetis con Priorità I (PI) siano obbligatoriamente ispezionate; sul totale delle navi PI che approdano nei porti dello Stato Membro, infatti, le mancate ispezioni non devono superare determinate percentuali massime stabilite, ai sensi degli articoli 10 e 11 del Decreto.

Fig. 2 - Ispezioni distinte per Direzione Marittima e priorità nave: P2

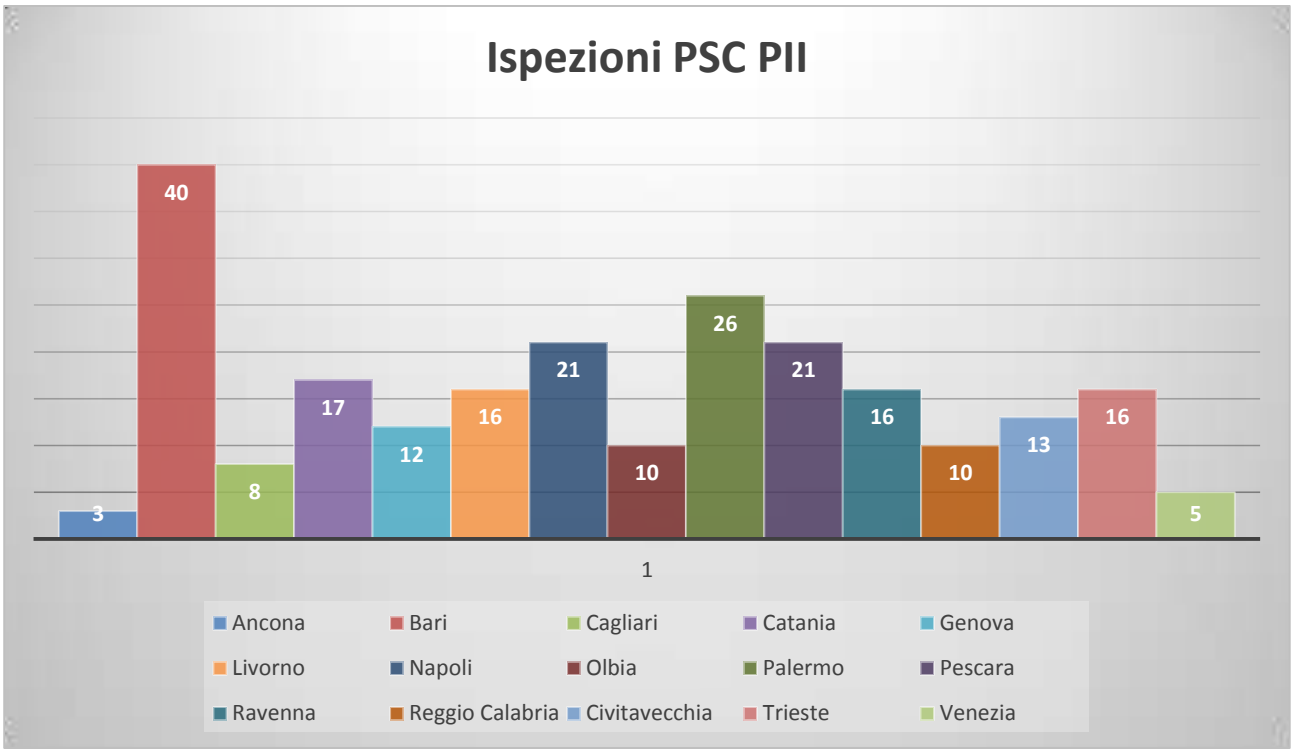


Fig. 3 - Numero delle deficienze contestate

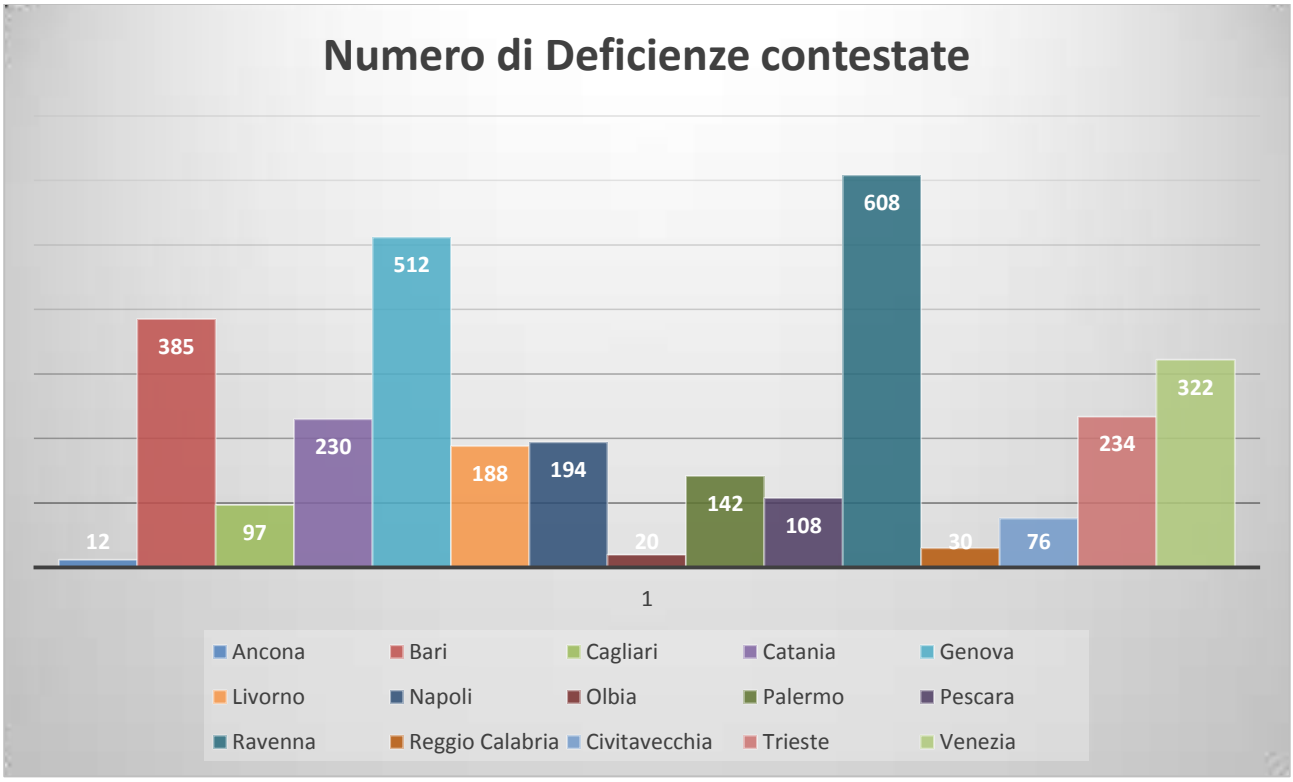


Fig. 4 – Numero di deficienze per Convenzioni Internazionali

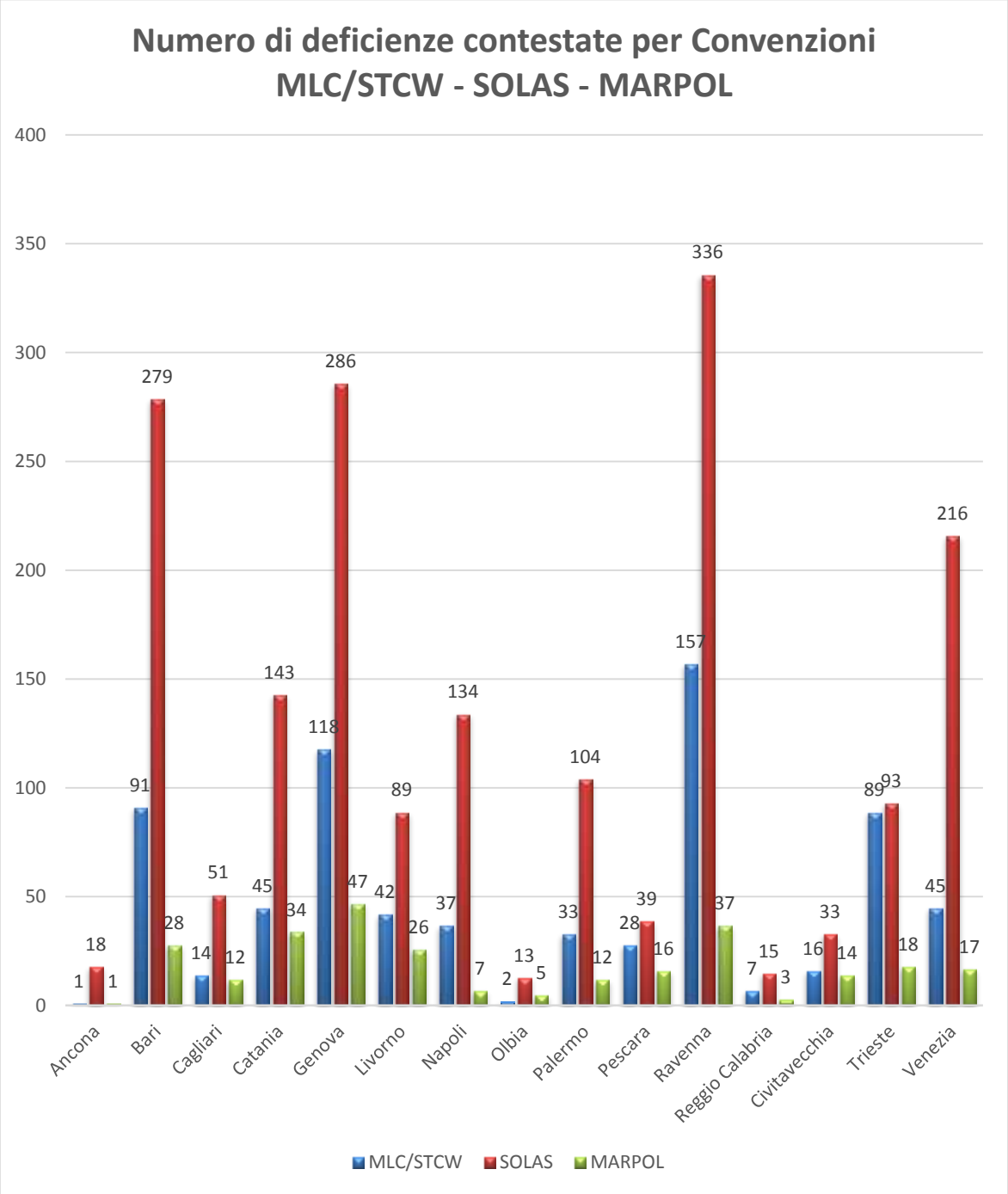
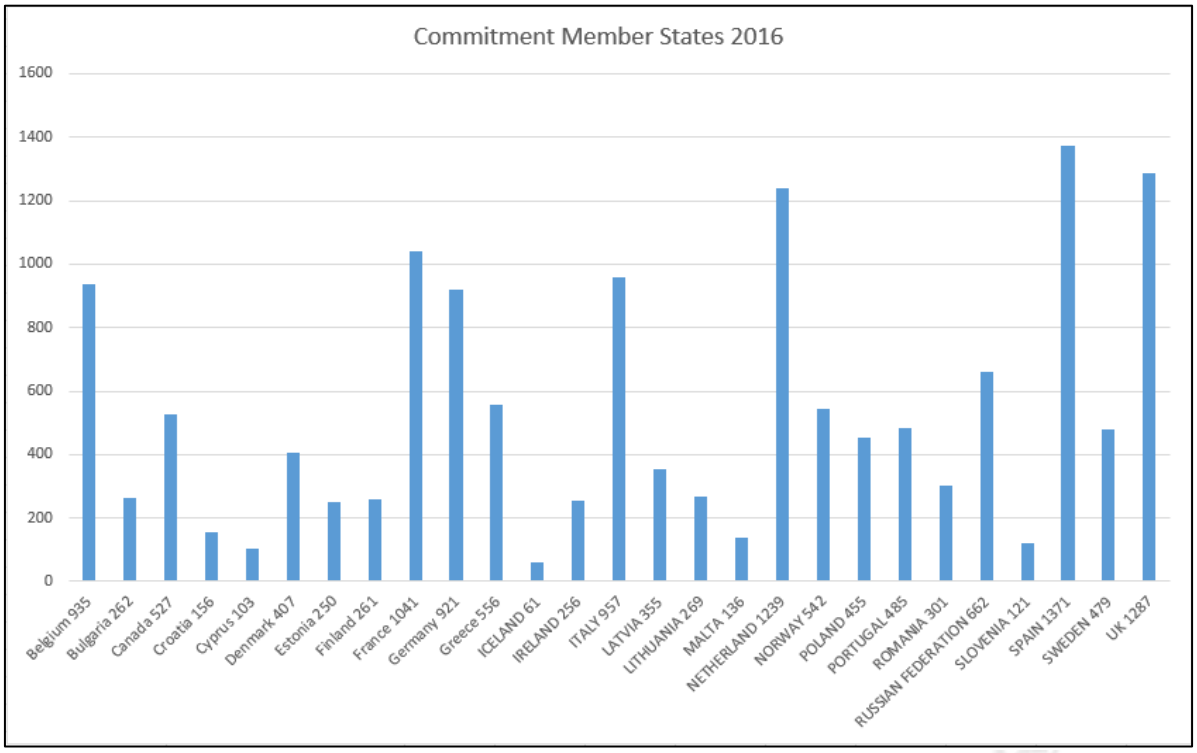
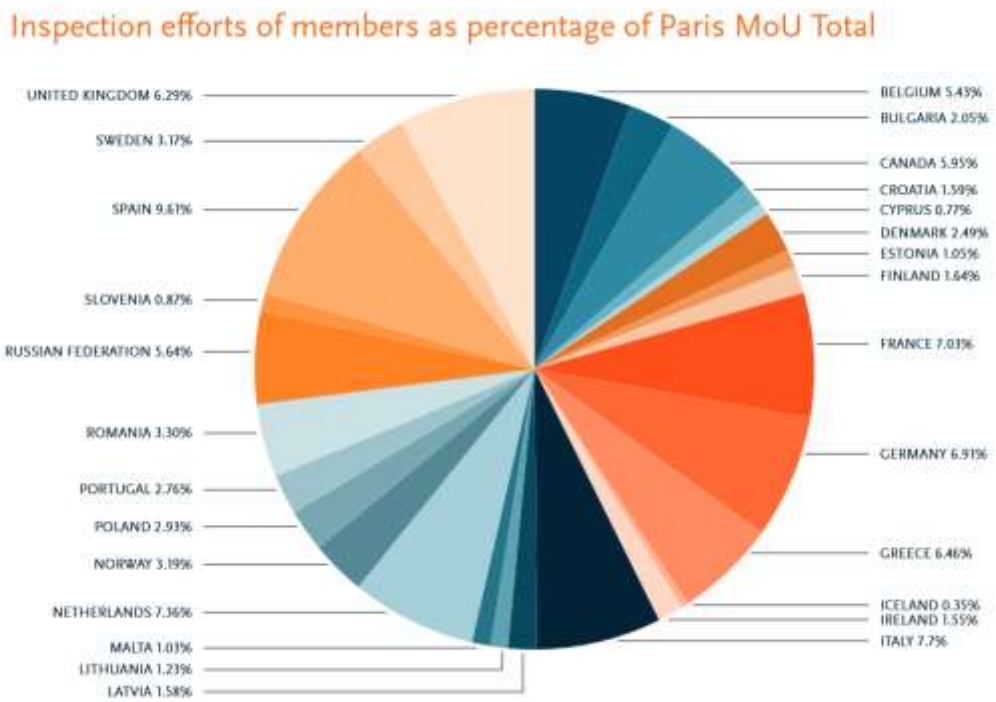


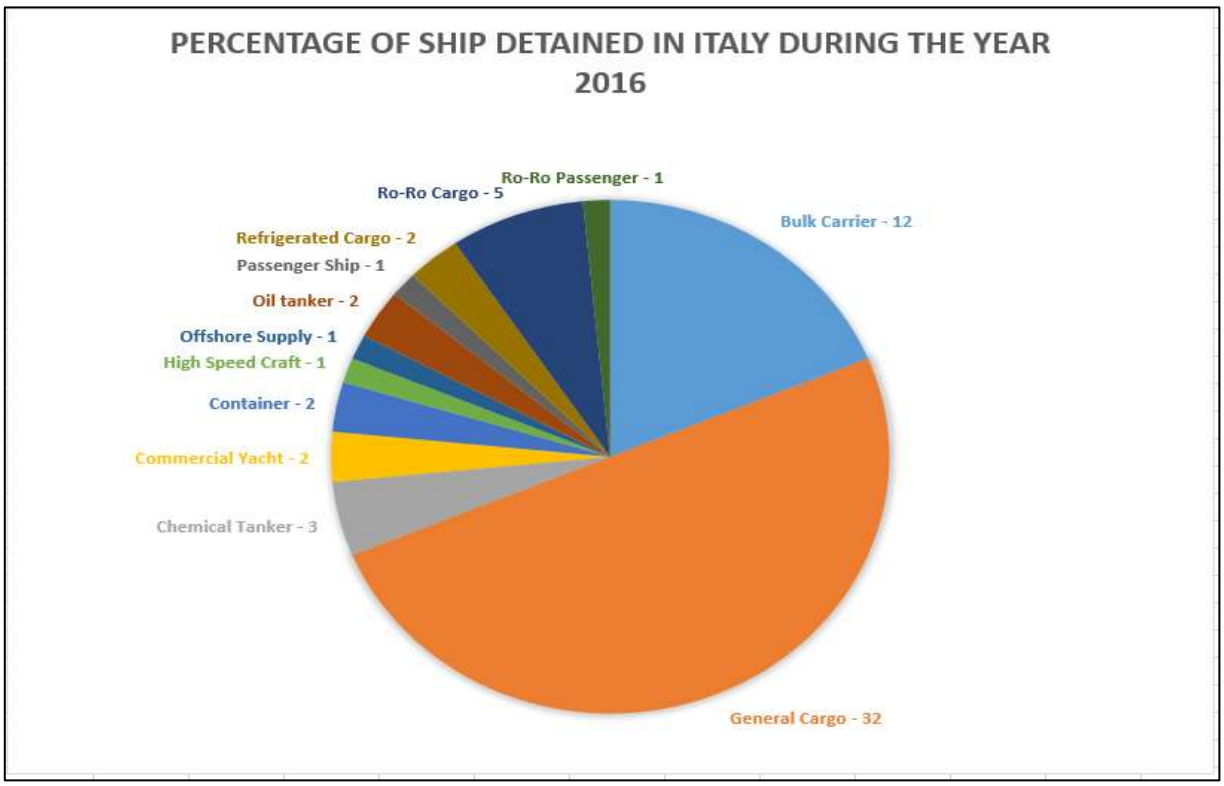
Fig. 5 - Contributo Italia rispetto al Commitment regione Paris MOU



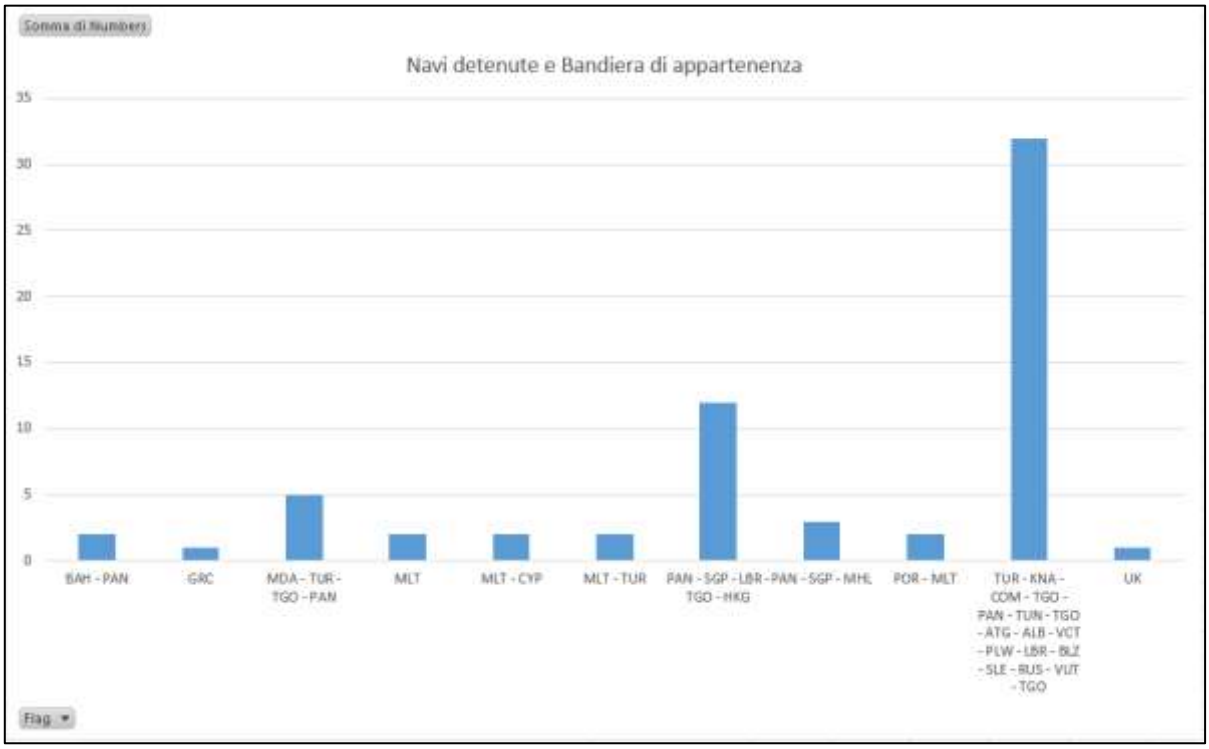


Con il contributo del 7,7% l'Italia si colloca tra i paesi che hanno maggiormente partecipato al raggiungimento del *commitment* per l'intera regione del Paris MOU

Fig. 6 Navi detenute (distinto per tipologia unità e indicazione delle bandiere)



.



In caso di deficienze considerate di natura così grave da poter giustificare il fermo della nave l'Ufficiale PSCO dispone la detenzione della nave, ovvero il divieto per la nave di lasciare il porto sino al completo ripristino delle previste condizioni di funzionalità in materia di sicurezza della navigazione e antinquinamento.

Port State Control Officers nazionali

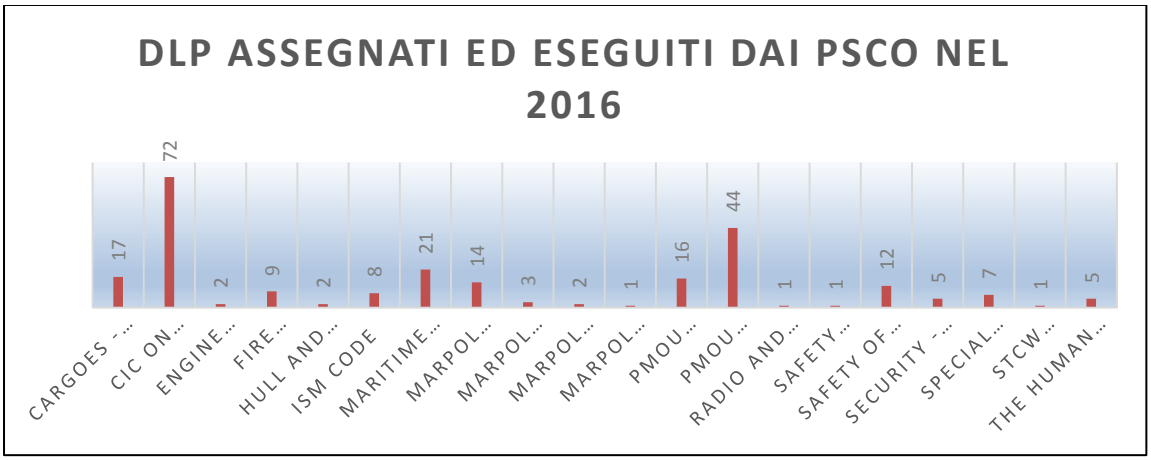
Il Corpo delle Capitanerie di porto può contare su 126 ispettori PSC distribuiti in 56 nuclei periferici che, in base alle disposizioni di leggi in vigore, hanno la conoscenza teorica e l'esperienza pratica adeguate in materia di navi e del loro esercizio e la competenza necessaria per l'applicazione dei requisiti delle Convenzioni internazionali e delle procedure di controllo dello Stato di approdo.

Numero totale di PSCOs: n. 127

Abilitati anno 2016: n.9

Il percorso formativo/addestrativo nazionale è strutturato in due momenti teorici presso il Centro di formazione specialistico "CA (CP) A. de Rubertis" e in un tirocinio pratico di 2 anni sul territorio, articolato in singoli moduli per le diverse tipologie di visite e di navi. Per l'abilitazione, inoltre, è disposto il superamento del Corso c.d. "New Entrant Seminar" e l'effettuazione di moduli di formazione a distanza ("Distance Learning Programmes") – elaborati dalla Commissione Europea e richiesti dall'istruzione PSCC in vigore sul training.

Di seguito i DLPs eseguiti dal personale, distinti per materie.



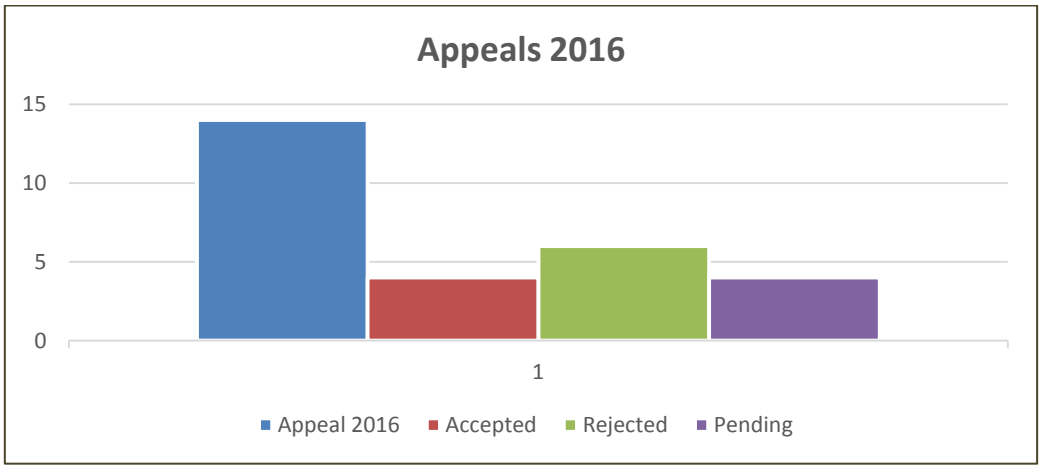
Il training nazionale elaborato dal Reparto è perfettamente in linea con quanto richiesto dal Paris MOU ed EMSA per il training dei PSCOs: standard uniformi di competenza e conoscenza, mantenuti nel tempo attraverso un "*professional development scheme*" che si basa su una formazione ed aggiornamento continuo.
In tal senso si collocano la previsione di un numero minimo di ispezioni annuali da eseguire, la partecipazione ai corsi nazionali predisposti in materia, gli approfondimenti eseguiti durante le riunioni di coordinamento nazionale organizzate dall'Ufficio (tutti gli ispettori sono convocati a Roma e in videoconferenza), l'invio del personale ai corsi internazionali, compresi corsi c.d. "Train the trainer".

Nel corso dell'anno 2016 è stato inviato personale PSC ai seguenti corsi:

- ✓ New Entrant Seminar (EMSA – Lisbona): 4 PSCO in training;
- ✓ Refresher Seminar (EMSA – Lisbona): 5 PSCO in training;
- ✓ Train the trainer per l'esecuzione della annuale Campagna concentrata PMOU (CIC): 1 PSCO.
- ✓ EMSA/Paris MoU Seminar – 10 PSCO

Appelli avverso i provvedimenti PSC

L'armatore della nave detenuta o il suo rappresentante in Italia possono presentare ricorso contro l'ordine di detenzione. Oltre al ricorso giurisdizionale al competente "Tribunale amministrativo regionale" (TAR) entro 60 giorni dalla data di riconoscimento del bando di detenzione e l'eventuale appello al "Consiglio di Stato" entro 60 giorni gli armatori hanno la facoltà di presentare una richiesta di revisione al Reparto finalizzato alla rivisitazione del provvedimento. Di seguito lo schema che rappresenta il numero di appelli gestiti dall'Ufficio nel corso del 2016.



Controlli di qualità

Oltre al costante monitoraggio in THETIS circa l'andamento del numero delle ispezioni sulla base dell'*inspection share*, il rispetto delle tempistiche imposte dalla Direttiva per l'inserimento e validazione dei rapporti di ispezione ed l'approvazione dei provvedimenti di bando l'Ufficio di coordinamento PSC, coordinato dal "*PSC Quality Data Analyser*", verifica ed esamina accuratamente i rapporti inseriti nel sistema THETIS per accertare la corrispondenza delle procedure a quanto stabilito nel Manuale PSC del Paris MOU e al disposto normativo comunitario secondo principi di qualità stabiliti per modalità e procedure usate per l'esecuzione delle ispezioni.

Numero di report PSC controllati: 1436

E' stato istituito, altresì, a livello centrale di Reparto un "*help desk*" per gli utilizzatori del sistema Thetis ai fini di garantire la risoluzione delle problematiche connesse alla rapportazione delle visite anche attraverso l'interessamento dell'*Help desk comunitario*.

Monitoraggio Thetis: numero di ticket aperti

n. 1020 - Nazionali

n. 670 - Internazionali (EMSA – Paris MOU)

Meetings Paris MOU

Nel contesto della partecipazione attiva a tutti i lavori in materia di PSC, il Reparto prende parte con il suo personale ai due principali incontri del Paris MOU:

1. **Meeting del PSC Committee (PSCC)**: organo esecutivo del Paris MoU presieduto dal Segretariato Generale, che ha lo scopo di promuovere l'armonizzazione di procedure e "best practices" sulle ispezioni nonché ogni altro strumento per l'effettiva operatività ed efficacia del Memorandum ed a cui partecipano tutti i rappresentanti degli Stati Membri del Memorandum d'intesa di Parigi, la Commissione europea, l'EMSA, gli osservatori dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro nonché delegati degli altri accordi regionali sul Port State Control (US Coast Guard, Tokyo MoU, Caribbean MoU, Mediterranean MOU, Indian Ocean MoU e del Black Sea MoU),.

2. **Technical Evaluation Group (TEG):** riunione tecnica di esperti che si occupa di elaborare e definire le procedure, istruzioni e circolari per eseguire le visite PSC e che saranno approvate in ambito Paris MoU.

Evento	*Luogo*	*date*	*Giorni di impiego*	*Personale partecipante*
PSC Committee	Haugesund (Norvegia)	23-27 maggio 2016	5	2
Paris MOU T.E.G.	Southampton (UK)	5-8 dicembre	4	2

Inoltre, nell'ambito dell'"*Exchange Programme*" già in essere dal 2006 tra il Paris MoU e il Black Sea MoU e avente lo scopo di facilitare un proficuo scambio di esperienze e professionalità tra gli ispettori delle Autorità marittime aderenti ai citati accordi regionali sul PSC, la Capitaneria di Porto di Venezia ha ospitato, su richiesta del Segretariato del Black Sea MoU - dal 19 al 23 Settembre 2016 - due ufficiali PSC turchi. L'evento si è rilevato di particolare importanza ai fini dell'armonizzazione delle procedure e dello scambio di professionalità in ambito Port State Control.

Visita EMSA per la verifica della corretta implementazione della vigente Direttiva 2009/16/EC sul PSC:18-22 Aprile 2016.

Si è svolta nel mesi di aprile - presso il Comando generale e presso le sedi dei servizi di Coordinamento Regionale e nuclei PSC di Palermo e Napoli - la visita di ispettori dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA) all'Amministrazione italiana, su incarico della Commissione Europea, per la verifica della corretta implementazione della vigente Direttiva 2009/16/EC sul *Port State Control* come emendata e trasposta nell'ordinamento nazionale con Decreto 53/2011.

L’EMSA ha verificato e accertato che il sistema PSC italiano è generalmente *in compliance* con i requisiti della Direttiva comunitaria e l’organizzazione, benché decentralizzata in un numero molto elevato di uffici territoriali e ispettori (con 126 ispettori l’Italia si colloca al primo posto in Europa), ha una chiara e ben organizzata struttura di *management* e l’attività risulta costantemente e efficacemente monitorata e coordinata dal Coordinamento nazionale.

E’ stata altresì registrata e fortemente apprezzata l’esistenza di un efficace, ben strutturato e gestito “*training scheme*” nazionale per la formazione degli ispettori, reso ancor più efficace da un costante e attento monitoraggio centrale del “*Professional Development Scheme*” posto in essere attraverso un funzionale “*Database degli ispettori*”, realizzato interamente da personale del Reparto.

EMSA
European Maritime Safety Agency

Directive 2009/16/EC as amended by Directive 2013/38/EU, of the European Parliament and of the Council on port State control

Visit Programme
Italy, 18 - 22 April 2016

EMSA team	Dimitrios KARABINIS	Team leader
	Jaime GONZALEZ GIL	Member

Session	Item	Place / participants
Sunday 17 April	**Arrival of the team in Rome**	
Monday 18 April 09:00 - 12:00	• Opening meeting • Introduction of team to policy persons responsible for issues under discussion • Outline of the programme - Definition of practicalities • Detailed review of information and documents submitted with the pre-visit questionnaire • Organization and management of the PSC competent authority	**Head PSC Office – Rome**
12:00 – 13:00	Lunch break	
Monday 18 April 13:00 – 17:00	Compliance with Paris MoU qualitative criteria Directive's transposition into national law General Commitments • Provision of ship call information – NCA for SSN • Fair Share and inspection efforts • Compliance with the inspection commitment	**Head PSC Office – Rome**
End of day 1		

Session	Start of day 2	Place/participants
Tuesday 19 April 09:00 - 12:00	General Commitments • Inspection database • Cycle of inspection • Postponements • Quality control and oversight of PSC activity • Qualification and Training of PSC inspectors • PSC inspection body	**Head PSC Office - Rome**
12:00 – 13:00	Lunch break	

EMSA
European Maritime Safety Agency

Tuesday 19 April 13:00 – 17:00	Enforcement and Sanctions Facilities – Equipment - Right of appeal Exchange of information – Cooperation Any remaining issues	**Head PSC Office - Rome**
End of day 2		

Start of day 3		
Session	**Day 3**	**Place/participants**
Wednesday 20 April 09:00 – 12:00	Interviews of PSC co-ordinator and PSC officers and observation of PSC activities in Palermo port area depending on the availability of ships for inspection	**Regional PSC Office – Palermo**
	Lunch break as ship visit allows	
Wednesday 20 April 13:00 – 16:00	Discussion on implemented procedures for selection, inspection and follow-up actions	**Regional PSC Office – Palermo**
End of day 3		

Start of day 4		
Session	**Day 3**	**Place/participants**
Thursday 21 April 09:00 – 12:00	Interviews of PSC co-ordinator and PSC officers and observation of PSC activities in Naples port area depending on the availability of ships for inspection	**Regional PSC Office – Naples**
	Lunch break as ship visit allows	
Thursday 21 April 13:00 – 16:00	Discussion on implemented procedures for selection, inspection and follow-up actions	**Regional PSC Office – Naples**
End of day 4		

Session	Start of day 5	Place/participants
Friday 22 April 09:00 – 12:00	Close-out meeting - Outstanding items - Reporting - Findings	**Head PSC Office – Rome**
Team returns to Lisbon		

Specialized Training for Port State Control Officers "The inspection of Passenger Ship" Trieste: 10-13 Maggio 2016.

Il calendario annuale delle attività di formazione pianificato dal Segretariato del Paris MoU prevede, come di consueto, una serie di attività didattiche rivolte agli ispettori PSC degli Stati membri e tra queste lo "*Specialized Training*" ha lo scopo di offrire una formazione altamente specialistica tramite l'approfondimento di particolari tematiche d'interesse per l'attività *Port State Control*.

Il Reparto ha organizzato, nell'ambito delle attività di formazione Paris MOU e su specifica richiesta del Segretariato, il 3° *Specialized Training* su navi da passeggeri (*cruise ships*) – svoltosi a Trieste dal 10 al 13 maggio 2016 – che ha visto la partecipazione dei vertici del Segretariato e di ispettori di tutti i Paesi membri del *Memorandum* e di altri Accordi sul *PSC* (Black Sea MOU – USCG). Allo stesso ha partecipato personale del Reparto e quali *lecturer*, particolarmente apprezzati dai corsisti, il Capo Reparto – Ammiraglio Luigi GIARDINO sul tema: "*Costa Concordia: attività di breve e lungo periodo eseguita dall'Amministrazione italiana*" – momento formativo espressamente voluto dal Segretariato del Paris MOU – ed il TV (CP) Nicola ORLANDO – capo nucleo PSC della Capitaneria di porto di Ravenna per l'argomento "*modalità di esecuzione delle visite estese sulle navi da passeggeri*".

Nell'ambito del training è stata anche organizzata una giornata formativa presso i cantieri Fincantieri di Monfalcone.

Paris MoU

on Port State Control

Telephone: +31 70 456 1508
Telefax: +31 70 456 1599
E-mail: secretariat@parismou.org
Internet: www.parismou.org

Program
Trieste, Italy, 10 – 13 May 2016
Specialized Training
Inspection of Passenger ships

Day 1

0900-0915	**Registration**	
0915-0945	**Welcome** - opening address - domestic information - self-introduction by participants	*Italian Coast Guard* Maarten Vlag *Paris MoU*
0945-1030	**Discussion on issues relevant to passenger ships** - group exercise - experiences and knowledge - learning goals	Maarten Vlag *Paris MoU*
1030-1045	**Coffee**	
1045-1230	- Costa Concordia - Flag State first activities after 13.01.2012 - short term initiatives; and - long term action plan	**Rear Admiral (ITCG) Luigi GIARDINO** ***ITGC***
1330-1530	**Passenger Safety Certificate Survey** - Construction - Fire safety systems - Watertight/ weather tight - Testing - Damage stability - Alternative Design - Safe return to port concept	Ing. Gian Luca MANTEGAZZA RINA SERVICES S.p.A. Genova
1545-1700	**Passenger Safety Certificate Survey** - Renewal, annual, intermediate surveys	

Day 2

0900-1030	**Operational Controls on Passenger ships** *(PSCC Instruction 44- 2011 - IA/17/29)* 1. Preparation 2. PSC team 3. Ship design features 4. Briefing with master 5. Performing and witnessing Operational Controls 6. Communication between PSCOs 7. Evaluation a. With master and officers b. With team of PSCOs Refer to results of the HAVEP	Nick Hodgson *MCA*

1100-1230	- continued	Nick Hodgson *MCA*
1330-1530	**Expanded Inspection on Passenger Ships** *(PSCC Instruction 44-2011 – 11)* 1. Scope 2. Areas 3. Mandatory items 4. Drills 5. Relevant PSCC instructions	Nicola ORLANDO *Italian Coast Guard* *Senior PSCO*
1545-1700	**Inspection of passenger ships**	Eric Jesionowski Brad Schoenwald USCG

Day 3

0830-1000	**Field trip** - Travel to Monfalcone	
1000-1030	**Field trip** - Shipyard, tour of the ship yard - Construction	*Fincantieri – Cantieri di Monfalcone*
1045-1230	**Field trip** - Bridge Management systems - Fire safety Systems - Crowd control - Class involvement in passenger ships	*Fincantieri – Cantieri di Monfalcone*
1330-1530	Field trip - Continued	*Fincantieri di Monfalcone*
1545-1700	Field trip - Continued	*Fincantieri di Monfalcone*

Day 4

0900-1030	- propulsion of passenger ships - EIAPP certification	Giampiero De Cubellis Wartsila - General Manager projects sales Area South Europe and Africa
1100-1200	**ISM** - PSCC Instruction	Maarten Vlag *Paris MoU*
1200-1230	**Evaluation** - Presentation of certificates	Maarten Vlag *Paris MoU*

END OF PROGRAMME

3. UFFICIO II – SERVIZI TECNICI DI SICUREZZA E MERCI PERICOLOSE

Il 2° Ufficio “Servizi tecnici di sicurezza e merci pericolose” è suddiviso in tre sezioni:

- 1^ Sezione – Servizi tecnici di sicurezza;
- 2^ Sezione – Vigilanza sul mercato e misure di controllo armonizzate;
- 3^ Sezione – Merci pericolose.

L’Ufficio ha lo scopo principale di provvedere all'esercizio delle competenze tecnico-amministrative in materia di sicurezza della navigazione per le unità da traffico, pesca e diporto di bandiera nazionale, curare l'applicazione dei codici internazionali speciali e seguire lo studio e lo sviluppo della normativa inerente il trasporto marittimo di merci pericolose.

In tale contesto il personale collabora con il 1° Ufficio e partecipa a diversi meeting/workshop e/o seminari presso l’Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (Lisbona), nonché agli incontri ufficiali in ambito EU ed IMO (MSC etc.).

1. *Servizi tecnici di sicurezza*

La prima sezione si occupa di tutti gli aspetti attinenti la materia della sicurezza della navigazione e la salvaguardia dell’ambiente marino relativamente alle navi di bandiera italiana. Infatti, la sezione svolge importanti funzioni di coordinamento e gestione del naviglio nazionale, anche attraverso un monitoraggio puntuale delle attività di ispezione e certificazione svolte dagli Uffici Territoriali attraverso il sistema informativo SICNAV.

Essa, inoltre, svolge un ruolo di amministrazione diretta nei confronti dell’utenza attraverso la possibilità di concedere deroghe ed esenzioni previste dalla normativa nazionale ed internazionale. Nel paragrafo inerente le statistiche dell’Ufficio è possibile apprezzare il lavoro svolto in tal senso dalla prima sezione.

La Direttiva 2009/21/UE ha sancito definitivamente l’avvento del nuovo concetto di “*Flag performance*”, con il quale si conferma l’importanza che tutti i protagonisti del cluster marittimo nazionale (Armatori, ROs, Companies, Amministrazione) svolgano con efficacia il loro compito, attribuendo un ruolo fondamentale alla loro sinergica azione, per lo sviluppo e la valorizzazione di un sistema marittimo nazionale.

In questo delicato compito l’Ufficio II, tramite la prima Sezione, svolge un importante ruolo di monitoraggio della flotta e delle *performances* delle navi attraverso l’espletamento delle seguenti ulteriori funzioni:

- ricevere e analizzare tutti i rapporti di visita PSC ed FSC (visite ispettive, sinistri o incidenti), per le opportune valutazioni, ai fini dell’imposizione di misure di follow-up

ai sensi del Decreto Dirigenziale n.306 in data 12.05.2005, della Circolare Serie Generale n.69 in data 02.08.2007 e del Decreto Legislativo 164/2011 (art.4);

- valutare e valorizzare i dati statistici al fine di sensibilizzare le compagnie di gestione (ISM) con livelli bassi o molto bassi di performance (Decreto Legislativo 24.03.2011, n.53 – Reg.(UE) n.802/2010 come modificato dal Reg. (UE) n.1205/2012);
- individuare le aree con maggiori deficienze al fine di meglio indirizzare e migliorare l'attività ispettiva FSC;

il tutto con l'obiettivo di far raggiungere e mantenere, al naviglio nazionale, elevati standard di sicurezza e di performance.

2. *Vigilanza sul mercato e misure di controllo armonizzate*

Nata inizialmente con competenze prettamente indirizzate al naviglio minore, inteso come unità da pesca e da diporto, la sezione ha visto incrementare i suoi compiti negli ultimi anni, spingendosi sempre più verso il settore specialistico della normazione di certificazione e di gestione dei sistemi complessi. Di seguito si possono ricordare alcuni dei più recenti.

Con l'avvento della Direttiva 2009/21/UE, che ha imposto l'obbligo di certificazione di un sistema di qualità per le parti operative dell'Amministrazione di Bandiera, la sezione ha incardinato a sé il compito di coordinamento nazionale del sistema al livello territoriale ed il suo capo Sezione ne è il responsabile nazionale.

Inoltre il nuovo sistema legislativo europeo creato con la Direttiva 2014/90/EU, in ambito della certificazione degli equipaggiamenti marittimi, ha imposto l'obbligo per tutte la Amministrazioni europee di effettuare una puntuale attività di Vigilanza sul mercato che, in considerazione delle già acquisite pregresse esperienze nel settore, è stata affidata alla sezione seconda.

La seconda sezione gestisce inoltre l'implementazione delle attività di ispezione e monitoraggio legate alla Risoluzione IMO Res.A.761(18) sulle condizioni per l'approvazione di stazioni di revisione per le zattere di salvataggio autogonfiabili e quelle legate alle Circolari MSC.1/Circ. 1277 e 1206 rev.1 riferite ai requisiti per la manutenzione e la revisione dei dispositivi di salvataggio delle navi mercantili nonché per le ditte autorizzate ad effettuare tali interventi (c.d. "Service Providers").

3. *Merci pericolose*

La sezione Merci Pericolose esercita le competenze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di amministrazione competente in materia di trasporto via mare delle merci pericolose in colli ed unità di trasporto del carico, ai sensi del codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose (Codice IMDG), così come adottato dall'IMO con risoluzione A.81 (IV) del 27/09/1965, come emendato, nonché del D.P.R. n° 134/2005 recante "Regolamento di disciplina per le navi mercantili dei requisiti per l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di merci pericolose".

L'ufficio ha inoltre competenza esclusiva in materia di trasporto via mare di "rinfuse solide" – pericolose e non – disciplinato a livello internazionale attraverso il codice marittimo per il trasporto sicuro di rinfuse solide (Codice IMSBC) adottato dall'IMO con risoluzione MSC.268(85) del 04/12/2008, come emendato.

La sezione, oltre alle attività amministrative in precedenza evidenziate, esercita un'attività di coordinamento delle autorità marittime periferiche, attraverso l'emanazione di circolari applicative nelle materie in cui è competente.

Nel corso del tempo l'ufficio è stato promotore e finalizzatore di numerosi decreti dirigenziali, attraverso cui sono state fornite una serie di norme di dettaglio nelle materie in precedenza indicate (es. D.D. n.1340/2010 relativo alle procedure amministrative per l'autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco di rinfuse solide, D.D. n.303/2014 inerente le procedure amministrative per l'autorizzazione all'imbarco e nulla osta allo sbarco di merci pericolose in colli, D.D. n.842/2015 recante prescrizioni relative alle prove ed ispezioni per imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi per il trasporto di merci pericolose, etc.).

L'attività si sostanzia anche nello sviluppo dei procedimenti amministrativi finalizzati all'emanazione di provvedimenti di esenzione/autorizzazione ai sensi del capitolo 7.9 del Codice IMDG, nonché dei capitoli 1 e 4 del Codice IMSBC. In via residuale la sezione provvede, altresì, ad emettere i provvedimenti di competenza del Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti, previsti dal codice internazionale per il trasporto sicuro di granaglie alla rinfusa (Codice IG), adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione MSC.23(59) del 23/05/1991.

Nel corso dell'anno 2016, in particolare, la sezione ha coordinato a livello nazionale l'entrata in vigore della Risoluzione MSC.380(94) del 21/11/2014 che ha emendato, tra le altre cose, la Regola VI/2 della Convezione SOLAS 74, introducendo dal 1 luglio 2016 la cd." *Verified Gross Mass Packed Container*". In tale contesto sono stati coordinati i lavori dei numerosi tavoli tecnici che hanno condotto all'emanazione di alcune norme di dettaglio contenute nel recente D.D. n.447/2016.

Struttura e compiti del II Ufficio

Nella tabella sottostante vengono riassunte le competenze delle tre sezioni del II Ufficio:

1^ SEZIONE **Servizi tecnici di sicurezza**	**2^ SEZIONE** **Vigilanza sul mercato e misure di controllo armonizzate**	**3^ SEZIONE** **Merci pericolose**
• studio, sviluppo e applicazione della normativa d'interesse internazionale, comunitaria e nazionale relativa alle unità da traffico; • elaborazione sul piano tecnico di proposte di atti di normazione; • partecipazione alle attività di predisposizione normativa presso le sedi internazionali (Commissione Europea, IMO etc.); • partecipazione alle attività di assistenza e coordinamento richieste dall'istituzione del "Punto di contatto nazionale"; • emanazione delle istruzioni per gli Organismi affidati allo scopo di assicurare l'applicazione uniforme della normativa alle navi nazionali; • monitoraggio delle attività degli Organismi Riconosciuti in collaborazione con la competente Direzione Generale del Ministero Infrastrutture e Trasporti; • istruttoria per il rilascio di esenzioni, deroghe, equivalenze e autorizzazioni; • sviluppo delle attività connesse all'applicazione dei codici speciali (HSC, DSC, ISM etc.); • predisposizione di risposte e approfondimenti concernenti i quesiti in materia di sicurezza della navigazione; • sviluppo e cura dei rapporti con le Autorità consolari/diplomatiche italiane all'estero;	• approvazione dei Sistemi di Registrazione passeggeri da utilizzarsi su navi mercantili; • controllo sul mercato e presso i produttori degli equipaggiamenti marittimi; • designazione e controllo periodico degli Organismi incaricati della valutazione dell'equipaggiamento marittimo in conformità alla Direttiva 96/98/CE e successive modifiche; • tenuta e aggiornamento del registro delle Aziende abilitate al commercio di lanciarazzi e artifizi di segnalazione sul territorio nazionale; • elaborazione sul piano tecnico di proposte di atti di normazione; • approvazione delle stazioni di revisioni dei mezzi di salvataggio; • approvazione delle dotazioni di emergenza dei mezzi di salvataggio (acqua, viveri, medicinali); • istruttoria relativa alle "Dichiarazioni di tipo approvato" di apparecchi dispositivi o materiali da installare a bordo delle navi mercantili e da diporto; • autorizzazione all'impiego di dotazioni equivalenti al tipo conforme da mantenere a bordo di navi mercantili acquistate all'estero; • raccolta e valorizzazione dei dati provenienti dagli uffici marittimi; • partecipazione agli audit della	• elaborazione sul piano tecnico di proposte di atti di normazione; • rilascio autorizzazione/rinnovo a Organismi autorizzati all'approvazione di cisterne, imballaggi, grandi imballaggi e contenitori intermedi destinati al trasporto di merci pericolose in colli; • classificazione ed esenzioni per il trasporto marittimo di perossidi organici ai sensi del codice IMDG; • rilascio Decreto interministeriale - Ministero dello Sviluppo Economico e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - di rinnovo e modifica dell'autorizzazione al trasporto marittimo di materie radioattive; • rilascio di autorizzazione al trasporto di carichi solidi alla rinfusa non ricompresi nel Codice IMSBC (*tripartite agreement*) e merci pericolose non inserite nel Codice IMDG; • istruttoria per il rilascio di autorizzazioni/esenzioni in materia di merci pericolose e di carichi solidi alla rinfusa di competenza dell'Amministrazione centrale; • predisposizione statistica per l'attività ispettiva alle unità di trasporto del carico.

• monitoraggio delle navi italiane a seguito d'ispezione o detenzione da parte di ispettori PSC e promozione delle misure conseguenti; • monitoraggio delle unità nazionali e delle relative Società di gestione per analisi delle performances di bandiera; • individuazione delle esigenze di formazione per Ufficiali e Sottufficiali in materia di Sicurezza della navigazione, in collaborazione con le altre sezioni dell'ufficio; • studio e sviluppo dei programmi didattici, in coordinamento con il Reparto I; • implementazione, gestione e sviluppo del sistema informativo del naviglio nazionale (SICNAV); • raccolta e valorizzazione dei dati provenienti dagli uffici marittimi; • immissione all'interno di SICNAV degli atti amministrativi rilasciati (esenzioni, deroghe, equivalenze, autorizzazioni); • collaborazione con Reparti V e VII per gli aspetti di competenza relativamente alle suddette linee di attività (SICNAV).	Commissione Europea e dell'IACS presso gli Organismi Riconosciuti; • attuazione norma UNI EN ISO 9001-2008 per le parti operative delle attività dell'amministrazione in qualità di Stato di bandiera (Sistema Gestione Qualità); • individuazione, progettazione, attuazione, implementazione e miglioramento continuo dei servizi erogati dall'amministrazione marittima (ispezione, visite e certificazioni a navi di bandiera nazionale) (Sistema Gestione Qualità); • audit interni per verifiche periodiche del sistema di qualità e partecipazione agli audit di terza parte eseguiti dalla società di certificazione indipendente autorizzata (Sistema Gestione Qualità).	

4. *Grafici e Tabelle*

1^ Sezione - Servizi tecnici di sicurezza

Il personale della prima sezione ha partecipato, unitamente alla corrispondente sezione del 1°Ufficio, ai lavori tecnici e normativi dei comitati, sotto-comitati e gruppi di lavoro già analizzati nel precedente capitolo, sia in ambito IMO che UE.

Gestione dell'applicativo SICNAV

Nell'anno 2016, oltre a fornire supporto agli Uffici territoriali e gestire le eventuali avarie informatiche, in modo a garantire continuità nel funzionamento del sistema, sono state apportate, a cura del personale della sezione, alcune modifiche ai *templates* dei certificati presenti, nonché modificati ed integrati i forms per consentire la corretta estrazione dei dati Co.ge.stat.

Grazie a tale ultima soluzione, infatti, per l'anno 2016, non è stato necessario fornire i dati statistici per quelle attività svolte attraverso l'applicativo SICNAV, poiché sono stati estratti direttamente mediante specifiche interrogazioni del sistema SICNAV.

Attività amministrativa (provvedimenti, autorizzazioni, deroghe, esenzioni, etc.):

L'attività amministrativa diretta svolta dalla prima sezione, concernente tutte le navi di bandiera italiana, è stata la seguente:

istanze ricevute	Accolte	respinte	in corso / archiviate (pareri e richieste integrazioni pendenti e/o preavvisi di rigetto)
358	254	40	64

Oltre all'attività sopra descritta, nell'anno corrente sono stati trattati anche i seguenti procedimenti amministrativi relativi all'anno precedente:

istanze pendenti	Accolte	respinte	in corso / archiviate (pareri e richieste integrazioni pendenti e/o preavvisi di rigetto)
80	73	4	3

Attività del "Punto di contatto nazionale"

Attraverso l'attività del Punto di contatto nazionale, nata per fornire assistenza alle navi di bandiera italiana 24/7, nell'anno 2016 sono stati gestiti **95 eventi**. Con tale servizio si è garantito il tempestivo controllo sulle avarie delle navi e la loro gestione evitando, altresì, eventuali detenzioni durante l'attività di controllo PSC.

Attività di monitoraggio navi di bandiera nazionale

La bandiera italiana, ad inizio dell'anno 2016 e sulla base dei dati riportati negli "annual report" dei vari Memoranda, risulta occupare le seguenti posizioni:

- **PARIS MOU**:
  White list – posizione n.9 con 1180 ispezioni PSC e 14 detenzioni (triennio 2013-2015)
- **TOKYO MOU**:
  White list – con 391 ispezioni PSC e 18 detenzioni (triennio 2013-2015)
- **UNITED STATES COAST GUARD**:
  Riconoscimento del "QUALSHIP21" atteso che nell'anno 2015, con 105 ispezioni ed una sola detenzione, la percentuale di detenzione relativa al triennio 2013-2015 è scesa sotto l'1%.

Tale riconoscimento è stato portato all'attenzione del Sig. Ministro, degli organi di stampa e di tutti gli armatori e società di gestione italiane.

- **BLACK SEA MOU:**
  272 ispezioni PSC ed una sola detenzione (triennio 2013-2015).

- **MEDITERRANEAN MOU**:
  150 ispezioni PSC e nessuna detenzione (anno 2015).

- **INDIAN OCEAN MOU**:
  145 ispezioni PSC e 9 detenzioni2 (triennio 2013-2015).

- **ABUJA MOU**:
  59 ispezioni PSC e nessuna detenzione (anno 2015).

- **RIYADH MOU**:
  39 ispezioni PSC e nessuna detenzione (anno 2015).

- **CARIBBEAN MOU:**
  2 ispezioni PSC e nessuna detenzione (anno 2015).

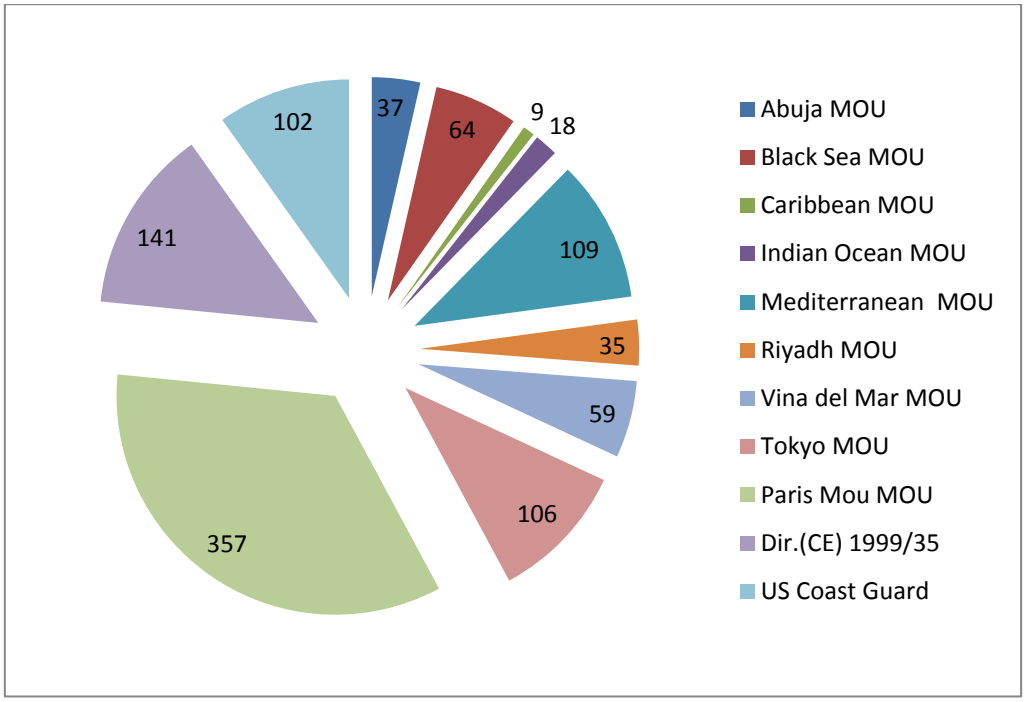
Di seguito invece, si riportano i dati riepilogativi dell'attività di monitoraggio effettuata e relativi all'anno 2016:

Numero di ispezioni PSC subite:	**1037**
Numero di ispezioni PSC subite senza deficienze:	**619**
Numero di ispezioni PSC subite con deficienze:	**420**
Numero deficienze totali:	**1438**

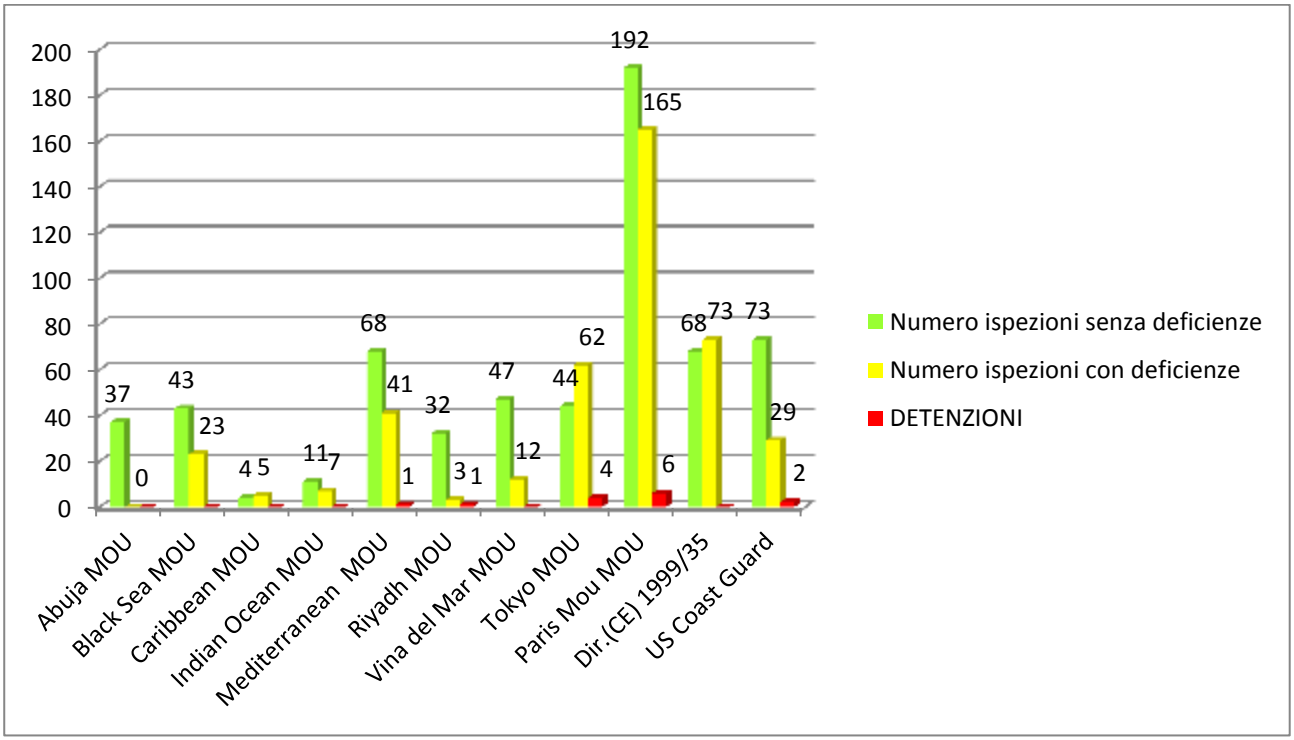
[2] Le 9 detenzioni sono relative a visite effettuate in Australia e perciò conteggiate anche all'interno del Tokyo Mou, atteso l'appartenenza di detto Stato ad entrambi i Memorandum.

Numero di detenzioni: 14 di cui:

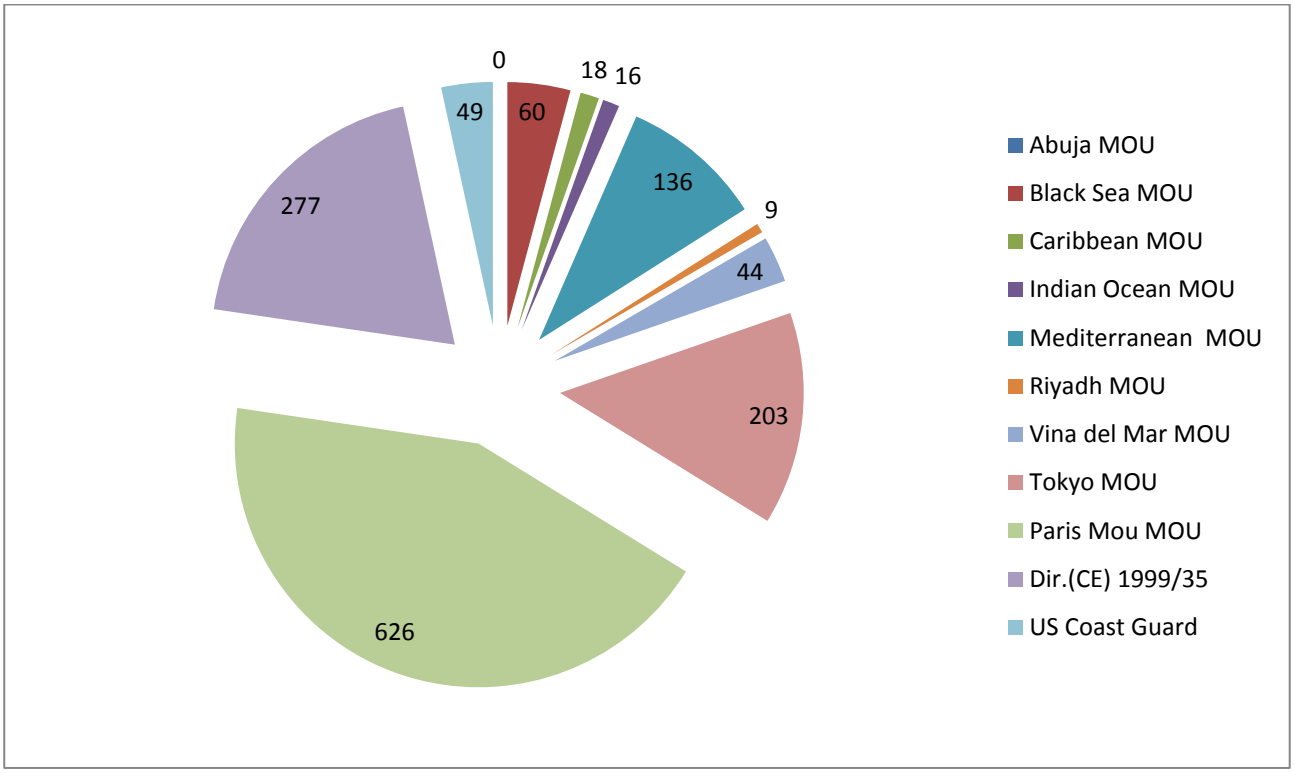
6 - Paris MOU; 2-USCG; 4-Tokyo MOU; 1-Riyadh MOU; 1-Med.MOU



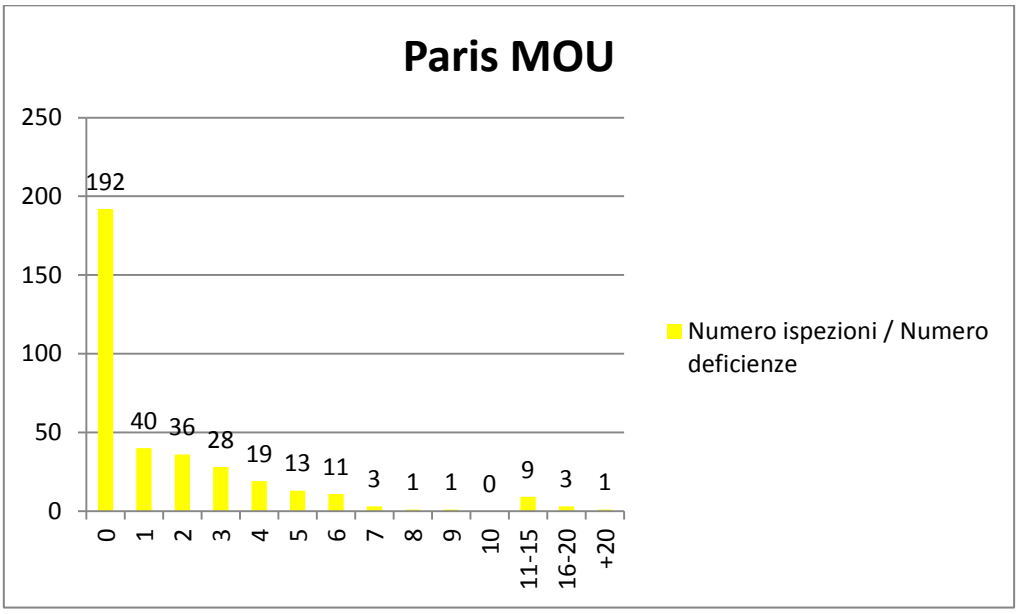
Numero di ispezioni per Memorandum of Understanding

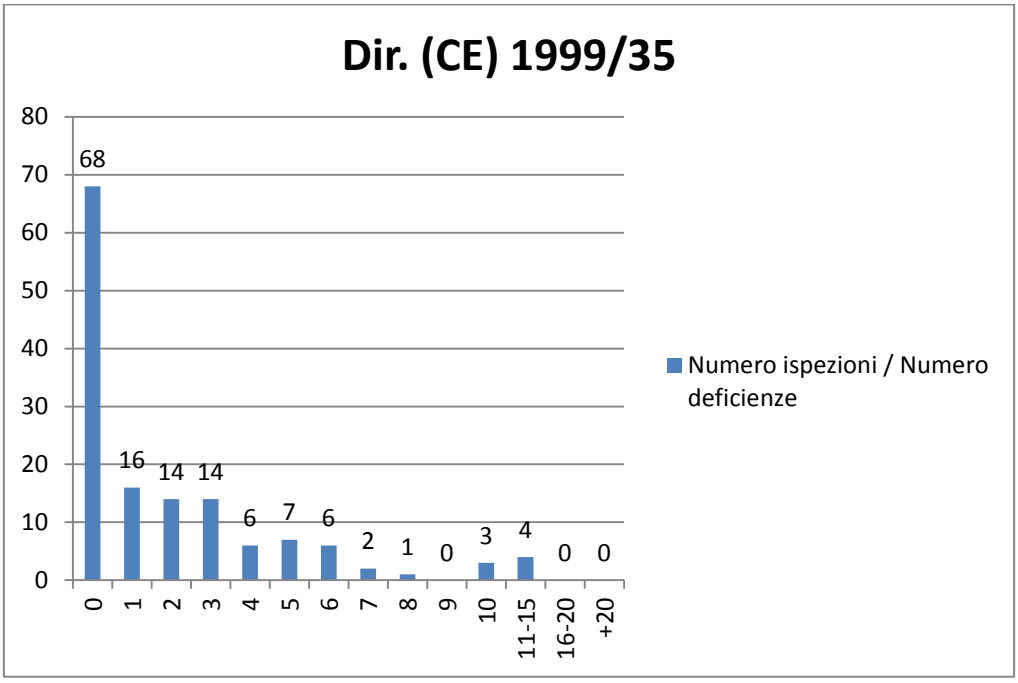


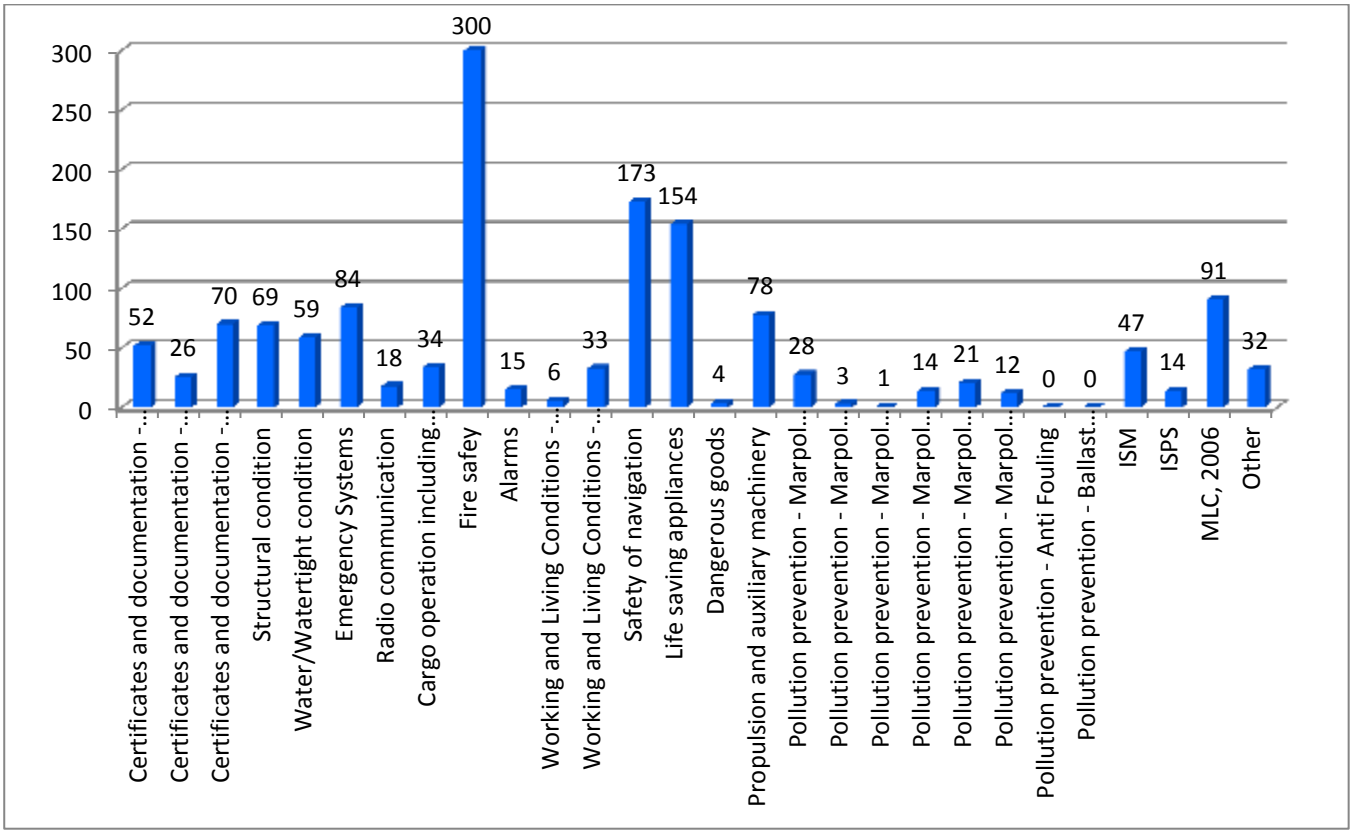
Numero ispezioni senza deficienze / con deficienze / detenzioni



Numero di deficienze totali per Memorandum

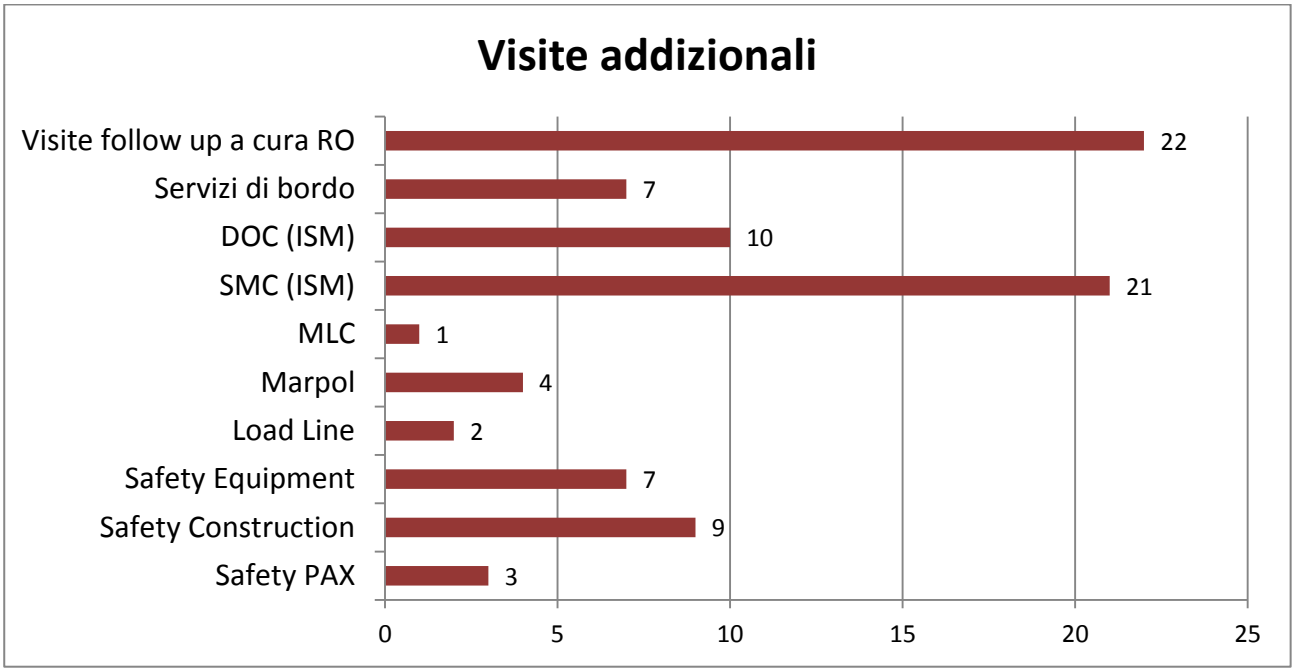






Numero deficienze per macro aree

Nel periodo in riferimento (01 gennaio 2016 – 31 dicembre 2016) sono state imposte dall'Amministrazione, relativamente ai risultati delle ispezioni PSC/FSC, n.86 (ottantasei) visite addizionali, a convalida della certificazione statutaria, così suddivise:



L'Ufficio ha altresì proposto ricorso, a seguito di detenzione di una nave nazionale da parte dell'Amministrazione australiana AMSA (aderente al Tokyo MOU), ritenendo la stessa detenzione non giustificata. L'AMSA ha accolto il ricorso ed ha eliminato la detenzione.

Attività ispettiva e certificativa

Nell'anno di riferimento sono stati rilasciati dagli Uffici territoriali, attraverso l'utilizzo dell'applicativo SICNAV, i seguenti certificati:

CERTIFICATO	N°
Annotazioni di Sicurezza Traffico	1473
Annotazioni di Sicurezza Pesca	2286
Annotazioni di Sicurezza Pesca Turismo	333
Verbale di visita ai servizi di Bordo	435
Continuos Synopsis Record (CSR)	48
Certificato di Sicurezza dotazioni per navi da carico	178
Certificato di Sicurezza per navi da carico	1
Certificato di Gestione della Sicurezza	92
Certificato di Gestione della Sicurezza - Regolamento CE n. 336/2006	56
Certificato di Gestione della Sicurezza Provvisorio	33
Certificato di Gestione della Sicurezza Provvisorio - Regolamento CE n. 336/2006	62
Autorizzazione al trasporto granaglie	1
Certificato di Sicurezza per unita veloci HSC - Risoluzione MSC 36(63)	18
Certificato di Sicurezza per unità veloci HSC - Risoluzione MSC 97(73)	8
Verbale di visita tecnico Sanitaria	316
Certificato Internazionale di Sicurezza delle navi provvisorio 7.6	44
Certificato Internazionale di Sicurezza delle navi 7.5	101
Certificato sul lavoro Marittimo provvisorio (MLC, 2006)	28
Certificato sul lavoro Marittimo (MLC, 2006)	42
Certificato di Navigabilità	501
Certificato di idoneità	413

Certificato di Sicurezza per navi da passeggeri (Internazionale)	48
Certificato di Sicurezza per navi da passeggeri (Internazionale breve)	54
Certificato di Sicurezza per navi da passeggeri (Internazionale < 500 PAX)	2
Certificato di Sicurezza per navi da passeggeri (Internazionale breve < 500 PAX)	30
Certificato di Sicurezza per navi da passeggeri - D.L.vo 45/2000	86
Certificato di Sicurezza per navi da passeggeri - D.L.vo 45/2000 (< 500 PAX)	67
Certificato di sicurezza per navi adibite esclusivamente al noleggio- D.M. 95/2005	6
Certificato di Sicurezza radio per nave da carico	290
Certificato di Sicurezza per navi destinate a servizi speciali - SPS Code	39
Certificato di Conformità (Torremolinos)	8
Tabella Minima di Sicurezza	174
Tabella Minima di Sicurezza provvisoria	27
Autorizzazione all'esercizio per le unità veloci - Risoluzione MSC 97(73)	19
Autorizzazione all'esercizio per le unità veloci	16
Rapporto di ispezione visita specifica iniziale (art. 6 d.lgs 28/2001)**	12
Rapporto di ispezione visita specifica periodica (art. 8, comma 1, lett. a del d.lgs 28/2001)**	42
Rapporto di ispezione visita specifica periodica di esercizio (art. 8, comma 1, lett. b del d.lgs 28/2001)**	23
Certificato di esenzione - SOLAS	62
Certificato di esenzione (< 500 PAX) - SOLAS	14
Certificato di esenzione - SOLAS	13
Certificato di esenzione (< 500 PAX) - SOLAS	3
Totale	**7504**

Controllo dello Stato di bandiera – Organizzazione nazionale e attività formativa

L'Ufficio, nel corso dell'anno 2016, ha portato a termine il lavoro relativo alla direttiva sul "Percorso formativo degli Ufficiali e Sottufficiali avviati alla specializzazione del controllo dello Stato di bandiera". Tale direttiva è stata approvata dal Comandante Generale in data 4 ottobre 2016 e in vigore dal 1° gennaio 2017.

Accanto alla stessa direttiva, ad analogia di quanto già fatto per l'organizzazione PSC, è in fase di redazione il manuale dell'organizzazione nazionale FSC (Flag State Control). Con l'entrata in vigore del manuale, l'Ufficio assumerà anche la responsabilità del coordinamento nazionale del controllo dello Stato di bandiera e del monitoraggio delle attività ispettive e certificative oltre che degli ispettori di bandiera.

2^ Sezione - Vigilanza sul mercato e misure di controllo armonizzate

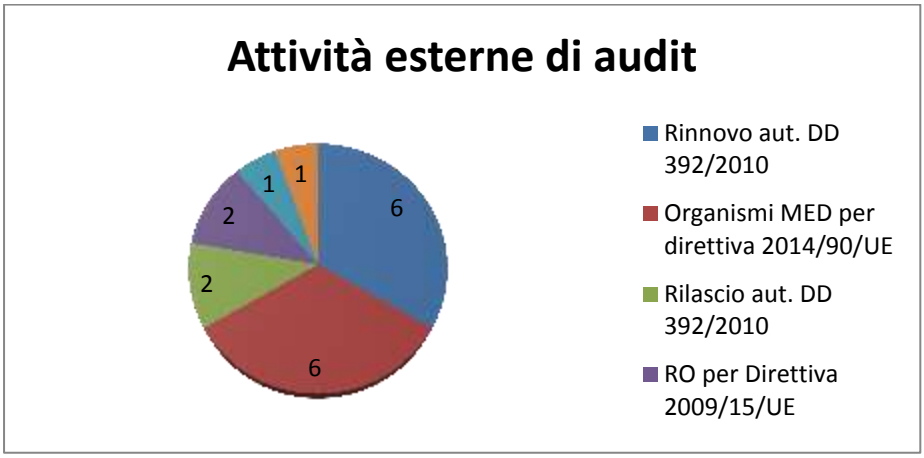
Le attività svolte dalla seconda sezione sono per la maggior parte indirizzate verso l'esterno, in quanto si sostanziano in verifiche, audit, controlli e visite presso le varie organizzazioni sottoposte al regime autorizzativo dell'Amministrazione.

In tale contesto il personale della sezione, altamente specializzato in audit ed ispezioni di organizzazioni complesse, svolge un prezioso lavoro di verifica sui requisiti che le varie normative internazionali e nazionali stabiliscono in vari settori della sicurezza della navigazione.

A tale scopo nel corso dell'anno 2016 sono stati svolti 21 audit suddivisi secondo la seguente classificazione:

AUDIT ESTERNI SUDDIVISI PER TIPO DI ATTIVITA':

- N° 6 per rinnovo autorizzazione per le ditte che operano ai sensi D.D. 392/2010;
- N° 6 per Riconoscimento degli Organismi notificati per la certificazione di conformità dell'equipaggiamento marittimo ai sensi del nuovo quadro normativo MED (3 presso sedi delle Società + 3 presso Maricogecap);
- N° 2 per rilascio nuova autorizzazione ditte che operano ai sensi D.D. 392/2010 (HARDING – HYTECK);
- N° 2 per Marine Equipment Expert Group (Bruxelles + Lisbona);
- N° 2 Audit IMO/UE a RO;
- N° 1 Audit presso stazione revisione zattere Sorimar di Molfetta (MSC 761);
- N° 1 per Market Surveillance ed effettuazione prove su Lifejacket della Canepa e Campi presso laboratorio Fleetwood In Blackpool;



La sezione è inoltre chiamata a svolgere le funzioni di rappresentanza nazionale presso varie sedi europee dove si svolgono le consultazioni tra Stati Membri sullo sviluppo normativo e sulla implementazione della disciplina sugli equipaggiamenti marittimi (Direttiva 2014/90/UE).

PARTECIPAZIONE ADCO - MARED – ecc.:

- N° 2 partecipazioni al Marine Equipment Expert Group (25 febbraio a Bruxelles ed il 24 giugno a Lisbona);
- N° 2 partecipazioni agli ADCO MEETING (3° ADCO il 1 giugno a Bruxelles e 4° ADCO il 6 ottobre a Firenze).

In tale ambito l'Ufficio, attraverso le attività della sezione, è individuato come Autorità Nazionale di sorveglianza sul mercato, ai sensi del Regolamento 765/2008, per gli equipaggiamenti marittimi secondo la Direttiva 2014/90/UE.

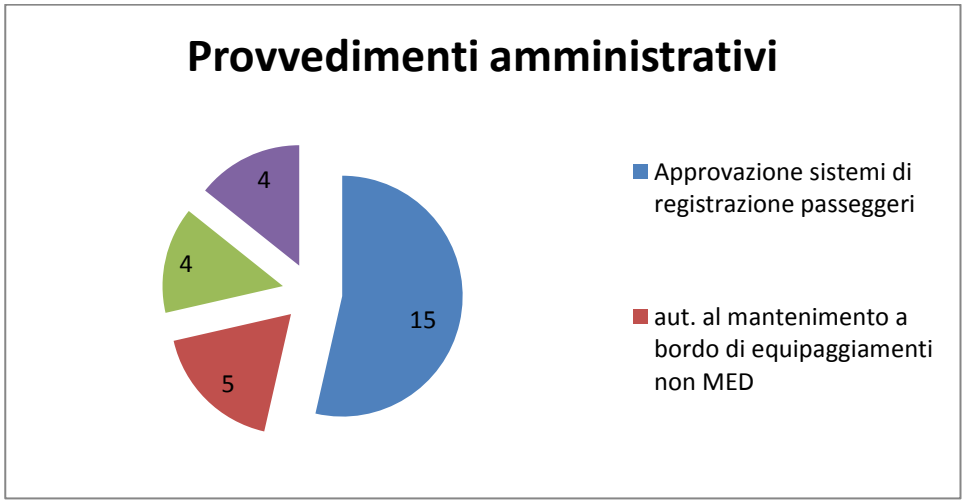
ATTIVITA' DI VIGILANZA SUL MERCATO NELL'ANNO 2016:

- Albatross - fuochi a mano;
- Kannad Marine Safelink - dispositivo EPIRB;
- Safetmade LR-1 – dispositivo HRU;
- Hyundai TALON II 4.0 – Lifeboat;
- FASSMER SEL-T 11.0/11.7 – lifeboat/tenderboat.

Infine la sezione ha svolto attività amministrativa che si è conclusa con adozione di provvedimenti finali

PROVVEDIMENTI AMMINISTRATIVI DI COMPETENZA DELLA SEZIONE:

- N° 15 approvazione sistema registrazione passeggeri;
- N° 5 provvedimenti di autorizzazione al mantenimento a bordo di equipaggiamenti, dispositivi acquistati in uno con la nave;
- N° 4 provvedimenti di equivalenza di equipaggiamenti, dispositivi acquistati in uno con la nave;
- N° 4 autorizzazioni Reg. III/20 della Convenzione Solas 74.



3^ Sezione – Merci pericolose

Principali attività svolte nel corso dell'anno, distinte per tipologia di procedimento:

Fig. 1 Provvedimenti rilasciati

Autorizzazione vettore marittimo per trasporto materiale radioattivo Classe 7 (D.Lgs. 230/95)	**6**
Autorizzazione all'imbarco/sbarco di rinfuse solide non elencate nel codice IMSBC (para 1.3 IMSBC Code)	**8**
Esenzione norme IMDG Code (capitolo 7.9 IMDG Code)	**2**
Autorizzazioni varie IMDG Code (SP 76/301 IMDG Code)	**2**
Censimento Shipper che adottano il metodo 2 per la determinazione della VGM (verified gross mass peso del contenitore) (D.D. 447/2016)	**413**

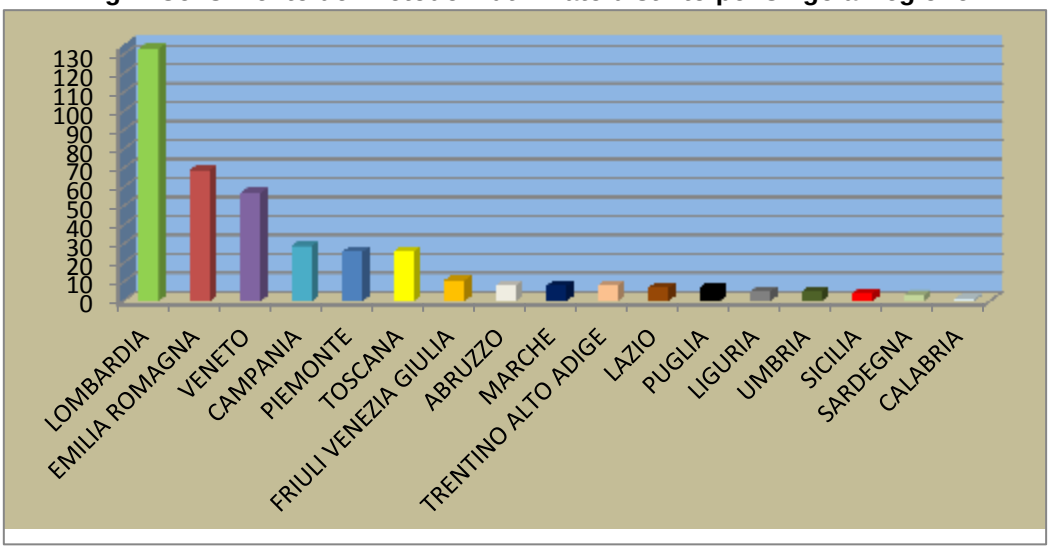
Nel corso dell'anno la sezione ha partecipato, in rappresentanza dell'Amministrazione italiana, al sottocomitato CCC.3 presso l'IMO a Londra e contestualmente ha preso parte ai lavori condotti dal "*Correspondance Group on Evaluation of Properties of BAUXITE and COAL*", coordinato dal Giappone che si è concluso con l'adozione e la presentazione del documento CCC 3/5/1 "*Report of the Correspondance Group on Evaluation of Properties of BAUXITE and COAL*".

Dal mese di ottobre scorso, l'ufficio partecipa attivamente al nuovo gruppo di corrispondenza, coordinato sempre dal Giappone e riguardante "*Evaluation of Properties of BAUXITE and revision of individual schedules for SEED CAKE*". Gli esiti verranno sottoposti alle valutazioni del prossimo sottocomitato CCC.4.

A seguito dell'entrata in vigore del recente emendamento alla Regola VI/2 della Convenzione SOLAS 74 - che ha introdotto l'obbligo per tutti i contenitori da imbarcare del possesso della cd. "*Verified Gross Mass Packed Container*" (VGM) - la sezione ha proceduto all'elaborazione ed al censimento di tutte le notifiche pervenute dagli shipper che, nell'ambito della citata nuova normativa, hanno adottato il metodo 2 di pesatura dei contenitori. Nell'ambito dell'anzidetta norma internazionale, infatti, gli speditori dei contenitori possono determinare la VGM secondo due diverse procedure. La prima – il cd. Metodo 1 – attraverso la pesatura del contenitore caricato, imballato e sigillato; la seconda – il cd. Metodo 2 – sommando la massa dei colli alla tara del contenitore, attraverso una procedura certificata. In tale seconda ipotesi, gli interessati devono notificare all'Amministrazione la volontà di adottare il metodo 2, con l'invio di opportuna certificazione.

Il diagramma che segue riporta gli esiti di tale censimento alla data del 31/12/2016. Il predetto dato è tuttavia in continua evoluzione, a seguito delle nuove notifiche che pervengono quotidianamente alla sezione.

Fig. 2 Censimento del metodo 2 utilizzato distinto per singola Regione



4. UFFICIO III – MARITIME SECURITY

All'interno del 6° Reparto, il III Ufficio "Maritime Security", suddiviso in tre sezioni (1^ Sezione – Monitoraggio e Controllo, 2^ Sezione – Ship Security e 3^ Sezione – Port Security), ha lo scopo di assicurare, in un quadro di cooperazione internazionale e nazionale, la definizione ed applicazione coordinata delle norme e delle procedure in materia di sicurezza marittima, intesa come "protezione contro atti illeciti intenzionali", assicurando così, a livello preventivo, la tutela dei passeggeri, degli equipaggi, degli operatori portuali e delle infrastrutture portuali, nonché la regolarità e l'efficienza del trasporto marittimo nei confronti delle eventuali azioni illecite intenzionali.

Tale attività trova il suo fondamento normativo, a livello internazionale, nel Capitolo XI-2 della Convenzione internazionale SOLAS e relativo codice ISPS e, a livello comunitario, nel Reg. 725/2004/CE e nella Direttiva 2005/65/CE recepita in Italia dal D.Lgs. 203/2007. Su tale quadro normativo si fonda l'attività dell'Ufficio in tema di *Maritime Security* nella sua veste di Autorità competente poiché il legislatore nazionale ha affidato al Corpo un ruolo cardine nell'amministrazione attiva della sicurezza marittima anche per gli aspetti di security.

In tale contesto l'Ufficio è membro attivo del Comitato Tecnico MARSEC (Istituito presso la Commissione Europea - *DG Move* - ai sensi del Regolamento 725/2004) e partecipa, in rappresentanza dello Stato membro, ai meeting di discussione relativi allo studio ed applicazione delle misure di sicurezza nei 27 Stati Membri EU ed è parte del Comitato Interministeriale della Sicurezza marittima (CISM) nella funzione di Coordinatore della Segreteria Tecnica.

Il citato ruolo pone il Corpo, quindi, nella condizione di operare direttamente con la Commissione e con diverse Amministrazioni internazionali ed Enti istituzionali nazionali attraverso la partecipazione ai diversi meeting/workshop e/o seminari presso l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA - Lisbona), nonché agli incontri in ambito IMO (Comitati e Sottocomitati).

In tale ottica, l'ufficio, cura inoltre, la concreta applicazione per le 600 navi di bandiera nazionale, 350 impianti portuali e 80 porti sul territoriodella normativa attinente la *Maritime Security,* nella duplice veste di *port* e *ship security*, anche tramite una azione di indirizzo, collaborazione e cooperazione con le altri Enti\Autorità direttamente coinvolti (Prefetture, Questure, Dogane, Comandi Provinciali Carabinieri, Vigili del Fuoco e Guardia di Finanza).

1. *Monitoraggio*

La sezione I dell'Ufficio ha il compito di raccolta degli esiti e di analisi dei processi di controllo svolti direttamente dall'Ufficio nonché dal Corpo nelle sue diramazioni periferiche. E' anche promotrice delle necessarie azioni d'impulso e correttive delle deficienze a seguito delle correlate attività di verifica. Elabora i piani dell'Ufficio per le ispezioni alle Autorità di Sicurezza e Designate e redige le direttive e le circolari nazionali rivolte alle stesse.

Opera, inoltre, una capillare informazione rivolta verso l'organizzazione sia centrale sia periferica e redige i rapporti mensili sulla condizione di conformità della navi, degli impianti portuali e dei porti. Raccoglie i dati sui livelli di sicurezza nazionali ed internazionali e svolge un'approfondita diffusione delle informazioni riferite al fenomeno della pirateria marittima.

La sezione dà un importante impulso alla regolamentazione dei diversi aspetti di nuova introduzione, quali la pirateria (con l'autorizzazione all'imbarco dei contractors – PCASP) o la gestione delle nuove figure professionali delle c.d. "Guardie Particolari Giurate" (GPG) da impiegare nella sicurezza portuale.

Informa mensilmente, in modo immediato e sintetico, sull'attività di certificazione e sulle ispezioni DAO concernenti la flotta e redige i rapporti di riunione delle commissioni MARSEC in sede europea e cura l'archiviazione dei diversi documenti dell'Ufficio.

2. *Ship Security*

L'attività della sezione si sostanzia principalmente nel coordinamento delle attività svolte dalle Autorità designate/Autorità di sicurezza (Capitanerie di Porto) e degli Ufficiali abilitati ai controlli sulle navi (cd. *Duly Authorized Officers* – DAO) affinché le stesse si svolgano in modo armonico ed assicurando il pieno rispetto della normativa nazionale, comunitaria ed internazionale.

L'attività è diretta indistintamente alle navi di bandiera nazionale ed alle navi straniere che scalano i porti nazionali. La prima rientra nel concetto più generale di Flag State Control (controllo dello Stato di bandiera ~~sulle proprie navi~~) mentre il secondo definisce la cosiddetta attività di Port State Security Control (controllo dello Stato di approdo).

Nell'adempiere a tali compiti la Sezione svolge anche una serie di attività di amministrazione attiva in favore dell'utenza (armatori e loro articolazioni di security, CSO in particolare).

3. *Port Security*

La Sezione Port Security si occupa degli aspetti di security delle c.d. *port facilities* – impianti portuali interessati da traffici di navi mercantili adibite a viaggi internazionali – e dei porti, in aderenza agli emendamenti alla Convenzione SOLAS e al Codice ISPS (International Ship and Port Facility Security) nonchè, nell'ambito europeo, in ossequio al Regolamento 725/2004/CE ed alla Direttiva 2005/65/CE (recepita con D.Lgs. 203/2007) che ha esteso le misure di protezione all'intero della compagine portuale (così come individuato).

Per l'applicazione di quanto sopra e per gli aspetti operativi, la Sezione partecipa ai lavori degli Organismi nazionali ed internazionali in materia di maritime security attinenti gli impianti portuali (Port facilities) e porti, elabora sul piano tecnico proposte di atti di normazione, cura e sviluppa gli adempimenti in materia, coordina le attività degli Uffici periferici ed emana direttive di indirizzo per l'adeguamento della normativa nazionale a quella europea al fine di una corretta e uniforme applicazione delle procedure.

Struttura e compiti del III Ufficio

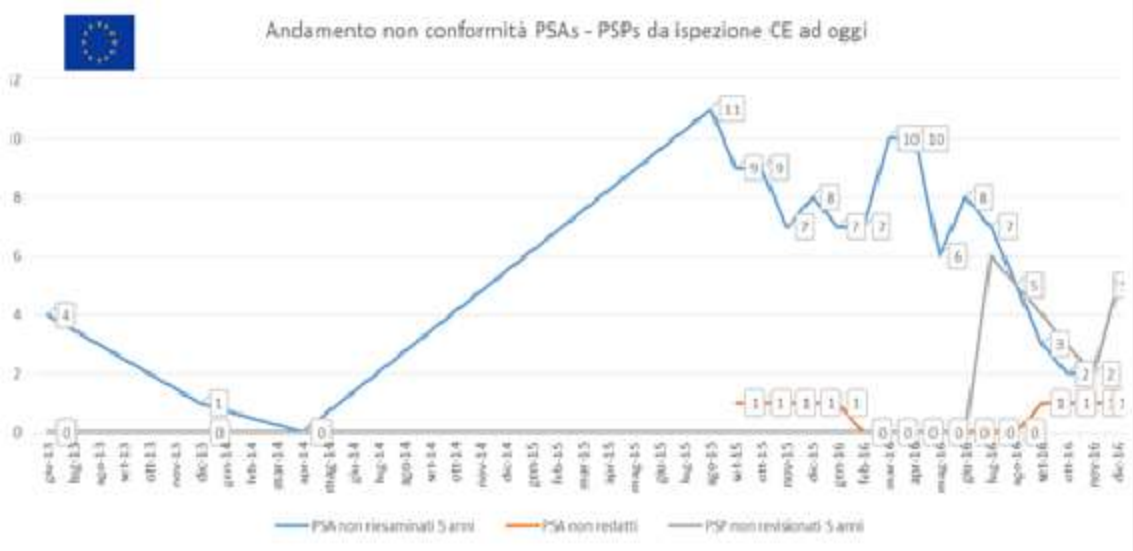
Nella tabella sottostante vengono riassunte le competenze delle tre sezioni del III Ufficio:

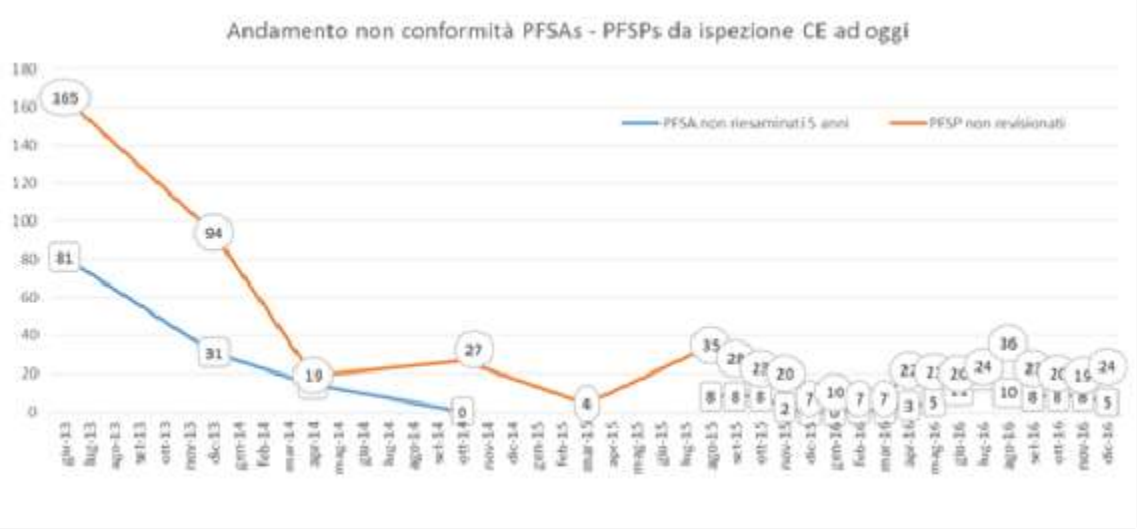
1^ SEZIONE Monitoraggio	2^ SEZIONE Ship Security	3^ SEZIONE Port Security
• Sviluppo e cura delle relazioni con le Organizzazioni Internazionali (Commissione Europea, EMSA, IMO etc..) ai fini della corretta e uniforme applicazione delle normative e disposizioni in materia e loro evoluzione; • Verifiche e controllo della conformità ai sensi delle normative internazionali, comunitarie e nazionali applicabili; • Coordinamento dell'attività degli uffici marittimi, verifiche di conformità; • Raccolta e analisi dati, statistiche; • Individuazione delle esigenze di formazione per Ufficiali e Sottufficiali in materia di Maritime Security; • Collaborazione con il Reparto I per lo studio e lo sviluppo dei programmi didattici in materia di maritime security.	• Partecipazione ai lavori degli Organi • Nazionali e internazionali in materia di maritime security attinenti le navi e compagnie di gestione; • Sviluppo e cura delle relazioni con le Amministrazioni degli altri Governi contraenti/Paesi membri in materia di ship security ai fini della corretta e uniforme applicazione delle procedure; • Cura e sviluppo della normativa per le navi nazionali e emanazione delle direttive di indirizzo; • Monitoraggio del naviglio nazionale soggetto alla normativa in materia di maritime security; • Relazioni, in corso con la 3ì sezione – Port Security- con il CISM; • Attività di indirizzo e correttive a seguito di verifiche condotte dalla Comunità europea a bordo di navi nazionali; • Istruttoria per il rilascio di esenzioni, deroghe, equivalenze e autorizzazioni in materia.	• Partecipazione ai lavori degli Organismi nazionali e internazionali in materia di maritime security attinenti gli impianti portuali e i porti (*Port/Port facilities*); • Cura e sviluppo dei rapporti, sul piano tecnico, con le amministrazioni dei Governi contraenti, le Autorità Designate/di Sicurezza in materia di maritime security dei porti, ai fini della corretta e uniforme applicazione delle procedure; • Cura e sviluppo della normativa per porti e impianti portuali nazioni e emanazione delle direttive di indirizzo; • Monitoraggio degli adempimenti in materia di maritime security per i porti nazionali, in concorso, con la 2^ Sezione – Ship Security – con il CISM; • Attività di indirizzo e correttive a seguito di verifiche condotte dalla Comunità europea a carico di porti e *port facilities* nazionali.

4. *Grafici e tabelle*

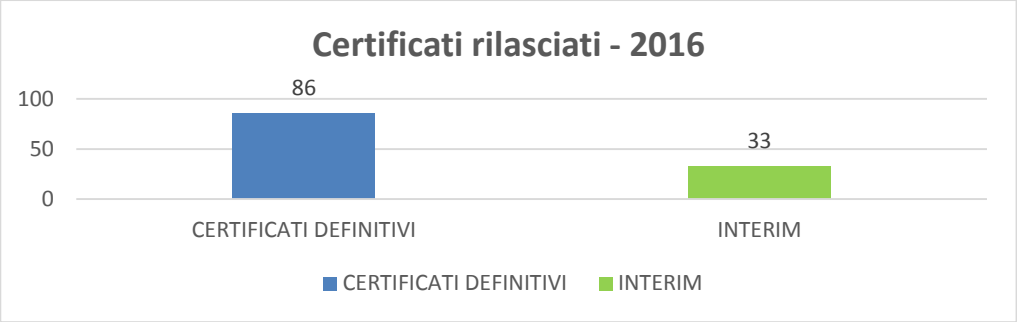
1^ Sezione - Monitoraggio

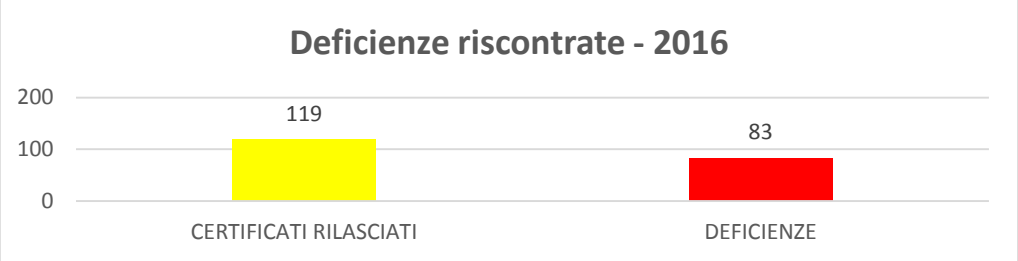
La sezione di monitoraggio è il volano dove confluiscono i dati delle due Sezioni Port e Ship e dalla quale partono le programmatiche attività di risconto sullo stato di salute del sistema Nazionale di Maritime security. I risultati della flotta nazionale è uno degli obiettivi della Sezione attraverso cui sono monitorate le verifiche e le performances delle diverse navi sottoposte a controllo. La citata attività si estende anche alle verifiche amministrative e certificatrici riferite al sistema qualità delle Capitanerie che, a diverso modo, gestiscono la sicurezza per le navi, impianti e porti.

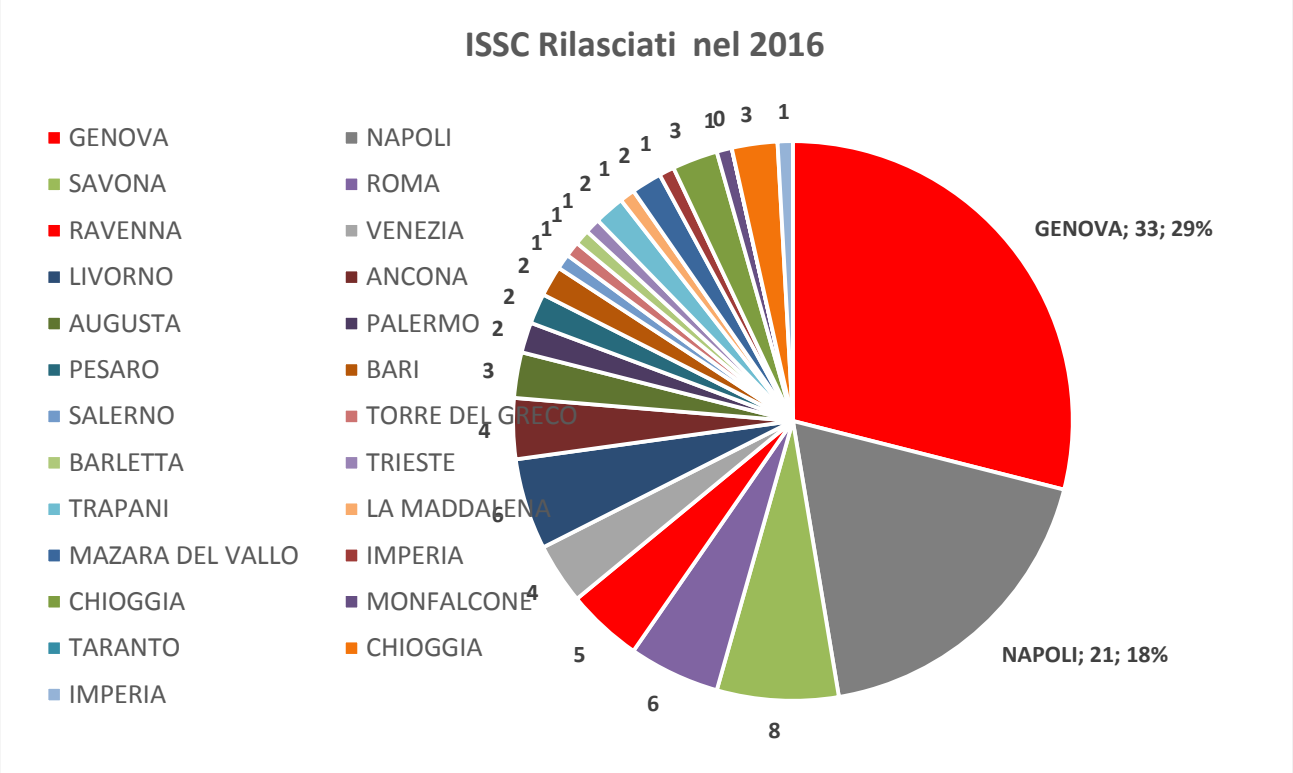


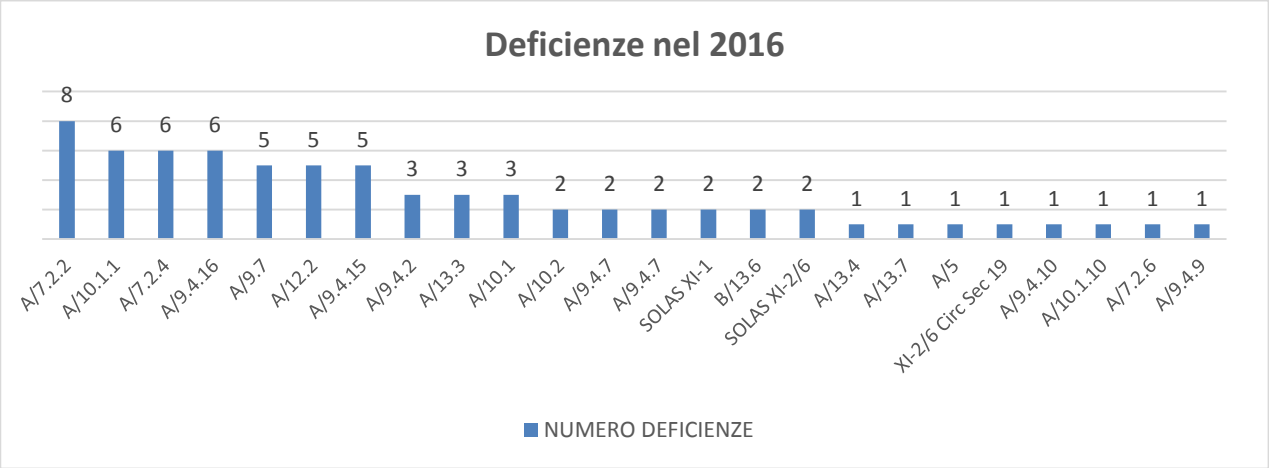


Performance della flotta - Solas XI-2; Codice ISPS; Regolamento 725/2004









2^ Sezione – Ship Security

Monitoraggio della performance della flotta nazionale

La sezione Ship Security effettua la vigilanza sull'attività di certificazione delle navi assoggettate all'ISPS Code (600), sulle conformità dei sistemi di sicurezza attraverso i reports delle ispezioni PSC/DAO e visite rilascio certificato ISSC, concernenti la flotta nazionale sottoposta al Regolamento 725/2004, attraverso l'analisi dei dati inseriti, rispettivamente nei sistemi informatici THETIS e SICNAV.

Monitoraggio di security delle navi che scalano i porti nazionali

Viene inoltre effettuata la vigilanza sull'attività di Port Security Control sulle navi straniere che scalano i porti italiani attraverso la ricezione e l'analisi dei report d'ispezione ricevuti ai sensi della Risoluzione MSC/1111 edita dall'IMO (831 rapporti).

Attività di amministrazione attiva e coordinamento

- ***SASS***

La Sezione Ship Security si occupa dell'emissione dell'autorizzazione alla ricezione del duplicato del messaggio di allerta dell'apparato SSAS (Ship Security Alert System).

Nel corso dell'anno sono state emesse 5 autorizzazioni per altrettante Compagnie di navigazione nazionale.

- ***PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL (PCASP)***

Per i primi 11 mesi dell'anno la Sezione ha emesso 80 autorizzazioni all'imbarco su navi commerciali italiane di Guardie Giurate armate con funzioni di antipirateria, suddivise fra le tre Società che ad oggi sono autorizzate ad erogare tali servizi.

- ***ESENZIONI***

La Sezione emette apposito provvedimento che consente ad una Company di essere esentata dall'obbligo di fornire comunicazioni di sicurezza prima dell'ingresso in porto (Reg. (CE) n.725/2004 – art. 6 e 7). Per l'anno 2016 sono state rilasciati n. 5 provvedimenti di esenzione (Reg. (CE) n.725/2004 – art. 6 e 7).

- ***AUTORITA' DESIGNATE***

La Sezione interagisce con le Autorità Designate per quanto concerne la certificazione delle navi di bandiera ovvero la coerente applicazione delle misure di controllo in materia di maritime security. Tale attività quotidiana si aggiunge all'attività di risposta ai quesiti che pervengono dalle autorità marittime periferiche e delle compagnie di navigazione attraverso le proprie articolazioni di security (CSOs ed SSOs).

- ***MONITORAGGIO PIRATERIA***

La Sezione, per la "Situazione dei livelli di security e transiti in aree ad alto rischio pirateria (HRA)" informa, a livello interno e mensilmente, in modo immediato e sintetico:

a. sui livelli di security delle navi e dei porti nazionali;
b. sui livelli di security dei porti stranieri sulla base di informazioni pervenute dalla flotta o tramite altre fonti;
c. sui transiti delle navi italiane nelle zone ad alto rischio pirateria – High Risk Areas;

AREA	MARSEC	RIFERIMENTO DP
• **GUINEA** GOLFO DI GUINEA FINO A 200 NM DALLA COSTA • **BENIN, CAMEROUN, COSTA D'AVORIO, CONGO, GABON, GHANA, GUINEA EQUATORIALE, NIGERIA, TOGO:** IN SOSTA NELLE RADE, NEI PORTI E NEI TERMINAL		 03.03.01/0355/ C.O.Scadenza **30/04/2017**

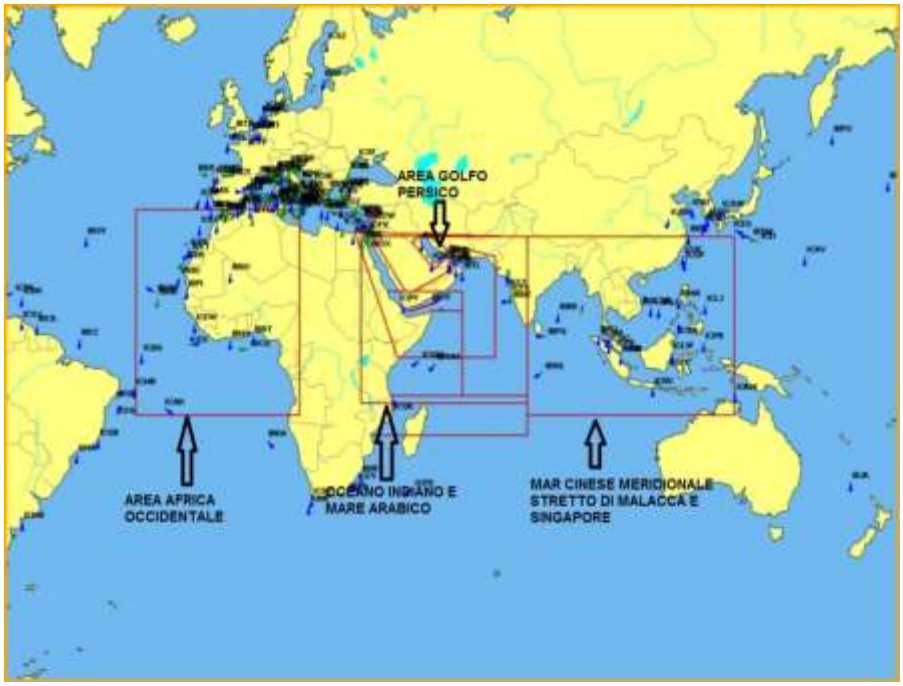
• **LIBIA**: ACQUE PROSPICIENTI COSTE LIBICHE, NEI PORTI E NELLE RADE	**2**	 03.03.01/0355/ C.O.Scadenza **30/04/2017**

AREA	INFORMAZIONE	MARSEC
Croazia – PORTI CROATI The measure is applied to passenger ships (cruisers) only, when carrying passengers	Amministrazione Croata – IEP CIRCABC	**2**
ALGERIA –SOLO NEI PORTI	Locale autorità Portuale	
GIBUTI - PORTO E ACQUE TERRITORIALI	Locale autorità Portuale	
INDIA- ACQUE TERRITORIALI FINO AL CONFINE CON IL PAKISTAN (DA KANDLA A KARACHI).	Istruzioni della Port Authority (i porti di KANDLA, KARACHI E PORT QASIM rimangono a livello MARSEC 1)	
KRIMEA – PORTI DI YEVPATORIA, FEODOSIA, YALTA, KERCH, SEVASTAPOL	Locale autorità Portuale	
MAROCCO – ACQUE TERRITORIALI E NEI PORTI	Locale autorità Portuale	
REPUBBLICA DOMINICANA (PORTO DI RIO HAINA)	Locale autorità Portuale	
RUSSIA – KAVKAZ	Locale autorità Portuale	
TUNISIA - PORTI DI LA GOULETTE, LA SKHIRRA, SOUSSE, GABES, BIZERTE, ZARZIS E ACQUE TERRITORIALI	Locale autorità Portuale	
TURCHIA - PORTO DI CEYHAN	Locale Autorità	
UCRAINA – (RADA DI MARIUPOL)	Locale autorità Portuale	
CINA – (PORTO DI LUOJING)	China Ports Intl'l Shipping Agency	
TAILANDIA – (LAEM CHABANG)	Locale Autorità	

Decreto individuazione aree a rischio pirateria per le navi di bandiera italiana

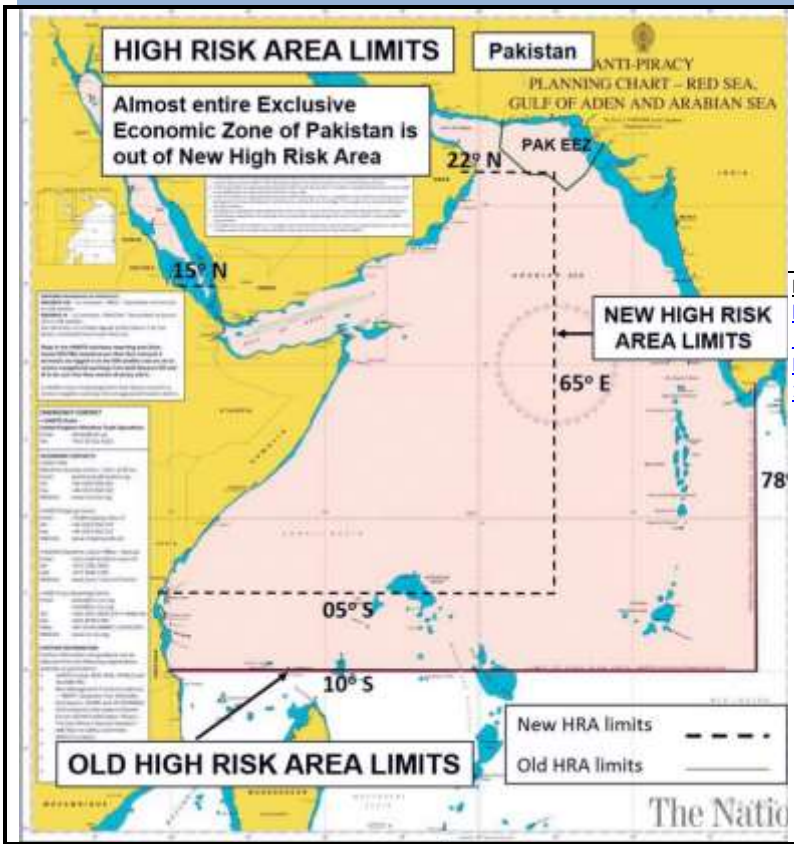
Individuazione delle acque internazionali soggette al rischio di pirateria nell'ambito delle quali è consentito l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana.

Decreto 24 settembre 2015 Individuazione delle acque internazionali soggette al rischio di pirateria modificato Decreto 19-10-2015



- **Mar Cinese Meridionale, Stretto di Malacca e Singapore:** porzione di mare compresa fra i meridiani 78°E e 135° E e fra i paralleli 30° N e 15° S;
- **Africa occidentale:** porzione di mare compresa fra i paralleli 36° N e 15° S che si estende a partire dalle coste occidentali dell'Africa fino al meridiano 30°W;
- **Oceano indiano e Mare Arabico:** porzione delimitata a nord ovest dallo stretto di Bab El Mandeb, a nord dallo Stretto di Hormuz, a sud dal parallelo 12° S e a est dal meridiano 78° E;
- **Golfo Persico:** Area del Golfo Persico.

High Risk Area (HRA)



Link e documenti utili

https://www.bimco.org/en/News/2015/10/08_Security_Advisory_Piracy_BMP4_Revision.aspx

RevisedBMP4_Sec2_Guidance_Practical_Measures_20151008-1.pdf

- ***CONTROMISURE SU ATTIVITA' DI CONTROLLO DELLA COMMISSIONE EUROPEA***

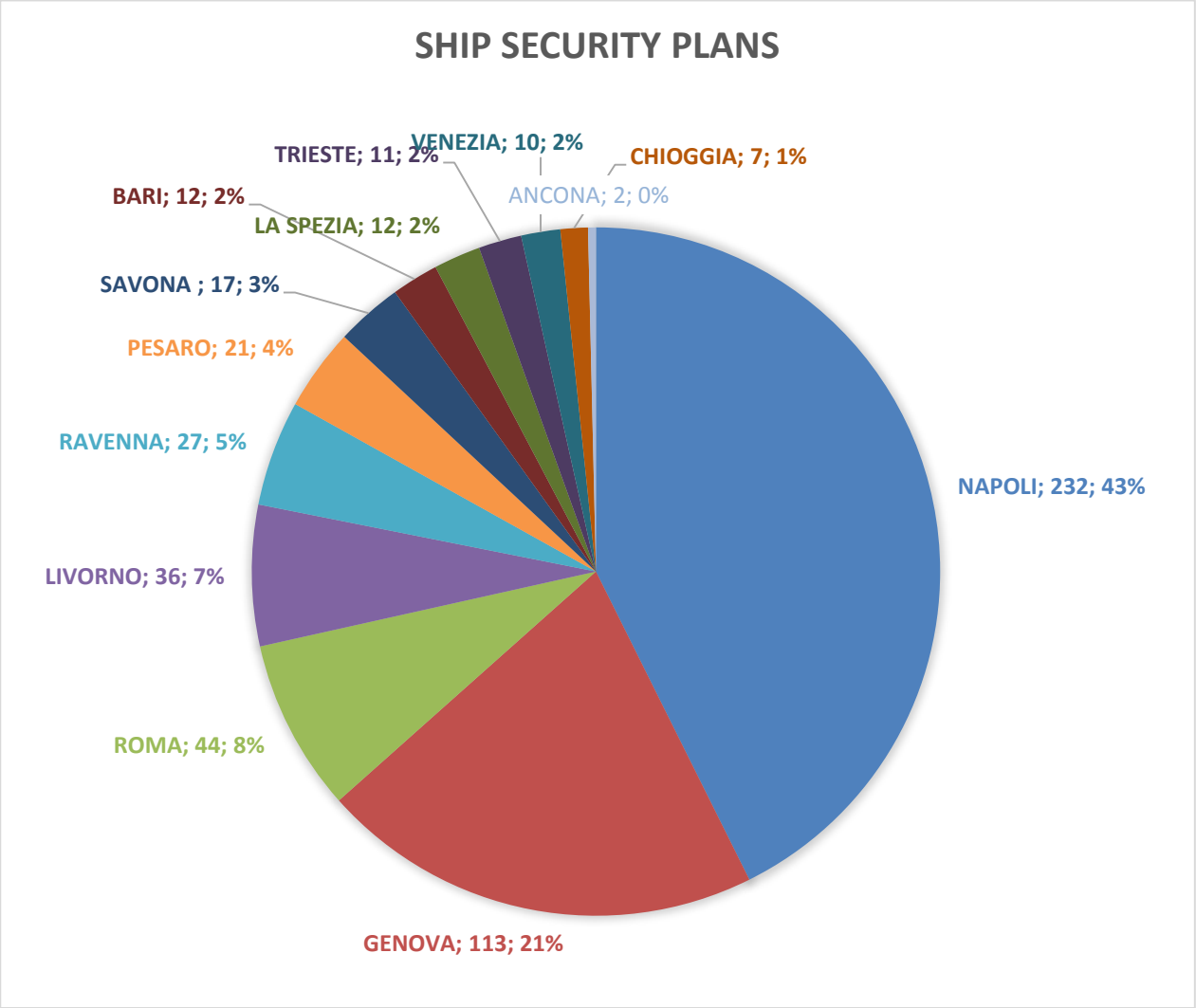
La Sezione provvede alla ricezione ed analisi dei report redatti dagli Ispettori comunitari in seguito alle attività di verifica condotte a bordo delle unità battenti bandiera italiana e svolte nei porti comunitari. La sezione si occupa anche dell'analisi dei report

d’ispezione della Commissione europea durante le visite all’Amministrazione in qualità di autorità centrale competente (n.2 per l’anno 2016).

Performance della flotta - Solas XI-2; Codice ISPS; Regolamento 725/2004

Distribuzione SSPs per Capitaneria di porto

CAPITANERIA DI PORTO	SHIP SECURITY PLANS
NAPOLI	232
GENOVA	113
ROMA	44
LIVORNO	36
RAVENNA	27
PESARO	21
SAVONA	17
BARI	12
LA SPEZIA	12
TRIESTE	11
VENEZIA	10
CHIOGGIA	7
ANCONA	2
Totale	542



3^ Sezione – Port Security

A seguito della ispezione della Commissione del 2013, questa *Competent Authority*, ha ristrutturato i propri uffici e sezioni, e dato corso ad un'incisiva attività di verifica sul territorio attraverso ispezioni ai porti, agli impianti portuali ed alle autorità designate e di sicurezza, organizzando, altresì, meeting e workshop in favore e a sostegno di tutti i soggetti coinvolti (es: Forze di Polizia, Autorità Portuali, PFSO, PSO, etc.).

Tale attività di supervisione, standardizzazione e controllo, ha implementato quanto già attuato a livello locale dalle autorità designate e di sicurezza, dalle altre Amministrazioni, dalle Forze di Polizia e dalle Autorità portuali.

Nonostante si sia rilevato, nel corso delle 21 missioni condotte sino dal 2013 ad oggi, che, allo stato, le procedure e le misure di *maritime security*, di cui ai pertinenti piani, trovino pratica applicazione e risultino sostanzialmente rispondenti alle norme vigenti, va comunque evidenziato che:

- il mancato tempestivo riesame degli *SSP (Ship Security plans*);
- la ritardata redazione di un *assessment;*

- la mancata o posticipata revisione di un piano, siano essi relativi a *port facilities* o porti;

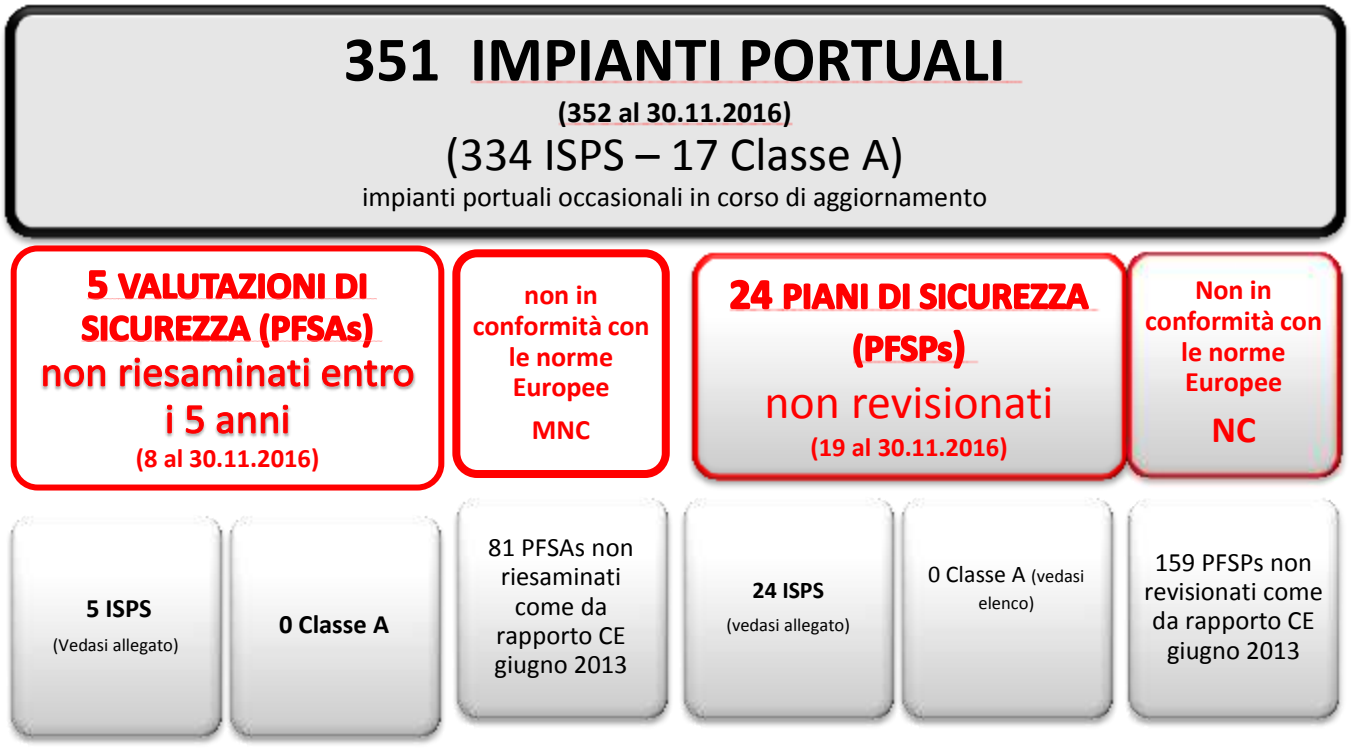
costituiscono "*una grave non conformità*" dalla quale può scaturire l'applicazione di provvedimenti immediati da parte della Commissione e in caso di non tempestiva rettifica, l'avvio di una procedure d'infrazione.

Pertanto, si dovrà ancora procedere per il pieno raggiungimento degli obblighi imposti dalla Direttiva 2005/65/CE, nonostante dal luglio 2013 sono stati registrati:

a) 81 PFSAs non riesaminati entro cinque anni e 159 PFSPs non revisionati, a fronte delle 8 Valutazioni di sicurezza (PFSA) e dei 19 PFSPs verificati alla fine del mese di novembre 2016;
b) 4 PSAs non riesaminati o non redatti.

.

Al fine di facilitare la piena comprensione della situazione sottoposta a disamina, si riportano i seguenti prospetti concernenti i porti e le port facilities ad oggi non in conformità con il quadro di riferimento internazionale:



88 porti **(88 al 30.11.2016)**

(37 PSA & PSP – 51 Art. 2.4 solo PSA)

6 VALUTAZIONI DI SICUREZZA (PSAs) **(2 al 30.11.2016)** **non riesaminati entro 5 anni** **1 PSA non effettuato (Viareggio)**	**Non in conformità con le norme Europee** **MNC**	**2 PIANI DI SICUREZZA (PSPs)** **(2 al 30.11.2016)** **non revisionati entro 5 anni**	**Non In conformità con le norme Europee MNC**	
porti (vedasi allegato)	**0 art. 2.4** dal 2010	4 PSAs non riesaminati come da rapporto CE giugno 2013	**2 porti ISPS** Piombino Ravenna	**0** Classe A	Conforme al momento dell'ispezione della CE giugno 2013

5 valutazioni di sicurezza (PFSAs) non riesaminate e 24 piani di sicurezza (PFSPs) non revisionati a seguito riesame PFSA **(il mese precedente erano 8 valutazioni di sicurezza PFSAs non riesaminate e 19 piani di sicurezza PFSPs non revisionati).**

Number	Port name (Art. 12 DIR 2005/65)	Port name (IMO notification)	PF name	IMO Number	Type/Description	PFSA				PFSP		PFSP Review	AZIONI DA INTRAPRENDERE
						Previous approval		current version approval		Current version			
						Approved by	date	arried out b	date	Approved by	date		
1	Augusta	Augusta	Isab S.r.l.	ITAUG-0002	LPG, LNG or petrol storage - Other dangerous goods - Near military Installation		16/06/2004	PORT AUTHORITY AUGUSTA	08/06/2011	ITCG AUGUSTA	25/06/2008	05/12/2011	Revisione PFSA
2	Augusta	Augusta	Vecchia Darsena	ITAUG-0008	Near military installation		22/06/2004	PORT AUTHORITY AUGUSTA	08/06/2011	ITCG AUGUSTA	01/09/2006	05/12/2011	Revisione PFSA
3	Golfo Aranci	Golfo Aranci	Darsena Ferry Boat	ITGAI-0001	Passenger ships - Ro-ro - Near military installation		23/06/2005	PORT AUTHORITY NORD SARDEGNA	06/12/2011	ITCG OLBIA	30/06/2005	31/10/2013	Revisione PFSA
4	Olbia	Olbia	Porto Cocciani	ITOLB-0002	Passenger ships - Ro-ro - Bulk carrier - Other dangerous goods - General cargo - Near military installation		23/06/2005	PORT AUTHORITY NORD SARDEGNA	06/12/2011	ITCG OLBIA	30/06/2005	06/03/2014	Revisione PFSA
5	Olbia	Olbia	Terminal Isola Bianca	ITOLB-0003	Passenger ships - Ro-ro - Other dangerous goods - Near military installation - Embarkation of military personnel or cargo		23/06/2005	PORT AUTHORITY NORD SARDEGNA	06/12/2011	ITCG OLBIA	30/06/2005	05/12/2014	Revisione PFSA
6	Augusta	Augusta	Buzzi Unicem S.p.a.	ITAUG-0010	Bulk carrier - General cargo - Near military installation		23/06/2004	PORT AUTHORITY AUGUSTA	02/12/2016	ITCG AUGUSTA	29/06/2004	05/12/2011	Revisionare Piano
7	Augusta	Augusta	Esso Italiana S.r.l.	ITAUG-0003	LPG,LNG or petrol storage - Other dangerous goods		25/06/2004	PORT AUTHORITY AUGUSTA	15/11/2016	ITCG AUGUSTA	06/11/2008	05/12/2011	Revisionare Piano
8	Augusta	Augusta	Maxcom Petroli S.r.l.	ITAUG-0004	LPG, LNG or petrol storage - Other dangerous goods		15/06/2004	PORT AUTHORITY AUGUSTA	16/12/2016	ITCG AUGUSTA	06/11/2008	05/12/2011	Revisionare Piano
9	Augusta	Augusta	Porto Commerciale	ITAUG-0007	Bulk carrier - Other dangerous goods - General cargo		22/06/2004	PORT AUTHORITY AUGUSTA	02/12/2016	ITCG AUGUSTA	29/06/2004	05/12/2011	Revisionare Piano
10	Augusta	Augusta	Sasol Italy S.p.A.	ITAUG-0009	Other dangerous goods - Military vessels - Near military installation		23/06/2004	PORT AUTHORITY AUGUSTA	25/11/2016	ITCG AUGUSTA	29/06/2004	05/12/2011	Revisionare Piano
11	Augusta	Augusta	Versalis S.p.a.	ITAUG-0005	LPG, LNG or petrol storage - Other dangerous goods		21/06/2004	PORT AUTHORITY AUGUSTA	11/11/2016	ITCG AUGUSTA	29/06/2004	05/12/2011	Revisionare Piano
12	Civitavecchia	Civitavecchia	Compagnia Italpetroli S.p.a. - Banchina 22/23	ITCVV-0004	LPG,LNG or petrol storage		28/06/2006	PORT AUTHORITY CIVITAVECCHIA	12/03/2015	ITCG CIVITAVECCHIA	11/02/2011	31/05/2012	Revisionare Piano
13	Civitavecchia	Civitavecchia	Banchine Commerciali non in concessione	ITCVV-0001	Passengers ship - Passengers ferries - Ro-ro - Bulk carrier - Other dangerous goods - General cargo		28/06/2006	PORT AUTHORITY CIVITAVECCHIA	12/03/2015	ITCG CIVITAVECCHIA	16/12/2010		Revisionare Piano
14	Civitavecchia	Civitavecchia	Torre Monormeggio Petroli Investimenti	ITCVV-0002	LPG, LNG or petrol storage		16/12/2010	PORT AUTHORITY CIVITAVECCHIA	12/03/2015	ITCG CIVITAVECCHIA	11/02/2011	12/06/2012	Revisionare Piano
15	Gaeta	Gaeta	Banchina Caboto	ITGAE-0002	Pasengers ship - Passengers ferries - Near military installation		30/06/2004	PORT AUTHORITY CIVITAVECCHIA	28/09/2016	ITCG GAETA	21/04/2013		Revisionare Piano
16	Gaeta	Gaeta	Banchina di Riva	ITGAE-0003	Bulk carrier - General cargo - Near military installation		21/04/2008	PORT AUTHORITY CIVITAVECCHIA	28/09/2016	ITCG GAETA	21/04/2013		Revisionare Piano
17	Gaeta	Gaeta	Molo Salvo D'Acquisto	ITGAE-0001	Bulk Carrier - Gneral cargo - Near military installation		21/04/2008	PORT AUTHORITY CIVITAVECCHIA	28/09/2016	ITCG GAETA	21/04/2013		Revisionare Piano
18	Gaeta	Gaeta	Pontile Petroli	ITGAE-0004	LPG, LNG or petrol storage - Other dangeraus goods - Near military installation		21/04/2008	PORT AUTHORITY CIVITAVECCHIA	28/09/2016	ITCG GAETA	21/04/2013		Revisionare Piano
19	La Spezia	La Spezia	Scaletta a Mare Piazza Garibaldi (Lerici)	ITSPE-0014	Passenger ships		29/04/2011	PORT AUTHORITY LA SPEZIA	29/06/2016	ITCG LA SPEZIA	05/05/2011		Revisionare Piano
20	La Spezia	La Spezia	Terminal Enel	ITSPE-0004	LPG, LNG or petrol storage - Bulk carrier -		08/03/2013	PORT AUTHORITY LA SPEZIA	09/09/2016	ITCG LA SPEZIA	30/06/2004	10/04/2014	Revisionare Piano
21	La Spezia	La Spezia	Stabilimento di Panigaglia- GNL ITALIA	ITSPE-0005	LPG, LNG or petrol storage		08/03/2013	PORT AUTHORITY LA SPEZIA	09/09/2016	ITCG LA SPEZIA	29/10/2013	29/08/2016	Revisionare Piano
22	La Spezia	La Spezia	Terminal del Golfo	ITSPE-0003	Containers - Ro-ro - Other dangeraus goods		08/03/2013	PORT AUTHORITY LA SPEZIA	09/09/2016	ITCG LA SPEZIA	30/06/2004	29/10/2013	Revisionare Piano
23	La Spezia	La Spezia	Testata Molo Doria (Porto Venere)	ITSPE-0013	Passenger ships		13/04/2011	PORT AUTHORITY LA SPEZIA	29/06/2016	ITCG LA SPEZIA	04/07/2013		Revisionare Piano
24	VENEZIA Marghera	Marghera	MultiService S.r.l.	ITPMA-0014	Containers - Ro-ro - Bulk carrier - Other dangerous goods - General cargo		09/06/2010	PORT AUTHORITY VE	21/10/2016	ITCG VENEZIA	05/07/2012	12/11/2015	Revisionare Piano
25	VENEZIA Marghera	Marghera	Terminal Intermodale Venezia S.p.a.	ITPMA-0023	Containers - Bulk carrier - General cargo		09/06/2010	PORT AUTHORITY VE	21/10/2016	ITCG VENEZIA	06/08/2009	12/11/2015	Revisionare Piano
26	VENEZIA Marghera	Marghera	Piattaforma Logstica Fusina	ITPMA-0099	Passenger Ships Ro-ro		29/05/2014	PORT AUTHORITY VE	19/01/2016	ITCG VENEZIA	17/02/2015	11/05/2015	Revisionare Piano
27	Monfalcone	Monfalcone	Portorosega	ITMNF-0002	Ro-ro - Bulk Carrier - General Cargo		24/06/2004	ITCG MONFALCONE	28/07/2016	ITCG MONFALCONE	29/06/2004	06/04/2012	Revisionare Piano
28	Ravenna	Ravenna	Setramar	ITRAN-0031	Bulk carrier - General cargo		17/08/2011	PORT AUTHORITY RA	05/08/2016	ITCG RAVENNA	13/04/2006	31/03/2014	Revisionare Piano
29	Venezia	Venezia	Venezia Terminal Passeggeri (Marittima)	ITVCE-0004	Passenger ships - Passenger ferries		19/03/2014	PORT AUTHORITY VENEZIA	03/08/2016	ITCG VENEZIA	18/08/2014		Revisionare Piano

valutazione di sicurezza (PSA) non effettuata

MS	MS #	Port (Art. 12 DIR 2005/65)	Number port facilities	Port Security Assessment			Art. 2.4	Port Security Plan		
				Carried out by	Approved by	date	Y=1/N=0	Approved by	date	Review
IT	1	VIAREGGIO	1	PORT AUTHORITY VIAREGGIO	ITCG VIAREGGIO	??	??	??	??	??

valutazione di sicurezza (PSAs) non riesaminati

MS	MS #	Port (Art. 12 DIR 2005/65)	Number port facilities	Port Security Assessment			Art. 2.4	Port Security Plan	
				Carried out by	Approved by	date	Y=1/N=0	Approved by	date
1	IT	BRINDISI	9	PORT AUTHORITY BRINDISI	ITCG BRINDISI	01/12/2011	0	PREFECT BRINDISI	29/12/2011
2	IT	AUGUSTA	8	PORT AUTHORITY AUGUSTA	ITCG AUGUSTA	08/06/2011	0	PREFECT AUGUSTA	05/12/2011
3	IT	GENOVA	16	PORT AUTHORITY GENOVA	ITCG GENOVA	02/12/2011	0	PREFECT GENOVA	20/12/2011
4	IT	OLBIA	2	PORT AUTHORITY OLBIA	ITCG OLBIA	06/12/2011	0	PREFECT SASSARI	30/03/2012
5	IT	GOLFO ARANCI	1	ITCG OLBIA	ITCG OLBIA	06/12/2011	1	Not applicable	
6	IT	MARSALA	2	ITCG TRAPANI	ITCG TRAPANI	29/09/2011	0	PREFECT TRAPANI	12/01/2012

piani di sicurezza (PSPs) non revisionati

MS	MS #	Port (Art. 12 DIR 2005/65)	Number port facilities	Port Security Assessment			Art. 2.4	Port Security Plan			Remarks
				Carried out by	Approved by	date	Y=1/N=0	Approved by	date	Review	In case PSA/PSP are not carried out/developed it shall be specified: 1. reason; 2. expected date/s of approval (for PSA and PSP)
1	IT	PIOMBINO	2	PORT AUTHORITY PIOMBINO	ITCG LIVORNO	28/03/2014	0	PREFECT LIVORNO	04/02/2011		
2	IT	RAVENNA	28	PORT AUTHORITY RAVENNA	ITCG RAVENNA	10/02/2016	0	PREFECT RAVENNA	07/04/2011		

N. 10 piani di sicurezza (PSP) in corso di validità quinquennale da revisionare a seguito di riesame del PSA

n.	MS #	Port (Art. 12 DIR 2005/65)	Number port facilities	Port Security Assessment			Art. 2.4	Port Security Plan			Remarks
				Carried out by	Approved by	date	Y=1/N=0	Approved by	date	Review	In case PSA/PSP are not carried out/developed it shall be specified: 1. reason; 2. expected date/s of approval (for PSA and PSP)
1	IT	ARBATAX	1	ITCG CAGLIARI	ITCG CAGLIARI	31/12/2015	0	PREFECT CAGLIARI	10/04/2012		
2	IT	PORTO VESME (Portoscuso)	4	ITCG CAGLIARI	ITCG CAGLIARI	24/03/2016	0	PREFECT CAGLIARI	23/01/2012		
3	IT	SANT'ANTIOCO	2	ITCG CAGLIARI	ITCG CAGLIARI	24/03/2016	0	PREFECT CAGLIARI	23/01/2012		
4	IT	LIVORNO	27	PORT AUTHORITY LIVORNO	ITCG LIVORNO	05/08/2016	0	PREFECT LIVORNO	02/05/2012		
5	IT	PIOMBINO	2	PORT AUTHORITY PIOMBINO	ITCG LIVORNO	28/03/2014	0	PREFECT LIVORNO	04/02/2011		
6	IT	NAPOLI	16	PORT AUTHORITY NAPOLI	ITCG NAPOLI	06/02/2015	0	PREFECT NAPOLI	09/05/2014		
7	IT	ORTONA	2	ITCG ORTONA	ITCG ORTONA	13/05/2016	0	PREFECT CHIETI	01/02/2012		
8	IT	RAVENNA	28	PORT AUTHORITY RAVENNA	ITCG RAVENNA	10/02/2016	0	PREFECT RAVENNA	07/04/2011		
9	IT	CIVITAVECCHIA	6	PORT AUTH CIVITAVECCHIA	CG CIVITAVECCH	05/02/2015	0	PREFECT ROMA	26/03/2012		
10	IT	MONFALCONE	2	ITCG MONFALCONE	ITCG MONFALCONE	12/05/2016	0	PREFECT GORIZIA	26/03/2012		

La regolare supervisione ed il monitoraggio dei piani di sicurezza di 88 porti nazionali e relativi 352 impianti portuali richiede un notevole sforzo da parte del personale impiegato presso la sezione port security.

- ***Esami GpG***

Nel corso dell'anno 2016 l'ufficio ha svolto 10 missioni per la partecipazione alle Commissioni di verifica requisiti delle Guardie particolari Giurate (ex DM 154/2009 di Mininterno) da impiegare nei porti a fini di security.

- ***Visita Commissione EU***

La Commissione Europea, in ossequio a quanto stabilito dal citato Reg. CE n.324/2008, ha provveduto ad ispezionare l'Autorità Competente Italiana ed il porto di Ancona, dal 17 al 21 ottobre u.s., al fine di verificare l'applicazione del Reg. CE 725/2004 e la conseguente

efficacia del sistema nazionale di controllo e di qualità, nonché delle misure, delle procedure e delle strutture esistenti in materia di sicurezza marittima.
Nella medesima circostanza la Commissione ha, altresì, analizzato l'applicazione per i porti italiani della Direttiva 2005/65/CE, come recepita dal D.lgs. 6 novembre 2007, n. 203.

- ***Circolare di Security n° 24 del 7 agosto 2012 del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, titolo "Attività di monitoraggio piani di sicurezza dei porti e relativi impianti portuali".***

Il personale della Sezione Port verifica i report delle ispezioni obbligatorie effettuate dalle A.D./A.S ai Porti ed agli impianti portuali ricadenti nella loro giurisdizione.
Durante i primi due mesi di ciascun anno i dati relativi all'anno solare appena concluso vengono messi a sistema ed analizzati al fine di compilare un report annuale contenente delle indicazioni di base per un miglioramento continuo del processo.

- ***Circolare di Security n°16 del 20 novembre 2006 del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, titolo "Misure di sicurezza negli impianti portuali durante le operazioni di imbarco passeggeri e veicoli al seguito."***

Ogni mese si analizzano e catalogano le risposte provenienti dagli uffici locali al fine di evidenziare anomalie o aree di possibile miglioramento.

5. UFFICIO IV – PERSONALE MARITTIMO

All'interno del 6° Reparto, il IV Ufficio, denominato "*Personale marittimo*", ha come compito principale la formazione del personale navigante, occupandosi dell'implementazione, a livello nazionale, della Convenzione internazionale sugli standard per l'addestramento, i titoli professionali e il servizio di guardia dei naviganti (STCW) nella parte relativa agli addestramenti (*trainings*) mentre la formazione in senso stretto (*educational*), così come l'individuazione dei requisiti necessari per il rilascio o rinnovo delle certificazioni dei marittimi come individuati dalla Convenzione STCW, sono di competenza di un'altra articolazione del Ministero Infrastrutture e Trasporti, la Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le Infrastrutture portuali ed il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, in particolare la Divisione 3ª - Personale della navigazione marittima e interna.

1. *Certificati e Abilitazioni*

Nel 2010 sono state apportate modifiche significative alla Convenzione STCW introducendo un rafforzamento dell'attività di contrasto della certificazione fraudolenta, un innalzamento delle norme per l'idoneità fisica e focalizzando l'attenzione sull'aggiornamento della formazione mediante l'inserimento di nuovi addestramenti volti a migliorare le competenze del personale navigante sia rispetto al ruolo svolto a bordo sia rispetto alla specifica tipologia di nave dove si lavora. Queste nuove disposizioni sono state oggetto della Direttiva 2012/35/UE del 21 novembre 2012, che ha modificato la Direttiva 2008/106/CE ed è stata recepita nell'ordinamento italiano mediante il Decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, "Attuazione della Direttiva 2012/35/UE, che modifica la Direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare".

Relativamente ai nuovi addestramenti introdotti dagli emendamenti di Manila, la Sezione si occupa di implementarli nella normativa italiana attraverso l'elaborazione dei decreti direttoriali che stabiliscono i programmi ed i requisiti del corpo docente nonché le dotazioni specifiche necessarie.

2. *Tabelle minime di sicurezza e rapporti internazionali*

Con la Risoluzione A.1047 (27) – *Principles of Minimum Safe Manning* - l'IMO ha stabilito le linee guida per gli Stati membri al fine di determinare le tabelle minime di sicurezza per implementare quanto stabilito dalla Convenzione Solas, rispettivamente con la Regola V/14 in materia di Safety e con il Capitolo XI-2 in materia di security, oltre che

per garantire un equipaggio funzionalmente e numericamente in grado di scongiurare eventuali danni causati in navigazione alla nave, a sé stesso, al carico trasportato ed all'ambiente marino.

La Sezione, pertanto, elabora le tabelle minime di sicurezza di tutto il naviglio nazionale, su proposta dell'ufficio d'iscrizione della nave ed istanza da parte della Compagnia di navigazione.

3. *Formazione del personale marittimo ed Informatizzazione della gente di mare*

La sezione si occupa delle istruttorie amministrative relative al riconoscimento dell'idoneità dei centri di formazione che effettuano addestramenti al personale marittimo applicando i criteri di cui al decreto Dirigenziale 8 marzo 2007 (*Procedura per il riconoscimento d'idoneità allo svolgimento dei corsi di addestramento per il personale marittimo*) nonché verificando i requisiti richiesti da ogni singolo decreto dirigenziale istitutivo di uno specifico addestramento per il personale marittimo.

Per ogni nuovo centro di addestramento nonché per ogni riconoscimento che preveda l'utilizzo di nuove strutture e dotazioni, viene effettuato un sopralluogo preventivo.

Inoltre, la sezione segue la gestione dell'applicativo informatico Si.Ge.Mar. di cui all'art 3 comma 2 del Decreto Legislativo del 12 maggio 2015, n. 71, nato nel 2006, a seguito di specifiche tecniche stabilite dalla Direzione Generale all'epoca competente.

L'applicativo costituisce una complessa banca dati contenente tutta la certificazione, gli addestramenti ed il periodo di navigazione di ogni singolo marittimo italiano. Esso costituirà quindi, una volta a pieno regime, un valido aiuto per il personale navigante e permetterà una marcata semplificazione dei processi amministrativi che necessitano di istruttorie inerenti i periodi di imbarco della Gente di mare.

Struttura e compiti del IV Ufficio

Nella tabella sottostante vengono riassunte le competenze delle tre sezioni del IV Ufficio:

1^ SEZIONE **Certificati e Abilitazioni**	2^ SEZIONE **Tabelle minime di sicurezza e rapporti internazionali**	3^ SEZIONE **Formazione del personale marittimo ed Informatizzazione della gente di mare**
• Formazione e addestramento; • Rapporti con la Divisione 3^ personale marittimo della DG per la vigilanza sulle Autorità portuali, le Infrastrutture portuali ed il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.	• Proposte relative alla normativa di settore in sede internazionale (UE, OIL, IMO); • Provvedimenti per l'approvazione delle tabelle minime di sicurezza del naviglio nazionale; • Approfondimenti per la corretta applicazione della disciplina sulle tabelle di armamento; • Applicazione della disciplina nazionale, comunitaria ed internazionale sul minimum safe manning.	• Riconoscimento degli enti di formazione e di addestramento per il personale marittimo; • Vigilanza e controllo sugli enti di formazione riconosciuti; • Proposte di sviluppo e implementazione del sistema informativo della gente di mare; • Raccolta e valorizzazione dei dati provenienti dalle sedi periferiche.

4. *Grafici e tabelle*

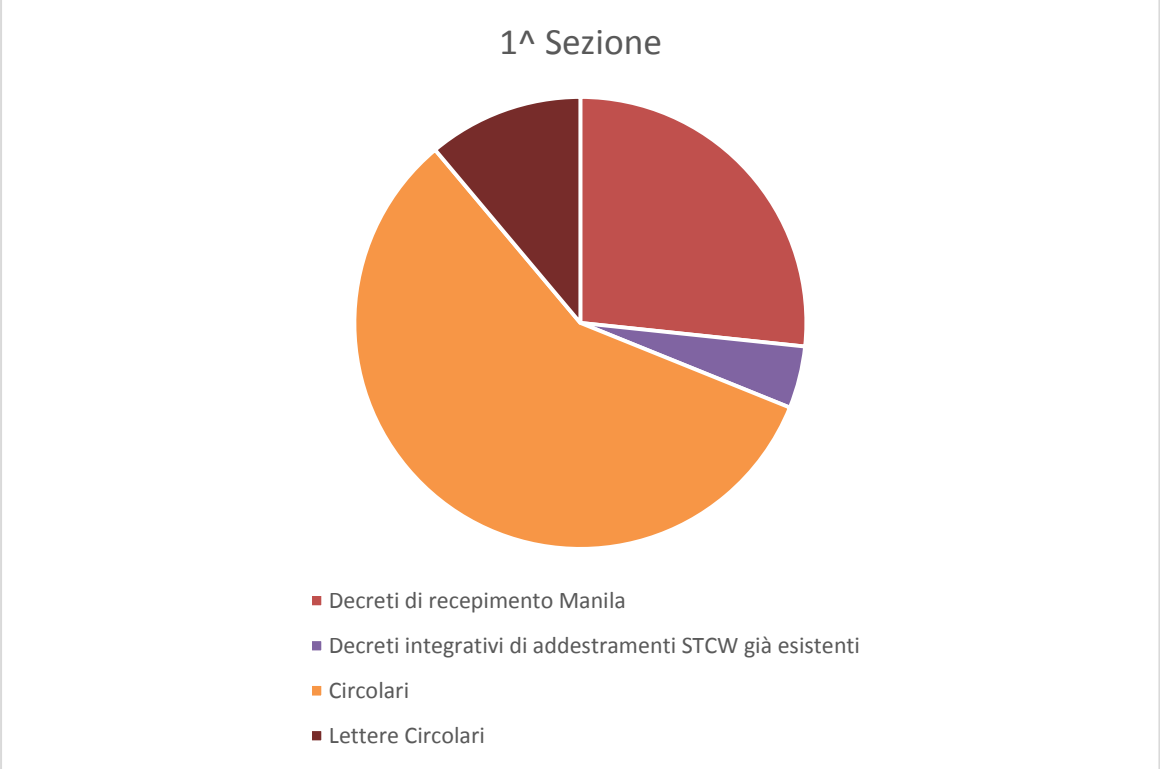
1^ Sezione – Certificati ed abilitazioni

Nella tabella sottostante è riportato l'elenco dei Decreti Direttoriali elaborati dalla sezione 1^ e pubblicati, a firma del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, sulla Gazzetta Ufficiale, concernenti i nuovi addestramenti introdotti dagli emendamenti di Manila alla Convenzione STCW.

Decreto	Regola STCW	Gazzetta Ufficiale
Decreto 12 dicembre 2015 - Istituzione del corso di formazione «Leadership and Teamwork» per il personale marittimo	*Reg.II/1, III/1 e III/ Sez.A-II/1, A-III/1 e A-III/6* *Reg.I/8 Sez.A-I/8*	Serie Generale n.6 del 9/01/2016
Decreto 17 dicembre 2015 - Istituzione del corso di formazione per formatore	*Reg.I/6 Sez.A-I/6;* *Reg.I/8 Sez.A-I/8;*	Serie Generale n.6 del 9/01/2016
Decreto 15 febbraio 2016 - Istituzione del corso di formazione «High Voltage Technology» per il personale marittimo	*Reg.III/1 Sez.A-III/1;* *Reg.III/2 Sez.A-III/2;* *Reg.III/3 Sez.A-III/3;*	Serie Generale n.47 del 26/02/2016
Decreto 15 febbraio 2016 - Istruzione e addestramento per il personale in servizio su navi passeggeri	*Reg.V/2 Sez.A-V/2;* *Reg.I/8 Sez.A-I/8;*	Serie Generale n.47 del 26/02/2016
Decreto 9 marzo 2016 - Modalità di conseguimento ed aggiornamento dell'addestramento di base	*Reg.VI/1 Sez.A-VI/1;* *Reg.I/8 Sez.A-I/8;*	Serie Generale n.66 del 19/03/2016
Decreto 9 marzo 2016 - Istituzione del corso di formazione «Uso della Leadership e delle Capacità Manageriali»	*Reg.II/2, III/2 e III/3 Sez.A-II/2, A-III/2 e A-III/3;* *Reg.I/8 Sez.A-I/8;*	Serie Generale n.66 del 19/03/2016
Decreto 1 aprile 2016 - Istituzione del corso di addestramento di base per le operazioni del carico delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi e di prodotti chimici	*Reg.V/1-1 paragrafo 1 Sez.A-V/1-1 paragrafo 1;* *Reg.I/8 Sez.A-I/8;*	Serie Generale n.84 del 11/04/2016
Decreto 1 aprile 2016 - Istituzione del corso di addestramento di base per le operazioni del carico delle navi cisterna adibite al trasporto di gas liquefatti	*Reg. V/1-2 paragrafo 1 Sez.A-V/1-2 paragrafo 1;* *Reg.I/8 Sez.A-I/8;*	Serie Generale n.84 del 11/04/2016
Decreto 1 aprile 2016 - Istituzione del corso di addestramento avanzato per le operazioni del carico delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti chimici	*Reg.V/1-1 paragrafo 5 Sez.A-V/1-1, paragrafo 3;* *Reg.I/8 Sez.A-I/8 ;*	Serie Generale n.85 del 12/04/2016

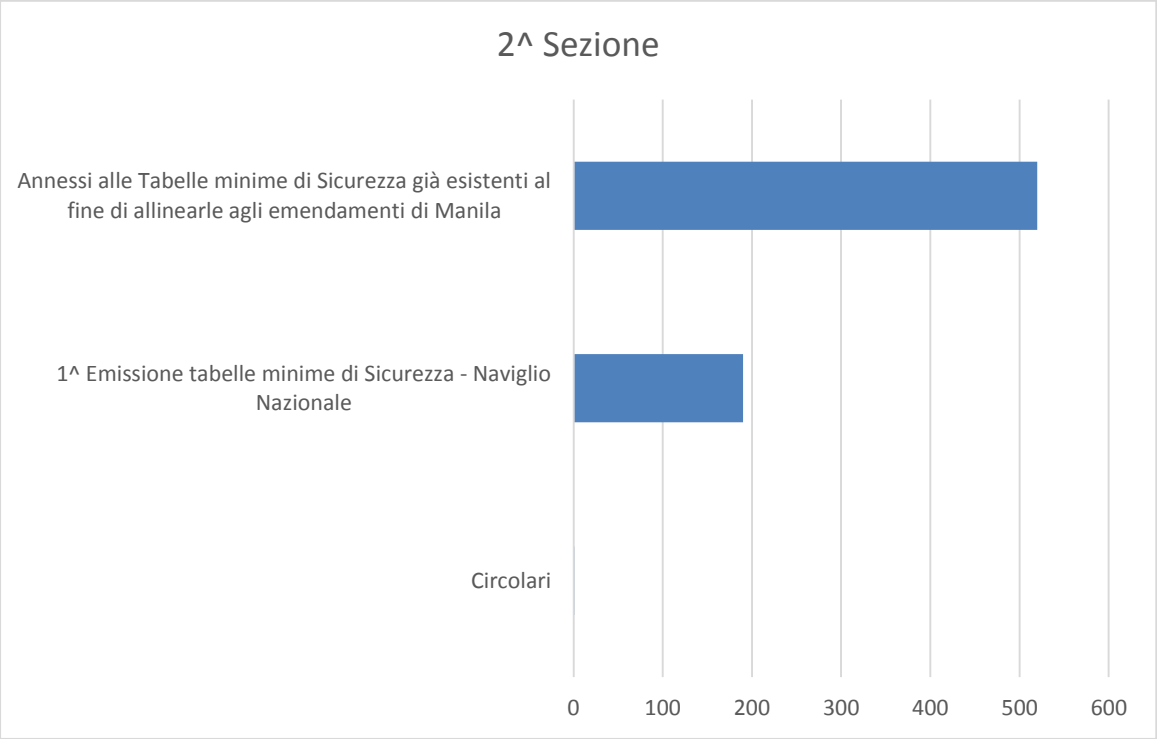
Decreto 1 aprile 2016 - Istituzione del corso di addestramento avanzato per le operazioni del carico delle navi cisterna adibite al trasporto di gas liquefatti	*Reg.V/1-2 paragrafo 3 Sez.A-V/1-2, paragrafo 2; Reg.I/8 Sez.A-I/8;*	Serie Generale n.85 del 12/04/2016
Decreto 1 aprile 2016 - Modalità di aggiornamento del corso antincendio avanzato	*Reg.VI/3 Sez.A-VI/3; Reg.I/8 Sez.A-I/8;*	Serie Generale n.86 del 13/04/2016
Decreto 1 aprile 2016 - Istituzione del corso di addestramento avanzato per le operazioni del carico delle navi cisterna adibite al trasporto di prodotti petroliferi	*Reg.V/1-1 paragrafo 3 Sez.A-V/1-1, paragrafo 2; Reg. I/8 Sez.A-I/8;*	Serie Generale n.86 del 13/04/2016
Decreto 25 ottobre 2016 - Disciplina dell'addestramento teorico-pratico per la certificazione di marittimo abilitato per mezzi di salvataggio diversi dai battelli di emergenza veloci.	*Reg. VI/2 paragrafo 1, Sez. A-VI/2, paragrafi da 1 a 6*	Serie Generale n.265 del 12/11/2016
Decreto 25 ottobre 2016 - Disciplina dell'addestramento teorico pratico per la certificazione di marittimo abilitato per i battelli di emergenza veloci	*Reg. VI/2, paragrafo 2 Sez. A-VI/2 paragrafi da 7 a12*	Serie Generale n.264 del 11/11/2016

Inoltre, sono state emanate n° 26 circolari e n° 5 lettere circolari di coordinamento inerenti l'applicazione dei decreti pubblicati, che hanno comportato la partecipazione a numerose riunioni e gruppi di lavoro con le associazioni di categoria del naviglio nazionale e dei centri di formazione interessati.



2^ Sezione - Tabelle minime di sicurezza e rapporti internazionali

Sono state approvate n° 190 tabelle minime di sicurezza del naviglio nazionale ed è stata elaborata n° 1 circolare inerente l'aggiornamento delle tabelle minime di sicurezza a seguito dell'entrata in vigore della Convenzione STCW, come emendata a Manila nel 2010. Inoltre sono stati emessi 520 Annessi alle tabelle minime di sicurezza già esistenti al fine di adeguarle agli emendamenti di Manila.

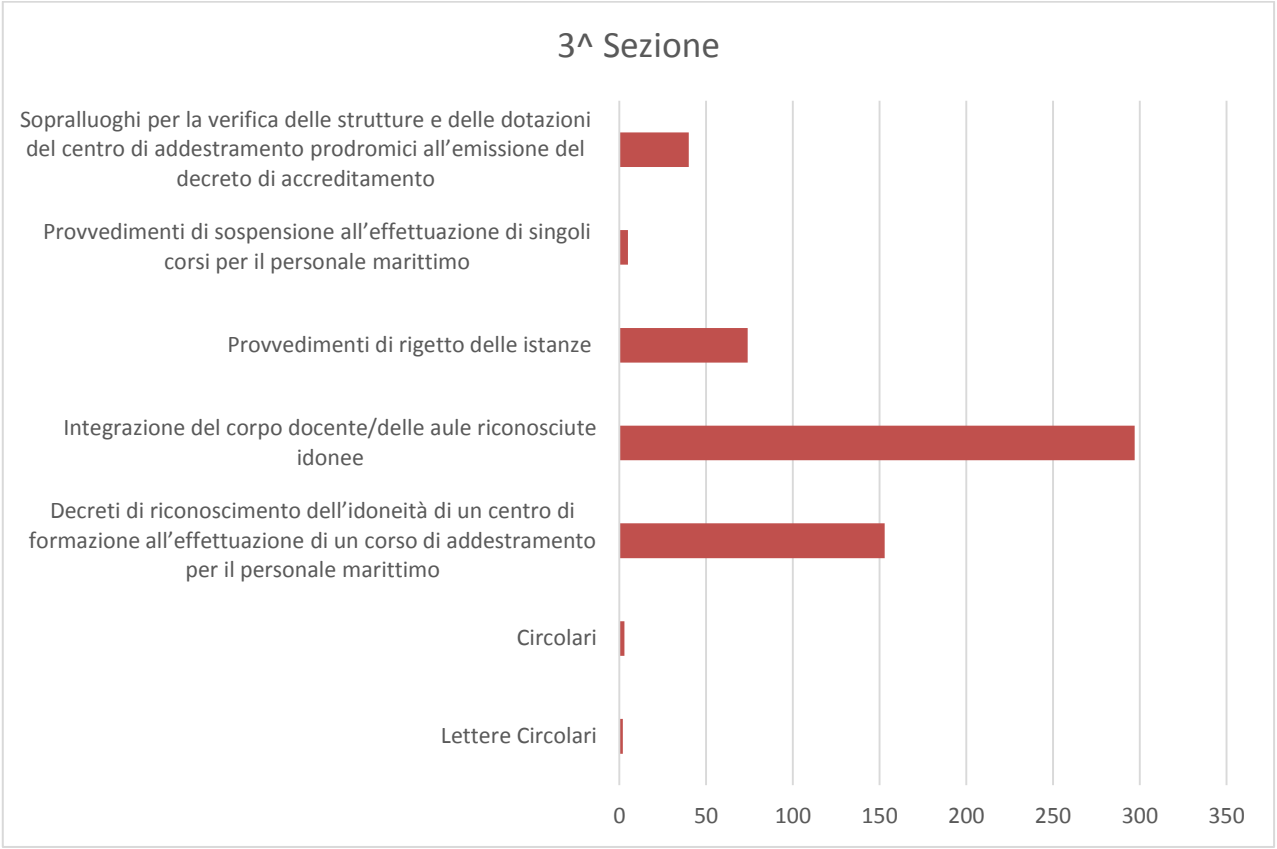


3^ Sezione - Formazione del personale marittimo ed Informatizzazione della gente di mare

Nella tabella sottostante è riportato l'elenco dei provvedimenti amministrativi e delle attività effettuate dalla sezione:

Provvedimenti amministrativi	Numero
Decreti di riconoscimento dell'idoneità di un centro di formazione all'effettuazione di un corso di addestramento per il personale marittimo	153
Integrazione del corpo docente/delle aule riconosciute idonee	297
Provvedimenti di rigetto delle istanze	74

Provvedimenti di sospensione all'effettuazione di singoli corsi per il personale marittimo	5
Attività	**Numero**
Sopralluoghi per la verifica delle strutture e delle dotazioni del centro di addestramento prodromici all'emissione del decreto di accreditamento	40



All'attività sopra descritta si aggiunge la redazione di n° 3 circolari e di n° 2 lettere circolari di coordinamento inerenti l'effettuazione dei corsi di addestramento per il personale marittimo

Per quanto attiene il Si.Ge.Mar. (sistema informativo della gente di mare) la seguente tabella riassume i risultati delle attività svolte nel corso dell'anno:

DESCRIZIONE DELL'ATTIVITA'	RISULTATO
Rilascio credenziali nuovi utenti	404
Cancellazione utenti accreditati	169
Statistiche bimestrali pervenute dai comandi territoriali	377
Risoluzione di errori relativi al popolamento	133

6. OBIETTIVI E PROPOSTE

Valutazione dell'impatto della direttiva 2009/21/UE sull'organizzazione esecutiva Flag state del Corpo delle Capitanerie di porto.

Al fine di incrementare il livello di adeguamento del modello di organizzazione di Flag State (Stato di bandiera come definito dall'art. 94 UNCLOS), che il Comando generale ha adottato, agli attuali standard richiesti al livello internazionale, appare necessario ripercorrere le seguenti normative e linee guida internazionali:

- UNCLOS – Convenzione delle nazioni unite sul diritto del mare (Convenzione di Montego bay 1982);

- Convenzioni internazionali emessa dall'IMO e dall'ILO;

- Direttiva comunitaria 2009/21/UE sugli obblighi dello Stato di bandiera;

- Risoluzione IMO sull'implementazione delle Convenzioni internazionali (Triple I Code);

- Documento emesso dalla Commissione europea in collaborazione con i servizi dell'IMO denominato "*euromed cooperation on maritime safety and prevention of pollution from ships" (SAFEMED)* EU-Funded MEDA Regional Project MED 2005/109-573 Maritime Administration Models (final report).

Tale ultimo documento, in particolare, è il risultato di una valutazione complessiva, eseguita dall'IMO nell'anno 2008, scaturita a seguito degli audit, in regime di volontarietà, a cui sono stati sottoposti vari paesi della Comunità europea e non che si affacciano sull'area mediterranea, tra cui l'Italia.

Inoltre non vanno tralasciati i seguenti standard:

- ISO 9001:2015;
- ISO 9000: 2015
- ISO 9004:2000;
- ISO 19011:2003

Sulla base dell'esame delle succitate norme e della conoscenza di tutta la documentazione predisposta per l'attuazione di un funzionale ed efficace sistema di gestione per la qualità, quale imprescindibile e fondamentale strumento di gestione della organizzazione nazionale di sicurezza della navigazione, appare opportuno procedere alla revisione dell'attuale modello organizzativo adottato dal Corpo (1^ fase di revisione del

sistema di gestione qualità) allo scopo di allineare detto modello alle previsioni normative, cogenti e non, emesse dagli organismi internazionali e comunitari sopra menzionati (IMO, ILO, UE).

Aree di intervento e azioni preliminari da intraprendere

Di seguito le principali aree di intervento e azioni potenziali da intraprendere in fase di sviluppo preliminare

- **Mantenimento del sistema di gestione per la qualità ISO 9001, quale competenza del Corpo delle Capitanerie di porto**

La disposizione di cui all'articolo 8 della Direttiva 2009/21/UE e dell'articolo 7 del Decreto Legislativo 164/2011, presuppone un regolare dispendio di risorse finanziarie e umane per il mantenimento di tale sistema. In termini finanziari il sistema e la norma ISO 9001 richiedono la partecipazione di un organismo esterno di terza parte che, a intervalli periodici e se del caso straordinari, valuti le prestazioni del sistema e la sua continua rispondenza ai requisiti di cui alla precedente norma ISO.

Al fine di poter reperire risorse finanziarie ed umane per l'attuazione efficace del sistema risulta necessaria una formale attribuzione di tale competenza attraverso uno strumento normativo di rango adeguato (es. d.p.c.m. 72/2014).

- **Implementazione del sistema di qualità da parte del Comando Generale**

Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (Organizzazione Centrale e Periferica), secondo la suddivisione di cui sopra, svolge incarichi esecutivi all'interno dell'Amministrazione italiana in ambito "Flag State".

Al tal riguardo i propri compiti dovrebbero essere i seguenti (alcuni già formalizzati quali attribuzioni specifiche dal d.p.c.m. 72/2014):

1. preparazione di tutti gli aspetti tecnici per l'applicazione della legislazione marittima nazionale;
2. rappresentanza in occasione dei Comitati tecnici in sede internazionale;
3. implementazione degli standard di sicurezza (nazionali ed internazionali);
4. rilievo di sanzioni derivanti dall'applicazione delle norme nazionali ed internazionali;
5. conduzione delle inchieste/investigazioni sui sinistri marittimi ed inquinamenti (questa deve essere una funzione separata all'interno dell'Amministrazione);

6. monitoraggio dell'attività condotta dalle RO (Società di Classificazione), unitamente al personale dipendente dalla competente Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
7. consultazione con gli altri Enti/Autorità/Direzioni coinvolti nell'Amministrazione Marittima;
8. raccolta di indicatori per la valutazione della efficace ed efficiente implementazione della legislazione nazionale ed internazionale;
9. mantenimento di un Sistema di Qualità conforme agli standard ISO vigenti;
10. verifica la conformità delle navi e delle compagnia al Codice ISM;
11. rilascio di certificazione relativa all'armamento delle navi e qualifiche dei marittimi;
12. monitoraggio degli istituti di formazione dei marittimi;
13. valutazione e certificazione dei marittimi;
14. implementazione della Maritime Security (Nave – Porto e Impianto portuale);
15. utilizzo di sistemi di comunicazione e database (SICNAV).

- **Creazione dell'ufficio "controllo qualità"**

Alla luce di quanto sopra descritto risulterebbe auspicabile la creazione di un ufficio "controllo qualità" esclusivo e dedicato, per il quale andrebbero definiti compiti, responsabilità, dipendenza gerarchica e funzionale, risorse umane e tecniche per l'adempimento delle attività affidate tenendo conto del documento EUROMED COOPERATION ON MARITIME SAFETY AND PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS (SAFEMED).

- **Ridefinizione delle competenze/qualifiche previste per la copertura dei posti tabellari sia a livello centrale (6° Reparto) che periferici (Direzioni marittime e Capitanerie di porto)**

Tale punto dovrà essere sviluppato, di concerto con il 1° Reparto, tenendo conto del documento EUROMED, del Triple I Code e della norma di riferimento ISO 9001, definendo compiti, responsabilità, grado di istruzione, esperienza ed addestramento per ogni singola figura che partecipa ai processi di realizzazione dei servizi erogati.

A tale scopo è stata individuata la nuova figura del FSCO (*Flag State Control Officer*) ed è stato recentemente predisposto il percorso formativo degli Ufficiali/Sottufficiali del Corpo avviati alla specializzazione per "ispettore di bandiera". Il percorso formativo che

individua i prerequisiti che il personale Ufficiale/Sottufficiale del Corpo dovrà possedere per essere avviato al successivo step per l'ottenimento delle abilitazioni Flag State Control dovrà essere supportato dalle risorse (umane e finanziarie) adeguate che, in relazione alle diverse modalità di esecuzione, consenta l'acquisizione delle necessarie conoscenze, abilità e competenze professionali per la qualificazione del personale del Corpo destinato a operare nel campo del controllo e della certificazione del naviglio nazionale.

Il percorso è strutturato, in linea generale, in tre fasi ma diversificato in base alla tipologia di abilitazioni da conseguire:

a) Fase "Formazione": (fase 1 del percorso formativa anche per personale PSC) prevalentemente teorica, a carattere propedeutico generale di base; scopo di questa prima fase è quello di assicurare al personale interessato 'acquisizione delle necessarie conoscenze normative di base per l'impiego presso le sezioni Sicurezza della Navigazione.

b) Fase "Addestramento": a prevalenza pratico/addestrativa, caratterizzata dall'effettuazione di visite a bordo in affiancamento a personale ispettore qualificato; scopo della fase di addestramento è assicurare che presso i Comandi di destinazione singoli ispettori in tirocinio acquisiscano, in periferia, le necessarie conoscenze operative e l'esperienza pratica per l'espletamento dell'attività a bordo delle navi e presso le società di gestione.

c) Fase "Specializzazione", durante la quale l'ispettore, attraverso la partecipazione a corsi avanzati potrà approfondire il patrimonio di conoscenze e competenze su specifiche tipologie di unità e per l'applicazione di Codici speciali (ISM, ISPS ecc.). Lo scopo è quello di fornire, attraverso un modulo formativo aggiuntivo, competenze specifiche, informazioni dettagliate ed approfondite per determinate categorie di navi disciplinate in maniera dedicata o più dettagliata dalla normativa vigente.

Di fondamentale importanza, in questo contesto, appare inoltre la fase del monitoraggio delle attività e del mantenimento dei requisiti ottenuti da ciascun ispettore; il primo serve ad assicurare che il personale ispettore abilitato mantenga un efficace preparazione in relazione alle abilitazioni acquisite, mentre il secondo step permette di assicurare che la competenza dell'ispettore sia mantenuta nel tempo garantendo uniformità di prestazione, efficacia d'intervento e necessario aggiornamento.

- **Infrastrutture ed equipaggiamenti utilizzati per i servizi erogati**

Tale punto dovrà essere sviluppato, di concerto con il 5° Reparto, tenendo conto del documento EUROMED, del "Triple I Code" e della norma di riferimento ISO 9001, definendo le risorse tecniche minime per svolgere le attività connesse con i servizi erogati (Es: Dotazioni per Ispettore dello Stato di Bandiera (FSO) e per gli Investigatori sui Sinistri Marittimi – un elenco non esaustivo è contenuto all'Annesso 5 del documento EUROMED)

- **Requisiti minimi del personale coinvolto nei servizi di certificazione e conduzione inchieste sui sinistri marittimi**

Tale punto dovrà essere sviluppato, di concerto con il 1° Reparto, tenendo conto del documento EUROMED, del Triple I Code e della norma di riferimento ISO 9001 dettagliando i requisiti minimi richiesti per l'istruzione ricevuta pre-impiego/assunzione, esperienza acquisita, addestramento minimo richiesto per l'incarico da assolvere ed eventuali addestramenti aggiuntivi per particolari tipi di specializzazioni richieste dalle normative internazionali, comunitarie e nazionali vigenti in materia di sicurezza della navigazione e protezione ambientale (Requisiti da Stabilire come minimo per Ispettori dello Stato di Bandiera (FSO), Investigatori sui Sinistri Marittimi e sul personale impiegato presso l'Ufficio di Controllo Qualità).

- **Riprogettazione dei servizi di certificazione erogati**

Tale punto dovrà essere sviluppato dal 6° Reparto, con la collaborazione del Gruppo di Lavoro già nominato con separato O.d.G. n. 57/2014 del 29 Aprile 2014, tenendo presente tutta la normativa pertinente (internazionale, comunitaria e nazionale) allo scopo di rivalutare le esistenti procedure di erogazione dei vari servizi di certificazione che fanno capo al Comando generale per l'effetto del d.p.c.m. 72/2014, in quanto organizzazione esecutiva delle funzioni di Stato di Bandiera di cui all'articolo 94 della Convenzione di Montego-Bay del 1982.

- **Implementazione delle procedure proprie del sistema di qualità**

Tale punto dovrà essere sviluppato dal 6° Reparto tenendo presente tutta la normativa pertinente ISO adottata in ottemperanza al decreto legislativo 164/2011.

Tutta l'attività di sviluppo in dettaglio delle aree di interventi di cui sopra potrebbero, in linea di progettazione iniziale, essere affidate al sopracitato Gruppo di Lavoro che potrebbe individuare le linee di sviluppo e di attuazione che saranno rese poi esecutive dai rispettivi Uffici Centrali deputati della specifica funzione.

- **Miglioramento dell'efficacia dell'attività ispettiva PSC nazionale**

Al fine di garantire una sempre più elevata qualità dell'attività ispettiva – in linea con gli obblighi comunitari imposti dalla Direttiva 2009/16/UE- si ritiene si debba continuare a operare innanzitutto sull'offerta formativa in conformità alle istruzioni internazionali in materia di training e al Triple I Code che stabilisce che "lo Stato dovrebbe stimolare una cultura che fornisca opportunità per il miglioramento del rendimento nelle attività relative alla sicurezza marittima e alla protezione ambientale, che potrebbero, tra l'altro, includere continui programmi di formazione relativi alla sicurezza e prevenzione inquinamento". A tal fine il Reparto s'impegna alla più attiva collaborazione con il Reparto 1 per l'organizzazione di corsi di tipo "avanzato" in sicurezza della navigazione (per particolari tipologie di navi), l'implementazione dell'utilizzo di software per materiali didattici/corsi on line, l'aggiornamento periodico dei Programmi didattici.

Dovrà, inoltre, essere completata la dotazione informatica per gli ispettori PSC, già iniziata nel corso dell'anno con l'autorizzazione centrale alla spesa per l'acquisto di n. 1 PC e n.1 telefono cellulare con scheda per connessione wi-fi per nucleo PSC.

Le procedure comunitarie per il controllo dello Stato di Approdo impongono, infatti, che, a seguito dell''attività ispettiva eseguita a bordo, i risultati dell'ispezione siano inseriti nell'apposito database comunitario denominato "Thetis". Inoltre, dal 1° luglio 2014 il rapporto di visita deve, altresì, contenere l'indicazione, per ogni singola deficienza registrata, dell'esatta Convenzione Internazionale di riferimento, comprensiva dell'emendamento applicabile all'unità e della regola specifica - attività che richiede necessariamente la possibilità di consultare in via elettronica il software EMSA denominato "*Rule check*".

Da sottolineare, inoltre, che l'attività di corretta compilazione dei report PSC è oggetto di continuo monitoraggio da parte dell'EMSA per la verifica della corretta implementazione della Direttiva comunitaria sul PSC. L'applicazione pratica e puntuale di tutte le disposizioni e istruzioni in materia di Port State Control, oggi, necessita di una professionalità particolarmente elevata da parte dell'ispettore *Port State Control.* Ora la sfida è costituita dalla qualità del controllo ovvero da come gli ispettori del singolo Stato riescono a rispettare le procedure da seguire durante l'ispezione, per garantire che l'ispezione *Port State Control* sia uniforme in tutti i porti degli Stati del Memorandum e che gli equipaggi e gli armatori ricevano lo stesso trattamento, a prescindere dal luogo dell'ispezione. Alla luce di ciò, è necessario nel breve periodo riflettere su quelli che possono essere gli impegni degli ispettori PSC dislocati sul territorio e considerare sempre

più la possibilità che gli stessi si dedichino in maniera esclusiva all'attività ispettiva del controllo dello Stato di approdo.

7. CONCLUSIONI

Solo sviluppando una strategia complessiva per garantire che siano soddisfatti gli obblighi e responsabilità internazionali come Stato di bandiera e di Approdo, monitorando e valutando che tale strategia garantisca una efficace attuazione ed esecuzione dei pertinenti strumenti internazionali obbligatori e revisionandola continuamente per raggiungere, mantenere e migliorare il rendimento e la capacità organizzativa complessiva, può raggiungersi l'obiettivo fissato per tutti gli Stati dal Triple I code:

"migliorare globalmente la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino",

Strumenti necessari: puntare essenzialmente sull'attuazione ed il mantenimento in funzione di un sistema di gestione della qualità, certificato secondo le norme internazionali applicabili, delle parti operative delle attività in quanto Stato di bandiera e investendo sulla componente di controllo dello Stato di Approdo, per poi partire con i futuri impegni di razionalizzazione dell'impianto normativo esistente, di ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse finanziarie disponibili, di miglioramento sia dell'attività certificativa del naviglio nazionale sia dell'attività ispettiva Port State Control in termini di professionalità e uniformità.

Nel percorso di miglioramento e di adeguamento dei propri processi amministrativi alle "nuove" esigenze del mondo imprenditoriale marittimo già alcuni passi sono stati compiuti:

.1 E' stato predisposto il "punto di contatto nazionale dell'Amministrazione di bandiera" presso il 6° Reparto del Comando Generale, un sistema di vero e proprio "*customer care*" per l'armatore, "help desk" permanente cui l'armamento nazionale può rivolgersi per tutti i problemi legati all'operatività delle loro navi in tutto il mondo: Ufficiali del Corpo, attraverso un numero di cellulare e un indirizzo di posta elettronica, sono, sulla base di una turnistica prestabilita, reperibili 365/24 per risolvere le variegate esigenze legate all'applicazione internazionale delle normative vigenti in materia, ovvero problematiche attinenti particolari situazioni operative non direttamente gestibili dai locali consolati, in modo da evitare, per quanto possibile e praticabile, la corretta gestione tecnica delle deficienze e l'inutile permanenza in banchina delle unità mercantili;

.2 E’ stato costituito un nuovo servizio a favore dell’utenza, che si sostanzia nella predisposizione di un sistema che consenta la pronta disponibilità di un bacino di Ufficiali del Corpo, debitamente qualificati quali Ispettori “sicurezza della navigazione”, da impiegare nell’attività di Amministrazione di bandiera, a supporto del Comando Generale e delle Capitanerie di porto maggiormente impegnate nelle attività all’estero e che possano rappresentare adeguatamente l’Amministrazione nei casi sopra citati e far fronte alla condizione dei crescenti impegni di certificazione, con particolare riguardo alla certificazione di security e alla recente delega a eseguire le verifiche e il rilascio della certificazione statutaria relativa all’entrata in vigore della MLC, 2006, nonché di visite ispettive all’estero a favore del naviglio nazionale a seguito di attività espletata da PSCO stranieri ovvero per situazioni di emergenza.

MA SERVE ANCORA DI PIU’...

Il processo naturalmente non si ferma mai, ogni traguardo costituisce un nuovo punto di partenza nell’ottica del miglioramento continuo, di assoluta innovazione e rottura rispetto a un mondo ancorato a farraginosi meccanismi statali di Pubblica amministrazione per rafforzare sempre di più il sentimento di un’Amministrazione Marittima vicina alle esigenze dell’utenza con la quale andare nella stessa direzione verso una nuova competitività del Sistema.

Rileggendo queste pagine programmatiche risulta di tutta evidenza come esista, in questo settore, una vera e propria “deriva” verso una specializzazione spinta che porta l’elemento umano coinvolto nel processo verso una estrema settorializzazione, resa del resto necessaria per una efficace attività Amministrazione moderna.

Ecco che il “fattore umano” torna preponderante in un sistema in cui vari elementi interagiscono tra loro; occorre quindi una attenta analisi delle esigenze e delle future prospettive di impiego, non declinando ma anzi **incoraggiando** la selezione e l’ingresso nel Corpo di personale già formato o parzialmente tale, laddove solamente esperienze di Lungo Corso ovvero di impostazione tecnica, in generale, potrebbero garantirne una sicura e continua efficacia mantenendo elevati standard formativi anche attraverso la predisposizione ed il potenziamento di accordi/convenzioni con cantieristica ed armamento, affinché il personale del Corpo, attraverso specifici “training on job”, possa toccare con mano quanto imparato solamente al livello teorico

Perdere queste competenze, lasciare che tali capacità non contribuiscano allo sviluppo ed alla implementazione del settore Sicurezza della Navigazione significa mantenere in piedi un sistema di gestione ottimale della materia “a tempo”, vale a dire che allorquando cesseranno dall’impiego operativo anche gli ultimi “vecchi” Capitani di lungo corso” in servizio presso il Corpo, con la loro indiscussa esperienza di bordo ed il loro bagaglio tecnico che ha reso possibile costruire uno “zoccolo duro” di ispettori PSC e FSC di comprovata capacità e fiducia, non si potrà garantire il futuro della Sicurezza della Navigazione, con i medesimi standard e, possibilmente con quel continuo, maggior incremento in qualità che la società internazionale marittima di oggi ci chiede a gran voce.