



OR.S.A. TRASPORTI
ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SETTORE
MARITTIMI

Via Cappuccini, 18 - Cap 80059
Torre del Greco (Na) Tel/Fax 08118245766

www.sindacatoorsa.it
sg.orsamarittimi@sindacatoorsa.it
sg.orsamarittimi@pec.sindacatoorsa.it

SEGRETERIA GENERALE ORSA MARITTIMI

Napoli .20/12/2021 Prot. 12 .O.r.s.a Mari

Al Comando Generale delle Capitanerie di porto di Roma

Al Comandante della Capitaneria di Porto Di Napoli

Al Sindaco del Comune di Napoli

Oggetto: mancanza di sicurezza in ambiti portuali per la gestione delle navi in disarmo o sosta non operative in porto a Napoli

Lo scrivente Gennaro Bottiglieri Segretario Generale ORSA Marittimi espone quanto segue:

Premesso che:

In ordine all'oggetto, poiché sempre più spesso per la disorganizzazione e la mancanza di professionalità preposti al controllo (Autorità Marittima) si verificano episodi che espongono – anche penalmente- la figura del comandante della nave a possibili violazioni di carattere penale e amministrativo, che trovano, però, la propria origine nella sicurezza della navigazione e della vita umana in mare. Ciò posto, si deve ricordare che le norme sotto evidenziate che disciplinano la sosta delle navi nei porto – in disarmo o sosta non operativa che producono un effetto diretto sul diritto nazionale e quindi non possono essere sostituite con Ordinanze di parte. In linea di principio, un Ordinanza deve essere emessa solamente in presenza di vuoti normativi e/o “ordinare” appunto prescrizioni aggiuntive alle disposizioni di legge: Viceversa, nel caso di specie, essendo la materia già ampiamente regolata dal Codice della Navigazione e relativo Regolamento di Sicurezza e le norme internazionali, come sotto esposto. La disciplina dell'uso degli specchi acquei destinati alle navi in disarmo o sosta non operativa, per una questione di ordine pubblico nonché di sicurezza portuale e della navigazione e della vita umana in mare, rientra nelle esclusive competenze dell'Autorità Marittima;

- Occorre applicare pedissequamente Leggi e Regolamenti per contemperare la salvaguardia della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;*
- nonostante la presenza di Leggi che regolano la materia, a parere dello scrivente, in Porto a Napoli queste vengono quasi sempre disattese o solo parzialmente applicate da parte delle Società Armatrici operanti;*

- *Ai fini del rispetto della Sicurezza in ambito portuale deve essere considerato anche il "fattore umano", ovvero la presenza di equipaggi a bordo delle navi in sosta in ambito portuale nell'arco diurno e notturno, nonché la salvaguardia dell'ambiente.*

*Nell'arco notturno, i mezzi veloci in sosta in Porto a Napoli, come quelli ormeggiati nell'arco diurno/ notturno, sono per lo più completamente al buio e senza equipaggio a bordo; In ogni modo, tale stato di cose contrasta con i contenuti degli artt. del Codice della Navigazione -Regolamento della Navigazione Marittima così come segue: **Art: 74- Codice della Navigazione-** Per le navi in disarmo, il comandante del porto stabilisce il numero minimo dei marittimi di guardia a bordo, precisandone, ove occorra, la qualifica - **Regolamento di Sicurezza Art. 217- Ronda-1)** su tutte le navi da passeggeri deve essere effettuato un servizio di ronda in modo che tutti i locali ove può svilupparsi un incendio, nonché i locali accessibili al servizio stesso vengano visitati il più frequentemente possibile, in relazione al tipo ed alle dimensioni della nave, ed ogni principio di incendio possa essere prontamente rivelato.*

2)Ogni membro della ronda deve essere istruito sulle sistemazioni della nave e sull'ubicazione e funzionamento di tutte le apparecchiature che può essere chiamato ad usare.

3)Deve essere effettuata almeno una ronda dalla mezzanotte alle quattro.

4) Sulle navi che debbono avere la squadra dei vigili del fuoco, questi partecipano alle ronde, che devono essere effettuate almeno due volte durante il giorno ed almeno tre volte durante la notte:

5) Alla fine di ogni ronda, deve essere fatto rapporto all'ufficiale di guardia sul ponte di comando, che ne prende nota nel giornale nautico.

6) I locali di alloggi dei passeggeri devono essere convenientemente vigilati durante la notte da apposito personale di guardia.

Art. 218 – Sorveglianza antincendio sulle navi nei porti:

1) Durante la sosta delle navi nei porti, gli impianti e i servizi di bordo per la segnalazione e l'estinzione degli incendi devono essere mantenuti in efficienza. Nel caso di lavori di riparazione o di manutenzione agli impianti suddetti, e con nave a secco in bacino, devono essere provveduti adeguati mezzi sostitutivi.

2) Eventuali esenzioni possono essere rilasciate, per motivate ragioni, dal comandante del porto.

3) Sulle navi che hanno l'obbligo della squadra dei vigili del fuoco anche quando non vi siano passeggeri, almeno un terzo dei componenti la squadra deve essere sempre a bordo pronto per ogni evenienza.

4) I doveri e la responsabilità dell'ufficiale preposto alla squadra dei vigili del fuoco in porto sono assunti, in sua assenza, dall'ufficiale di coperta in servizio.

5) Sulle navi che effettuano lavori giornalmente, in caso di sospensione dei lavori stessi, deve essere effettuato un accurato controllo nelle zone interessate dai lavori e nelle zone adiacenti, in ordine a possibili pericoli di incendio.

Art.253- Squadra antincendio

1) Quando non è prescritta la squadra dei vigili del fuoco le consegne da osservarsi nel caso di incendio a norma del precedente Art. 203, devono prevedere la formazione di una squadra antincendio al comando di un ufficiale di coperta o sottufficiale.

Art.254 -Squadra di pronto intervento

- 1) *Sulle navi da passeggeri deve esistere una squadra di pronto intervento guidata da un ufficiale o, in mancanza, da un sottufficiale di macchina, composta di idoneo personale ed opportunamente attrezzata, con il compito di intervenire prontamente per effettuare speciali operazioni quali, ad esempio, l'apertura di porte o la rimozione di lamiere allo scopo di liberare persone rimaste bloccate nell'interno dei locali, puntellamenti e blocco di vie d'acqua.*

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.

Art.2 – Definizioni

Tutte quelle rilevanti ai fini indicati negli articoli del Regolamento di sicurezza precedentemente indicati.

Art. 5 – Disposizioni generali in materia di addestramento

1) L'addestramento dei lavoratori marittimi è disciplinato ai sensi dell'articolo 123, primo comma, del codice della navigazione ed è oggetto di appositi corsi, il cui svolgimento può essere affidato a istituti, enti e società ritenuti idonei ed autorizzati con provvedimenti dell'autorità competente di cui all'articolo 3, comma 2.

Art,6 – Certificati di competenza, certificati di addestramento e convalide

- 1) *Il comandante, il direttore di macchina, gli ufficiali di coperta e di macchina, l'ufficiale elettronico, i comuni di coperta e di macchina, i marittimi abilitati di coperta e di macchina, il comune elettronico e, ove previsto, gli altri lavoratori marittimi contemplati nelle regole dell'annesso alla Convenzione STCW, sono in possesso di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento ovvero della convalida di riconoscimento di un certificato di competenza rilasciati da una delle amministrazioni indicate all'articolo 3, che abilita il titolare a svolgere le competenze menzionate nel certificato stesso.*

Art.15 – Responsabilità delle compagnie di navigazione

1) La compagnia di navigazione assicura che a bordo delle proprie navi:

- a) *i lavoratori marittimi possiedono un certificato rilasciato in conformità alle disposizioni del presente decreto;*
- b) *l'equipaggio sia formato in conformità alle disposizioni in materia di tabella minima di sicurezza di cui all'articolo 16, commi 4 e 5, del presente decreto;*
- c) *la documentazione e i dati relativi ai lavoratori marittimi siano conservati, ai sensi dell'articolo 6, comma 14, e tenuti a disposizione includendo, tra l'altro, documenti e dati relativi alla loro esperienza, formazione, idoneità fisica e competenza ai fini dei compiti loro assegnati;*
- d) *lavoratori marittimi, all'atto dell'ammissione in servizio a bordo di una nave, familiarizzino con i propri compiti specifici e con i regolamenti, le installazioni, le attrezzature, le procedure e le caratteristiche della nave, rilevanti ai fini dei loro compiti abituali e di emergenza;*

e) l'equipaggio sia in grado di coordinare le proprie attività nelle situazioni di emergenza ed adempiere le funzioni vitali ai fini della sicurezza e della prevenzione o del contenimento dell'inquinamento.

f) il personale marittimo abbia seguito corsi per il ripasso e l'aggiornamento dell'addestramento come previsto dalla Convenzione STCW;

g) la comunicazione orale sia efficace e conforme del capo V, regola 14, paragrafo 3 e 4, della Convenzione SOLAS 74, nella versione modificata;

2) La compagnia di navigazione, **il comandante ed i membri dell'equipaggio sono individualmente responsabili, ciascuno per le parti di competenza**, del corretto adempimento delle disposizioni di cui al comma 1, nonché dell'adozione di ogni altra misura eventualmente necessaria per assicurare che ciascun membro dell'equipaggio contribuisca, con le proprie cognizioni e capacità, alla sicurezza della nave. 3) La compagnia di navigazione fornisce al comandante della nave istruzioni scritte, secondo quanto disposto dalla regola VIII/2 della Convenzione STCW e della sezione A-VIII/2 del codice che indicano:

a) le strategie e le procedure da seguire per garantire che ogni membro dell'equipaggio appena imbarcato abbia la ragionevole possibilità di familiarizzarsi con l'equipaggiamento della nave e con le procedure operative e le altre disposizioni necessarie per il corretto assolvimento dei propri compiti, prima che essi gli siano stati demandati. Tali strategie e procedure includono la previsione di un ragionevole lasso di tempo durante il quale il lavoratore marittimo abbia l'opportunità di conoscere:

1) l'equipaggiamento specifico che utilizzerà o farà funzionare;

2) le procedure di guardia, di sicurezza, di tutela dell'ambiente e di emergenza specifiche della nave e le disposizioni necessarie per il corretto adempimento dei compiti assegnatigli;

b) la designazione di un membro esperto dell'equipaggio che avrà la responsabilità di assicurargli la comunicazione delle informazioni essenziali in una lingua comprensibile.

4) Le compagnie di navigazione garantiscono che i comandanti, gli ufficiali e il personale in servizio con funzioni e responsabilità specifiche a bordo delle proprie navi ro-ro passeggeri abbiano completato la formazione necessaria per acquisire le capacità adeguate al compito da svolgere e alle funzioni e responsabilità da assumere, tenendo conto degli orientamenti forniti alla sezione B-I/14 del Codice STCW.

5) La compagnia di navigazione assicura che a bordo delle proprie navi siano disponibili i testi delle normative nazionali e internazionali aggiornate in materia di salvaguardia della vita umana in mare, protezione e tutela dell'ambiente marino i quali sono messi a disposizione dei comandanti, ufficiali e radio operatori al fine di tenerne aggiornate le conoscenze.

Pericoli identificativi con nave in porto:

- 1) Incendio;
- 2) Allagamento/falla;
- 3) Inquinamento.

Incendio

Si deve fare la differenza tra le navi su cui vi deve essere la squadra W.F. e quelle ove deve esserci la squadra antincendio: In entrambi i casi il personale che deve farvi parte deve avere il Certificato di proficiency come di seguito indicato:

- 1) Coordinatore delle operazioni (Ufficiale di coperta o sottufficiale per le navi dove non è prevista la squadra VV.F.) -Codice STCW – CoP-Sezione A-VI/3 e Tavola A-VI/3;
- 2) Squadra VV.F./Squadra antincendio (Operatori) -Codice STCW -Cop -Sezione A-VI/1 e Tavola A-VI/1-2

Allagamento/falla

Ufficiale con funzioni di Management: CoC **Codice STCW -CoC-Sezione A-II/2 e Tavola A-II/2** avente la competenza “Respond to navigational emergency” -conoscenza “Action to be taken if collision is imminent and following a collision or impairment of the watertight integrity of the hull by any cause” ed “Assessment of damage control”

Personale della squadra di pronto intervento: **Codice STCW -Cop-Sezione A-II/4 e Tavola a II/4**

Inquinamento

Secondo le indicazioni contenute nel SOPEP Plan

A seguito di tutto quanto sopra descritto, sarebbe opportuno che il Comando Generale delle Capitanerie di Porto intervenisse onde voler far assicurare il ripristino delle condizioni di sicurezza e del rispetto delle Leggi e Regolamenti che disciplinano la sicurezza in ambito portuale in porto a Napoli e che allo stato non sembrano rispettate in particolare con le navi Ro-Ro pax e HSC mezzi veloci che collegano le isole, e scongiurare il ripetersi degli incidenti che purtroppo, con troppa frequenza, hanno interessato in passato in porto a Napoli, mettendo in serio pericolo la pubblica e privata incolumità. In proposito pare d'uopo ricordare che l'articolo **40 del c.p.** statuisce che “**non impedire un evento, che si ha l'obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo**” Tanto doverosamente si evidenzia per ogni Vostra opportuna valutazione.

Lo scrivente in attesa di un Vostro riscontro coglie l'occasione per porgervi distinti saluti

IL SEGRETARIO GENERALE ORSA MARITTIMI

Gennaro BOTTIGLIERI

La segreteria generale D.r.s. @ Marittimi
Gennaro Bottiglieri
Segretario Generale

