



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE DELLE INVESTIGAZIONI FERROVIARIE E
MARITTIME**

Roma, 01.10.2016

**M/N " JOLLY TITANIO " IMO #9547219 – Incidente mortale occorso durante
il viaggio da Castellòn (Spagna) a Genova (Ita) – 18 marzo 2015**

RAPPORTO DI INCHIESTA TECNICA DI SICUREZZA



Dal Decreto Legislativo no. 165, 6 Settembre 2011

(In conformità al Codice IMO per l'Investigazione delle Avarie e Incidenti Marittime)

"Il solo obiettivo dell'Investigazione eseguita ai sensi del suddetto decreto è quello di prevenire futuri incidenti attraverso l'accertamento della relative cause e circostanze. Le inchieste tecniche di sicurezza svolte sulla base della disciplina contenuta nel citato decreto, non riguardano in nessun caso determinazione di responsabilità e pertanto il presente elaborato non potrà essere utilizzato in procedimenti giudiziari il cui scopo è l'attribuzione di responsabilità o accusa".

Email: incidenti.digifema@mit.gov.it.

Tel: [+39 06 5908 3447](tel:+390659083447)

INDICE

0. GLOSSARIO DELLE ABBREVIAZIONI E DEGLI ACRONIMI

1. PREMESSA

2. SINTESI

3. INFORMAZIONI BASATE SUI DATI OGGETTIVI

3.1 Dati della nave

3.2 Particolari relativi al viaggio

3.3 Informazioni sul Sinistro

3.4 Coinvolgimento delle Autorità di terra e risposta all'emergenza – Attività di ricerca e soccorso

4. DESCRIZIONE

4.1 Ricostruzione dell'evento SAR

5. ANALISI

6. CONCLUSIONI

7. RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

8. APPENDICI

0. GLOSSARIO DELLE ABBREVIAZIONI E ACRONIMI

DPA	-	Persona Designata a Terra
ETA	-	Ora di Arrivo Prevista
EU	-	Unione Europea
FCC	-	Co-ordinatore dell'Unità di Crisi
GRT	-	Tonnellate di Stazza Lorda
IMO	-	Organizzazione Internazionale Marittima
IMRCC	-	Centro Italiano di Coordinamento per Salvataggio Marittimo
IMRSC	-	Centro Italiano Secondario di Soccorso Marittimo
OSC	-	On Scene Coordinator
M/V- GC	-	Unita Navale predisposta per il soccorso ed il salvataggio
ISM	-	(Codice) Internazionale per la Gestione della Sicurezza
G.M.T.	-	Greenwich Mean Time
L.T.	-	Ora Locale (GMT + 1 ora)
MRCC	-	Centro di Coordinamento per il Salvataggio Marittimo
MRSC	-	Centro di Coordinamento Regionale per il Salvataggio Marittimo
SAR	-	Ricerca e Salvataggio
RINA	-	Ente di Classifica Italiano
SMS	-	Sistema di Gestione della Sicurezza
SOLAS	-	Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita in Mare 1974, emendata
STCW	-	Convenzione Internazionale sugli standard di Addestramento, Abilitazione e Tenuta della Guardia per i Marittimi 1978, emendata. and Watch keeping for Seafarers 1978, as amended
VDR		Registratore Dati di Viaggio

1. PREMESSA

Il presente report è stata predisposto al fine di raccogliere elementi utili per eventuali raccomandazioni in materia di sicurezza della navigazione marittima nonché si prefigge l'obiettivo di inquadrare l'incidente in modo analitico e completo, declinando un'analisi circostanziata - supportata da metodi scientifici - che sviluppa conclusioni oggettive e raccomandazioni prospettiche emergenti dalle lezioni tratte, con il mirato scopo di contribuire a mitigare, per quanto materialmente possibile, lo spettro di quelle variabili concorrenti in un incidente logicamente prevedibile e, quindi, prevenibili. Gli orari trascritti nel presente rapporto sono riferiti all'ora locale vigente sul luogo dell'accaduto (GMT + 1) se non diversamente trascritto.

2. SINTESI

Il giorno 18 marzo 2015 alle ore 16:59 circa la nave JOLLY TITANIO si trovava in posizione lat. 39° 56'.4 long. 000° 03'.6 nelle acque antistanti il porto di Castellón - Spagna - dal quale era partita poco prima. Un marinaio debitamente imbarcato nell'intento di disarmare la "*combination ladder*" posta sul lato sinistro della nave, utilizzata dal pilota per l'imbarco, cadeva accidentalmente in mare.

Il comando di bordo avendo desunto dell'accaduto solo dopo una vana ricerca a bordo del marittimo e dopo la visione delle telecamere di bordo poste per soli fini di "*maritime security*", procedeva immediatamente ad avviare le ricerche in mare ed informare le autorità competenti. Alle ore 08.00 del giorno 19 marzo 2015 il marittimo veniva ritrovato in mare esanime.

3. INFORMAZIONI BASATE SUI DATI OGGETTIVI

3.1. Dati della nave

- Nome : Jolly Titanio
- Tipo : RO RO CARGO - CONTAINER
- Numero IMO : 9547219
- Nominativo internazionale : I B G X
- Bandiera / Compartimento : Italiana / GENOVA 203 R.I.

- Società Armatrice e Gestione
Tecnica : IGNAZIO MESSINA & C S.P.A. –
GENOVA
- Costruttore / anno di costruzione : STX – 3027 Jinhaea – SOUTH
KOREA/2014
- Ente di Classifica : RINA S.p.A.

- Lunghezza fuori tutto : 240,00 mt
- Larghezza : 37,50 mt

- Immersione (estiva) : 11,952 mt
- Altezza ponte di coperta : 19,95 mt

- Stazza lorda GT / netta NT : 51055,00 – 17158,00

- Motore principale : STX – MAN B & W – 7L70ME-
C.8.2.- TII
Potenza massima 22890Kw

- Elica di manovra Prora e Poppa : HYOSUNG – 1400Kw

- Equipaggio (al momento
dell'Avvenimento) : 26
Minimum Safe Manning : 18

3.2. Particolari relativi al viaggio

Il giorno 18 marzo 2015 alle ore 16.35 circa la M/n “JOLLY TITANIO” nave RoRo Cargo lasciava il porto di Castellòn (Spagna) con a bordo 23060MT di containers e rotabili, per dirigersi verso il Porto di GENOVA (Italia) ove era previsto giungere nel pomeriggio del giorno 19 marzo. A causa della caduta accidentale in mare di un marinaio intento nel disarmo della “*combination ladder*” posta sul lato sinistro della nave, il viaggio veniva interrotto.

3.3. Informazione sul sinistro

Tipo di evento:	Caduta accidentale in mare di un membro dell'equipaggio
Data e ora:	18 marzo 2015 - ore 17:25
Luogo del sinistro:	Acque antistanti il porto di Castellòn (Spagna)
Posizione:	lat. 39° 56'.4N long. 000° 03'.6 E
Condizioni meteo:	a. velocità del vento 22-27 km/h b. mare NE 5 c. pioggia NIL d. fenomeni NIL
Conseguenze:	Incidente molto grave Persone decedute: 1 Persone ferite: 0 Danni alla nave: NIL

3.4. Coinvolgimento delle Autorità di terra e risposta all'emergenza - Attività di ricerca e soccorso

Le autorità preposte all'emergenza non appena ricevuta la notizia si sono immediatamente attivate, intervenendo sul luogo dell'accaduto nel giro di pochi minuti. Sono intervenuti immediatamente i mezzi aerei e unità navali della "Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima" (SASEMAR) unitamente ai mezzi della Croce Rossa e del servizio marittimo della Guardia Civil. Il corpo senza vita del membro dell'equipaggio è stato localizzato e recuperato il giorno seguente alle ore 08.00 dalle unità di salvataggio della SASEMAR.

4. DESCRIZIONE

Il giorno 18 marzo 2015 alle ore 16:59 circa la nave JOLLY TITANIO si trovava in posizione lat. 39° 56'.4 N long. 000° 03'.6 E nelle acque antistanti il porto di Castellón - Spagna - dal quale era partita poco prima, terminato il posto di manovra, su indicazione del comando di bordo il marinaio, successivamente deceduto, si recava sul lato dritto della nave nei pressi dello scalandrone, dal quale a poco sarebbe sceso il pilota al termine della manovra di uscita dal porto.

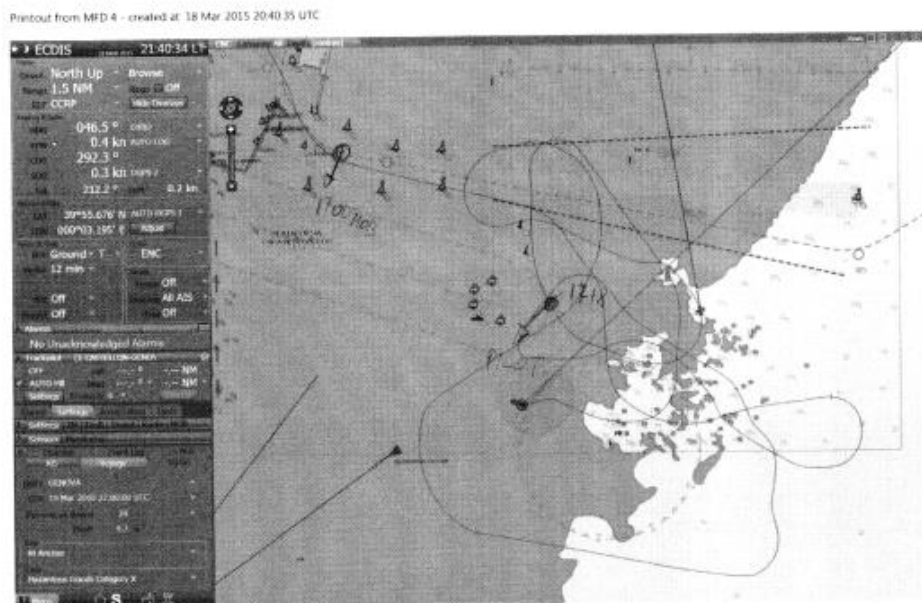
In quella zona erano già presenti altri marittimi imbarcati, i quali erano intenti nella preparazione della c.d. *combination ladder*, consistente nello sbraccio ed

ammaino dello scalandrone, calata lungo la murata della nave della biscagliina, fissaggio di queste ultima ai sistemi di ritenuta previsti e posizionamento dei candelieri e passamano.

Il marittimo di cui sopra dopo aver appurato che per tale lavoro i due colleghi erano sufficienti si recava, di sua iniziativa, sul lato opposto della nave per anticipare le operazioni di rassetto della “*combination ladder*” avendo il pilota scelto per lo sbarco il lato dritto perché ridossato dal vento e del moto ondoso che era in atto in quel momento. Sul lato sinistro la “*combination ladder*” era stata armata precedentemente al fine di imbarcare il pilota a bordo per la manovra di uscita.

Il marittimo in questione, una volta raggiunta la zona antistante lo scalandrone, si toglieva il casco protettivo e, senza indossare alcun dispositivo di protezione individuale supplementare, saliva sulla piattaforma esterna alla paratia della nave e scendeva le scale per raggiungere il basamento dove era fissata la biscagliina, per le consuete operazioni di sgancio e salpamento. Durante lo svolgimento di tali attività, cadeva in mare, forse a causa della perdita di equilibrio dovuto al moto ondoso e alla posizione assunta per disimpegnare la biscagliina.

Dell'assenza del marittimo caduto in acqua i restanti componenti dell'equipaggio si accorgevano solo dopo svariati minuti (circa venti) e, dopo aver informato il comando di bordo di quanto rilevato, dal ponte di comando veniva effettuato un avviso tramite interfono al fine di ritrovare il marittimo. Alle 17:32 il comando di bordo attese le infruttuose ricerche informava l'autorità portuale di Castellòn affinché potessero iniziare tempestivamente le ricerche SAR nell'eventualità che il marittimo non rinvenuto a bordo fosse caduto in acqua. Il Comando di bordo dopo aver analizzato i filmati delle telecamere di sicurezza poste esternamente sotto il ponte di comando lato sinistro, utilizzate per il controllo di eventuali ingressi a bordo di persone non autorizzate, accertato che il marinaio scomparso è stato visto scendere dallo scalandrone posto sul lato sinistro senza più risalire, sebbene l'inquadratura del video - parte superiore della Scala reale - non permettesse di percepire chiaramente che al momento della caduta, decideva di invertire la rotta per tornare sul punto in cui era avvenuto lo sbarco del pilota, ripercorrendo la navigazione effettuata in senso inverso, nel tentativo di rinvenire in mare il corpo del marittimo.



Il Comandante proseguiva le ricerche nello specchio acqueo interessato, congiuntamente a tre mezzi navali ed un elicottero della “Sociedad de Salvamento” di Castellòn, disponendo altresì un servizio di vedetta posto lungo il perimetro della nave per l'eventuale avvistamento del naufrago fino alle ore 20.30 circa, orario in cui il Comandante della M/n Jolly Titanio riceveva l'ordine dalla locale Autorità Marittima di procedere all'ormeggio alla fonda nelle acque antistante il predetto porto.

La mattina seguente alle ore 08.00 circa il corpo del marittimo disperso veniva avvistato e recuperato nei pressi di una spiaggia a posta immediatamente a sud del porto di Castellòn esanime.

4.1 RICOSTRUZIONE DELL'EVENTO SAR

In relazione all'evento occorso durante i giorni 18 e 19 marzo, si riassumono in maniera cronologica le azioni messe in atto dalle autorità di terra e dal personale di bordo, al fine di fronteggiare l'emergenza di che trattasi. Le varie azioni sono desunte dagli atti e dalla strumentazione di bordo nonché da quanto rilevato nella documentazione richiesta agli enti preposti per il soccorso.

Giorno 18 marzo 2015

16.10 Imbarco pilota

16.35 la nave molla l'ultimo cavo da terra

16.50 La nave molla i due rimorchiatori utilizzati per la manovra di disormeggio. Terminato il recupero dei cavi da prua e da poppa vengono mandati ad allestire sul lato dritto la *combination ladder* per lo sbarco del pilota.

17.20 Sbarco pilota

17.23 il ponte di comando da l'ordine di rassettare i posti di manovra di prua e poppa. Il marinaio che successivamente è stato ritrovato in mare, terminato il suo compito a poppa, dopo essere stato autorizzato a lasciare il posto di manovra di poppa dall'ufficiale proposto, si reca prima a dritta per assistere ed aiutare gli altri marinai preposti allo sbarco del pilota e recupero della *combination ladder*, e successivamente constatato che la sua presenza in quel momento non era necessaria per compiere tale manovra, di sua iniziativa, si recava a sinistra per anticipare il lavoro di recupero dell'altro scalandrone.

17.30 Fine manovra nave alla via. L'ufficiale preposto alla direzione della manovra di poppa si reca sul lato dritto nei pressi dello sbarco pilota e nota la mancanza del marinaio che era precedentemente con lui al posto di manovra di poppa. Resosi conto che il marinaio si era recato sul lato opposto, si recava nell'area e notava la presenza di un casco di protezione appoggiato nelle vicinanze dello scalandrone. Da qui partono le ricerche al fine di ritrovare il marinaio.

17:50 Il comandante informa il DPA della società armatrice circa l'assenza a bordo di un marinaio membro dell'equipaggio precisando che la persona scomparsa era presente a bordo durante la manovra di disormeggio dal porto di Castellòn. Presume che il marinaio in questione possa essere caduto in mare mentre erano intento alle operazioni di sbarco del Pilota. Condimento in zona: Vento 20 nodi da Nord Est - corrente verso Sud 0,8 nodi

17:52 il DPA richiama comandante, al fine di conoscere le generalità del marittimo e la presunta posizione della nave dell'accadimento: Lat. 39° 56'.4N, Long. 000° 03'.6E;
ora di presunta caduta in mare, verso le 17:25 circa LT.
La caduta in mare si presume sia occorsa mentre sbarcava il pilota o immediatamente subito dopo.

18:20 DPA Chiama IMRCC Roma informando dei fatti occorsi

18:30 Il comando di bordo informa il DPA che revisionando le registrazioni video delle telecamere poste ai fini di "*Maritime Security*" posizionate sul lato sinistro della nave, il marinaio scomparso è stato visto scendere dalla "*combination ladder*" e poi non più risalire. Non è stato visto cadere in mare perché fuori dall'arco di visibilità delle telecamere.

18:43 Viene confermato dal Comandante che la Scala reale lato SX era ammainata e armata in combinata per sbarco pilota.

19:15 Telefonata dal bordo di aggiornamento con IMRCC Roma – che riferisce di aver già avviato la procedura SAR

- 19:40 Telefonata da Jolly Titanio - Iniziato il buio. Le operazioni di ricerca continuano
- 20:08 Il comando di bordo conferma al DPA di aver attivato il Backup sul VDR
- 20:12 Il comando di bordo informa DPA che su disposizioni dell'Autorità spagnola sta procedendo per ancoraggio
- 20:37 Il comando di bordo informa l'IMRCC che nel contempo chiede conferma se sta partecipando un elicottero, come da informativa dell'Autorità Spagnola
- 20:39 Il comandante conferma la presenza di un elicottero
- 20:45 Il comandante conferma che le operazioni SAR continuano più sotto costa, mentre lui attende all'ancora.
- 20:57 Il comandante conferma che dalle registrazioni video presenti a bordo non è possibile vedere il momento che cade in mare, ma solo quando accede sulla piattaforma superiore posta per l'accesso allo scalandrone.
- 21:00 All'ancora si dà ordine del F.W.E.
- 21:05 Agente Marittimo locale riferisce al bordo che sta collaborando con il team di terra con le Autorità di Polizia spagnole per la ricerca del disperso.

Giorno 19 marzo

- 09:15 Il comandante della M/n Jolly Titanio informa che è stato ritrovato sulla spiaggia antistante il porto, il corpo di un naufrago. A richiesta delle Autorità sta provvedendo ad inviare copie dei documenti di identità del marittimo
- 11:00 Il comandante informa il DPA che il cadavere è stato riconosciuto essere di marittimo scomparso
- 11:25 Il raccomandatario marittimo spagnolo informa il bordo che le Autorità spagnole hanno dato il nulla osta per far proseguire il viaggio alla nave verso il porto di Genova. Su specifica richiesta del bordo alle Autorità di polizia spagnole si assume informazioni che il cadavere non mostra ferite di alcun tipo.
- 12:49 Il comandante completa invio pratiche consolari.
- 14:02 Considerato le difficoltà del comandante nel contattare il Consolato, sentito il Parere della Capitaneria di Porto di Genova, alla nave viene dato il via libera per proseguire il viaggio per Genova.
- 14:33 Il comando di bordo invia alla Capitaneria di Porto di Genova, copia dei documenti già presentati al Consolato di Barcellona.

5. ANALISI

Dalla documentazione acquisita e dalle interviste eseguite ai marittimi imbarcati è emerso quanto segue:

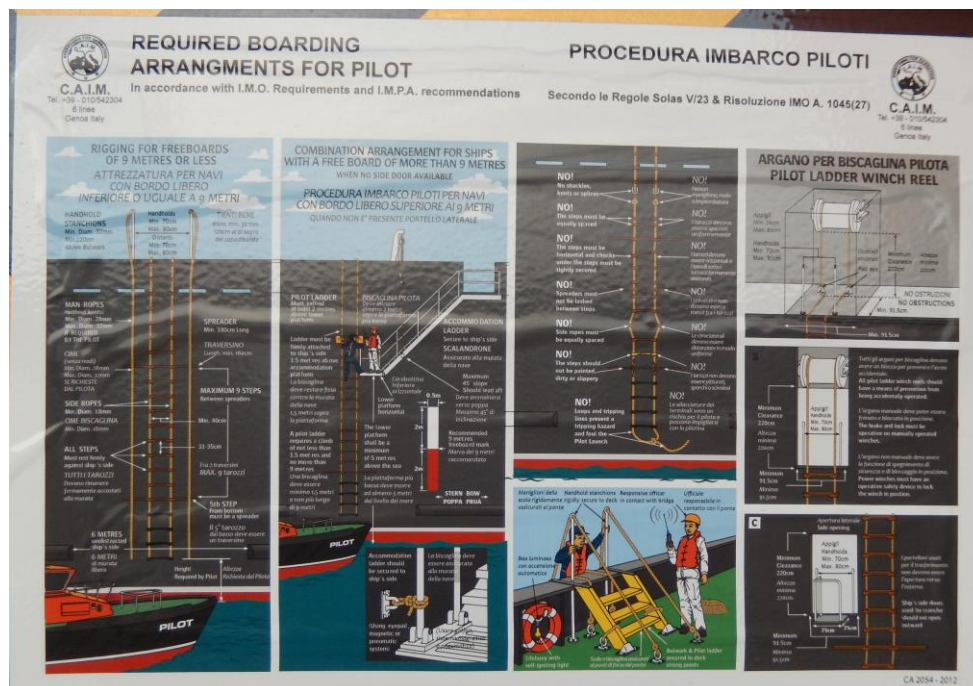
L'attività di approntamento e rassetto della combinata (scalandrone e biscagliana) è una manovra routinaria che viene eseguita con cadenza quasi quotidiana e per

più volte nell'arco della giornata dal personale marittimo di coperta;

La M/n Jolly Titano risulta, dalle specifiche tecniche, conforme al Decreto Legislativo 27 Luglio 1999, n,271 art. 6.1.b in.- relazione, con particolare riferimento alle caratteristiche, alle costruzioni ed alle sistemazioni della nave ed alla sicurezza e igiene dell'ambiente di lavoro;

La M/n Jolly Titano risulta conforme al Decreto Legislativo 27 Luglio 1999, n,271` art. 6.1.c riguardo la relazione tecnica Sulla valutazione dei rischi per la tutela della salute e la sicurezza del lavoratore marittimo durante lo svolgimento dell'attività di bordo;

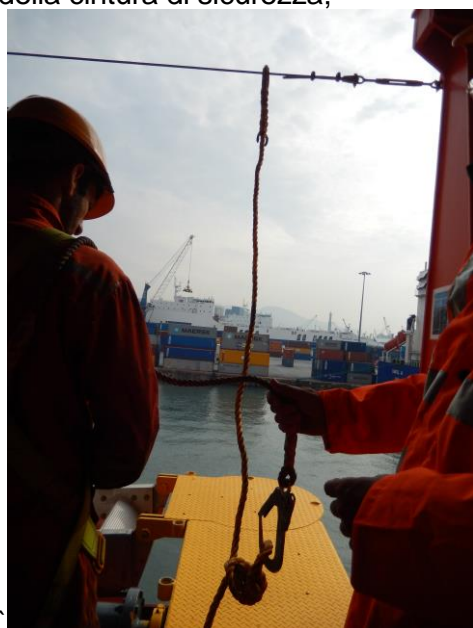
Nella relazione tecnica Sulla valutazione dei rischi la Società Armatrice ha inserito tra le "caratteristiche degli ambienti di lavoro, impianti/ dotazioni" la scala reale, evidenziando per tale tipo di operazione - accesso a bordo - il rischio di caduta in mare e la necessita di fissare la rete protettiva ai candelieri e al corrimano, nonché a dritta e a sinistra della nave, nelle area antistanti le scale reali sono affisse da rispettare per l'imbarco del pilota secondo le Regole Solas V/23 e Risoluzione IMO A.1045(27), le quali prevedono l'impiego di almeno due marittimi, di cui uno dotato di radio VHF in contatto con il ponte, con indosso i seguenti DPI: scarpe antinfortunistiche, casco e giubbotto salvagente .



Ne! Manuale SMS "Safety Management System" la Società Ignazio Messina & C. ha previsto che per i lavori in coperta con mare mosso, sulle scale fisse e mobili e lungo i bordi del trincarino, parapetto di murata e capo di banda, oltre ai consueti DPI (casco o elmetto, scarpe di sicurezza, guanti da lavoro, tuta da lavoro) debba essere indossata anche la cintura di sicurezza;

Per l'attività di preparazione e rassetto della combinata la Società Armatrice ritenendo incompatibili tali operazioni con l'ingombro di una cintura di salvataggio, ha previsto che il marittimo che si espone al pericolo di caduta in mare - ovvero quello che una volta sbracciato e ammainato lo scalandrone lo percorre "per posizionare i candelieri e assicurare alla murata della nave la scala e la biscagliola - indossi, in alternativa, la cintura di sicurezza; tale procedura è stata formalizzata nel documento contenuto all'interno del Manuale SMS denominato "Valutazione dei rischi".

Per poter correttamente utilizzare la cintura di sicurezza durante le operazioni di imbarco/sbarco pilota, nel mese di gennaio 2015 il personale di bordo della M/n Jolly Titanio ha provveduto ad installare a mezzo saldatura nella zona della Scala reale una "linea vita" costituita da un cavo in acciaio sul quale scorre una corda in nylon munita all'estremità di un occhiello in acciaio per poter agganciare il moschettone della cintura di sicurezza;



Il responsabile sicurezza del lavoro a bordo ai sensi degli artt, 6-5a e 15 del D, Lgs. 271199, ha il compito di indottrinare ogni marittimo al momento dell'imbarco in merito alle attività che si troverà a svolgere, al corretto uso dei DPI e alle precauzioni da prendere in relazione ai rischi del lavoro da svolgere. Ciascun marittimo al termine di tale tirocinio firma la scheda individuale riepilogativa degli argomenti trattati e con cadenza periodica sono inoltre effettuate a bordo delle riunioni di prevenzione e di aggiornamento, nelle quali sono svolte esercitazioni pratiche sul corretto utilizzo dei DPI.

Il marinaio oggetto dell'incidente agli atti degli accertamenti eseguiti, risulta aver regolarmente effettuato l'iter previsto sopra descritto e aveva ricevuto in consegna i DPI per lo svolgimento dei propri incarichi, inoltre era un marinaio esperto, che navigava a bordo delle navi della Società Armatrice da molti anni, in buono stato di salute e in possesso di tutte le certificazioni e dei corsi necessari per poter imbarcare con il grado e le mansioni a lui assegnate. Aveva inoltre già prestato servizio a bordo di unità similari alla M/n Jolly Titanio e svolto l'operazione di imbarco pilota molte altre volte, dimostrando sempre agli occhi dei colleghi sicurezza e consapevolezza, sicuramente la troppa sicurezza di se stesso e della sua grande esperienza maturata a fatto si di eseguire tale operazione in modo imprudente e senza le dovute precauzioni/apprestamenti di sicurezza in dotazione che sono state sicuramente la causa della sua caduta in mare.

La procedura che la Società Ignazio Messina & C. ha previsto per la messa a mare e recupero dello scalandrone e della biscagliana segue quelle che sono le indicazioni della Solas e delle Risoluzioni IMO vigenti, integrate delle procedure previste dal Manuale SMS. In particolare, da quanto emerso dalle interviste poste in essere ai marittimi che quotidianamente effettuavano tale operazione, la manovra deve essere svolta da almeno due persone e alla presenza di un altro marittimo, possibilmente un Ufficiale di Coperta, in comunicazione diretta con il ponte di comando. Uno dei due marittimi quello che scende dalla pedana sullo scalandrone deve preventivamente indossare la cintura "di sicurezza e assicurarsi alla *"linea vita"* mediante il

moschettone. in aggiunta nella zona presente un salvagente anulare con sagola e luce intermittente.

Dalla documentazione acquisita e dalle dichiarazioni dei colleghi del marittimo deceduto non si rileva che sia stato ordinato, o chiesto al marittimo scomparso, di recarsi da solo sul lato sinistro della nave per anticipare le operazioni di rassetto nave e recupero della "combinata", disattendendo la normale procedura.

Il marittimo deceduto al momento dell'infortunio non aveva svolto lavoro straordinario rispetto al suo normale orario, come previsto dal d.lgs, 271/99, e pertanto sia il giorno dell'incidente sia i giorni precedenti aveva regolarmente riposato.

La solitaria esecuzione dell'operazione di recupero della biscaglina, da lui decisa in autonomia e da cui è derivata la caduta in mare, non ha permesso di all'equipaggio di accorgersi tempestivamente dell'accaduto, che ha dapprima creduto che si trattasse di uno scherzo (il marittimo deceduto è stato descritto dai colleghi come una persona ironica e molto scherzosa) e poi che lo stesso si fosse ritirato anticipatamente nella sua cabina. Inoltre l'imbarcazione del Pilota del porto di Castellòn, al momento dell'accaduto, si trovava a pochi metri sul lato opposto della nave e pertanto non poteva vedere cosa stava per accadere dal lato opposto. Un suo immediato avvistamento in mare sicuramente poteva essere utile al fine di recuperarlo e porlo in salvo.

La scala reale risulta essere conforme alle prescrizioni e regolamenti del R.I.Na ed è stata sottoposta a collaudo in data 10 marzo 2014



Inoltre al momento dell'arrivo in porto a Geneva la stessa risultava in ottimo stato e perfettamente pulita. E pertanto da escludersi che la caduta del marittimo sia stata causata da un cedimento strutturale dello scalandrone o per la presenza di olio o altro materiale scivoloso sulla pedana inferiore;

La situazione meteorologica dell'area non era ottimale - mare agitato con onde di altezza fino a 4 m e vento 22 - 27 Km/h. In considerazione del fatto che per agevolare lo sbarco del pilota il lato sinistro della nave si trovava sopravento e quindi aveva la massima esposizione agli agenti meteo-marini, il marinaio deceduto avrebbe potuto valutare la pericolosità dell'operazione di disarmo della "combinata" in solitario e senza alcuna protezione individuale.

Dalla visione delle telecamere di security si evince anche che Il personale di coperta

era solito svolgere la manovra di approntamento e rassetto della "combinata" in modo veloce e senza incertezze; probabilmente proprio la sicurezza dovuta all'esperienza e all'abitudine con la quale svolgevano la manovra hanno portato i marittimi a non rispettare completamente le norme di sicurezza previste. A tal proposito si segnala che dopo la caduta in mare del marittimo, successivamente rinvenuto privo di vita, un altro marinaio che si è recato alla scala reale di sinistra, probabilmente alla ricerca del collega o con l'intenzione di disarmare la "combinata", ha effettuato senza i prescritti DPI la stessa imprudente operazione che ha portato alla morte del collega.

il Comandante della nave ha coordinato con tempestività tutte le attività propedeutiche alla ricerca del naufrago, avvisando senza indugio la locale Autorità Marittima, ha inoltre compiuto tutti gli atti relativi alla scomparsa in mare e all'infortunio stesso, aggiornando l'apposito registro e compilando la scheda rilevazioni infortuni, di cui agli artt, 25 e 26 del D,Lgs. 27 luglio 1999, n.271 (all. 7, 8, 9, 10,11);

La Società Ignazio Messina & C., in seguito all'infortunio, ha provveduto ad inviare a tutti i Comandi-Nave una comunicazione nella quale vengono richiamati e sensibilizzati gli equipaggi al rispetto delle disposizioni in essere per quanto riguarda l'ammaino e il recupero della Scala reale, ha inoltre avanzato richiesta alla Capitaneria di Porto di Genova e al R I.Na. affinché venissero svolte le visite addizionali per la convalida del certificato SMC, L'audit della Capitaneria di porto e del R I.Na. ha evidenziato la disapplicazione da parte dei marittimi imbarcati della corretta procedura prevista dalla Compagnia relativamente all'utilizzo dei dispositivi di protezione anticaduta "dovuta all'eccessiva confidenza con l'attività di routine" che ha portato nel marittimo una sopravvalutazione delle proprie capacità e abbassato l'attenzione nell'attuazione della corretta procedura e utilizzo degli appropriati DPI.

A seguito dell' "audit" eseguito a bordo, la Società armatrice si è impegnata ad istruire e mostrare le corrette procedure a tutto l'equipaggio esposto al rischio di caduta dall'alto e/o dalla scala reale. "Inoltre la Società ha previsto come azioni correttive: la revisione delle procedure relative all'utilizzo dei dispositivi di protezione e delle istruzioni per l'uso di quest'ultimi, la revisione e implementazione della

formazione con lo scopo di esortare e motivare l'equipaggio all'utilizzo dei DPI secondo le disposizioni e le procedure previste, in un'ottica di incentivazione della cultura della sicurezza a bordo le navi.

6. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto riportato nell'analisi e dalle evidenze assunte agli atti, risulta evidente che l'operato del marittimo risulta essere stato inopportuno e non conforme a quanto prescritto dalle procedure e disposizioni di sicurezza adottate dalle Società armatrice per le operazioni inerenti all'approntamento e rassetto della "combinata" - scalandrone e biscagliina - le quali prevedono l'impiego di almeno due marittimi, di cui uno dotato di radio VHF in contatto con il ponte, e con i seguenti DPI: scarpe antinfortunistiche, casco e cintura di sicurezza. E' opportuno anche evidenziare, nel caso in ispecie, che l'attività di informazione e formazione eseguita dal datore di lavoro non ha avuto l'efficacia auspicata anche se l'operato del marittimo deceduto, non è stato di sicuro ineccepibile, forse dovuto anche a causa della sua lunga esperienza maturata a bordo le navi e pertanto la sua eccessiva sicurezza di se stesso che ha portato a sottovalutare il rischio di un eventuale caduta in mare.

7. RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

A conclusione del presente lavoro e per i fatti sopra descritti si ritiene pertanto emanare le sottoelencate raccomandazioni:

per la Company

implementare l'attività formativa ed addestrativa relativa all'utilizzo dei DPI nonché emanare per tutte le unità della Società misure più pregnanti atte a garantire l'incolumità del personale preposto alle operazioni di armo e disarmo delle "combination ladder" mediante accurata formazione ed informazione ponendo l'obbligo di far indossare durante tale operazioni, oltre ai previsti DPI ed eventuali sistemi di sicurezza anti caduta, anche una cintura di salvataggio autogonfiabile conforme alle specifiche Solas, che permettono al personale preposto per dette operazioni di operare in modo agevole. Va da se che dette cinture aggiuntive non dovranno far parte delle dotazioni di cui alla Solas Cap. III/7°.

per lo Stato di Bandiera

Sensibilizzare le compagnie armatrici affinché adottino nel proprio Safety Management System, qualora non già previsto, misure atte a garantire l'incolumità del personale preposto alle operazioni di armo e disarmo delle "combination ladder" mediante accurata formazione ed informazione ponendo l'obbligo di far indossare durante tale operazioni, oltre ai previsti DPI ed eventuali sistemi di sicurezza anti caduta, anche una cintura di salvataggio autogonfiabile conforme alle specifiche Solas, che permettono al personale preposto per dette operazioni di operare in modo agevole. Va da se che dette cinture aggiuntive non dovranno far parte delle dotazioni di cui alla Solas Cap. III/7°.



7. APPENDICE

7.1 Allegati

1. Registrazione Video
2. Documentazione tecnica della nave

* * *