



Roma, 21/05/2010

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Comando generale
del Corpo delle capitanerie di
porto

Reparto VI - Ufficio II
Indirizzo telegrafico: MARICOGECAP

AI **Vedi elenco distribuzione**

Titolario: 06.02.

Prot.n. 49829/Uff.II-Sez.I

CIRCOLARE TITOLO:
SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Serie Generale n. 83

Argomento: Emendamenti al Codice ISM - adottati attraverso la risoluzione MSC 273(85) del 4 dicembre 2008- ed alla Circolare S.G. n. 69 del 2.8.2007.

(Spazio riservato
a protocolli, visti
e decretazioni)

Gli emendamenti al Codice ISM, contenuti nella risoluzione MSC 273(85) del 4 dicembre 2008, che entreranno in vigore il 1° luglio 2010, hanno introdotto, tra l'altro, le seguenti innovazioni:

- 1) Sez. 1.2.2 *“valutare i rischi che riguardano le navi il personale, l'ambiente e stabilire idonee contromisure”*.
 - a. La valutazione dei rischi, richiesta dalla norma, potrà essere sviluppata per tipologia di nave integrando, ove necessario, l'attività di valutazione per impianti e/o operazioni specifiche di singole unità. La valutazione, effettuata con attività esperita anche *“on site”* e con il contributo di personale esperto nel settore marittimo specifico, dovrebbe portare, di fatto, all'individuazione, almeno, di quanto già in uso nelle *“procedure ed istruzioni”* dei manuali esistenti (generalmente riportati nel Cap. 12).

- b. Si ritiene opportuno, altresì, che sia sviluppata una “procedura standard” di valutazione rischi, da inserire nel manuale, che possa essere applicata nel caso in cui si rendesse necessario eseguire a bordo un’operazione/attività non ancora valutata. La verifica dei rischi, in tale circostanza, dovrà essere sviluppata dalla Company, attraverso i dati forniti dal comando nave ed in applicazione della “procedura standard” sopra richiamata. Resta inteso che tale attività di “risk assessment” deve essere opportunamente documentata e tali documenti devono essere resi disponibili agli auditor, su richiesta, in sede di audit in compagnia.
- c. Per quanto attiene, invece, la parte relativa al personale, si ritiene necessario procedere ad una rivisitazione della valutazione dei rischi, finalizzata alla nuova normativa, ritenendo comunque esaustivo quanto già prodotto attraverso l’applicazione dei principi contenuti nella Circolare 09/SM in data 28.11.2006, dell’allora Ministero dei Trasporti, in attuazione dei principi del Dlgs 271/99. Quanto sopra, fermo restando che la citata valutazione dei rischi sia stata trasmessa per l’approvazione secondo le procedure contenute nel vigente Dlgs 271/99 e nella Circolare 09/SM sopra richiamata.
- d. L’acquisizione di nuova conformità del manuale, inoltre, sarà indispensabile esclusivamente qualora, dalla verifica dei rischi eseguita, si rendesse necessario apportare modifiche sostanziali al capitolo corrispondente ed alle discendenti procedure. Quanto detto, fermo restando un doveroso richiamo alla valutazione eseguita che dovrà, comunque, essere riportata sia nel manuale che nelle procedure aggiornate.
- e. Si intende precisare che, ad oggi, l’IMO non ha indicato alcuna metodologia da seguire nel processo di “risk assessment”, lasciando, quindi, la scelta alle singole compagnie che potranno optare, a loro discrezione, per le tecniche più adatte alle diverse situazioni da esaminare. Per quanto attiene la valutazione, completa ed aggiornata, dei rischi per il personale, la stessa potrebbe essere, già, reperita all’interno della documentazione richiesta ai sensi della legge 271/99 e successive integrazioni. Allo stesso modo, se la compagnia è in possesso di una certificazione ISO14001, per gli aspetti relativi alla protezione ambientale, il Manuale SMS potrebbe rimandare ai documenti del sistema di gestione ambientale ovvero alle valutazioni dei rischi effettuati dalle Società, che gestiscono navi petroliere, per rispondere ai requisiti del TMSA (Tanker Management and Self Assessment).

A titolo di esempio si riporta, in allegato, un modello di valutazione dei rischi, fermo restando, come già detto, la libera scelta della Compagnia per il modello ad essa più confacente, purché l'attività sia espletata in linea con i nuovi emendamenti e disponibile a bordo per quanto necessario.

2) 12.1 *“La Compagnia deve eseguire verifiche interne e a bordo del proprio sistema gestione sicurezza ad intervalli non superiori i 12 mesi allo scopo di verificare che le attività di sicurezza e prevenzione inquinamento siano eseguite in conformità al sistema gestione sicurezza. In circostanze eccezionali, questo intervallo può essere esteso di ulteriori tre mesi”:*

- a. Le circostanze eccezionali saranno valutate direttamente dalla Company e ne sarà data evidenza attraverso le procedure previste dal sistema di gestione.

La corretta applicazione dei nuovi emendamenti, anche alla luce delle presenti direttive, sarà valuta in sede di audit sia per quanto attiene la certificazione DOC che SMC.

- 3) Si rappresenta, in ultimo, che a seguito del trasferimento degli uffici del 6° Reparto – Sicurezza della navigazione – nella nuova sede di Roma, l'indirizzo contenuto nella Circolare Serie Generale N. 69 in data 2 agosto 2007, paragrafo 10.2 (pagina 13) è sostituito come segue:

Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto
6° Reparto – Sicurezza della Navigazione
Viale dell'Arte n. 16 – 00144 Roma
Tel. + 39 06 45489202
Fax + 39 06 96519919
e-mail ufficio1.reparto6@mit.gov.it
ufficio2.reparto6@mit.gov.it

**F.to IL COMANDANTE GENERALE
AMMIRAGLIO ISPETTORE CAPO (CP)
Raimondo POLLASTRINI**

ELENCO INDIRIZZI
INDIRIZZI PER COMPETENZA

- | | |
|---|----------------|
| ➤ DIREZIONI MARITTIME | TUTTE |
| ➤ AUTORITÀ MARITTIMA DELLA NAVIGAZIONE DELLO STRETTO DI MESSINA | MESSINA |
| ➤ CAPITANERIE DI PORTO | TUTTE |
| ➤ UFFICI CIRCONDARIALI MARITTIMI | TUTTI |
| ➤ REGISTRO ITALIANO NAVALE
Via Corsica, 12 – 16128 | GENOVA |
| ➤ AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
Via al Porto Antico, 23 – Edificio “Millo” – 16126 | GENOVA |
| ➤ BUREAU VERITAS
Via Paolo Imperiale 4/1 – Edificio “Caffa” – Darsena – 16126 | GENOVA |
| ➤ GERMANISCHER LLOYD
Via Paolo Imperiale 4/8-9 – Edificio “Caffa” – Darsena – 16126 | GENOVA |

INDIRIZZI PER CONOSCENZA

- | | |
|--|-------------|
| ➤ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Gabinetto del Ministro – Piazzale porta Pia, 1 – 00198 | ROMA |
| ➤ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici
V.le Dell'Arte 16 – 00144 | ROMA |
| ➤ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
V.le Dell'Arte, 16 – 00144 | ROMA |
| ➤ CONFITARMA
Piazza SS. Apostoli, 66 – 00187 | ROMA |
| ➤ FEDARLINEA
Piazza G.G. Belli, 2 – 00153 | ROMA |
| ➤ FEDARGENTI
Viale Asia, 3 – 00144 | ROMA |

INDIRIZZI PER ESTENSIONE DI COPIA

- | | |
|--|---------------------|
| ➤ Ministero degli Affari Esteri
D.G. per gli italiani all'estero e le politiche migratorie – Uff. III – Rep. Navigazione | ROMA |
| ➤ REPARTO 2° – Ufficio II° | SEDE |
| ➤ DIREZIONE MARITTIMA DELLA LIGURIA – Nucleo didattico formativo | GENOVA |
| ➤ ACCADEMIA NAVALE – 7° Gruppo Insegnamento Direzione Studi | LIVORNO |
| ➤ MARISCUOLA – Gruppo Insegnamento “NP” | LA MADDALENA |
| ➤ MARISCUOLA – Gruppo Insegnamento “NP” | TARANTO |

ESEMPIO DI MODELLO DI VALUTAZIONE RISCHI

La valutazione proposta prevede i seguenti passi:

- 1) Identificazione dei pericoli esistenti;
- 2) Identificazione delle cause che possono portare ad una situazione pericolosa durante lo svolgimento dell'operazione in esame;
- 3) Identificazione delle misure di mitigazione in atto (soluzioni impiantistiche, procedure, addestramento, DPI, ecc);
- 4) Descrizione delle possibili conseguenze sulle persone, sulla nave e sull'ambiente considerando le misure di mitigazione in atto;
- 5) Valutazione della probabilità di accadimento dell'evento, considerando le misure di mitigazione in atto;
- 6) Valutazione delle conseguenze dell'evento di cui al punto 4, considerando le misure di protezione in atto;
- 7) Valutazione del livello di rischio per mezzo della matrice in cui in colonna è indicata la probabilità di accadimento dell'evento e in riga le conseguenze;
- 8) Identificazione degli interventi migliorativi di prevenzione e/o protezione per abbattere il livello di rischio (se necessari).

L'operazione ha un livello di rischio accettabile se questo "ricade" nella zona verde della matrice, tollerabile se rientra nella zona gialla ed intollerabile se ricade nella zona rossa.

Per le operazioni con livello di rischio accettabile non occorre avviare alcun programma di miglioramento.

Se un'operazione ha un rischio tollerabile, occorre introdurre (se ragionevolmente possibile) dei mezzi di prevenzione e/o protezione che portino il livello di rischio nella zona verde; l'attività può essere svolta fino all'implementazione delle contromisure identificate.

Se un'operazione ha un rischio intollerabile, non deve assolutamente essere avviata fino a quando non siano messe in atto misure che riducano il livello di rischio.

Operazione: _____ Task: _____

Pericolo	Causa della situazione pericolosa	Misure di protezione in atto	Possibili effetti		P	C	R	Azioni/ note
			Persone:					
			Nave:					
			Ambiente:					
			Persone:					
			Nave:					
			Ambiente:					
			Persone:					
			Nave:					
			Ambiente:					

	Conseguenze (C)			Probabilità (P)			
				A	B	C	E
	Persone	Nave	Ambiente	Raro nell'ambito navale	Diverse volte all'anno nell'ambito navale	Una volta all'anno su una nave della compagnia	Diverse volte all'anno sulla nave
1	Nessuna/ piccolo infortunio Leggero malessere o irritazione	Nessuna/ danno lieve	Nessuna/ lieve effetto	Accettabile			
2	Infortunio non grave Malattia che può portare a temporanea invalidità reversibile	Danno minore	Effetto minore	Accettabile		Tollerabile	
3	Infortunio grave Malattia che può portare a invalidità non grave ma permanente	Danno locale	Effetto locale	Accettabile	Tollerabile		Intollerabile
4	Morte o infortunio di gravissima entità Malattia mortale o invalidità grave permanente	Danno esteso	Effetto esteso	Tollerabile	Intollerabile		