



Il Dipartimento Marittimo del governo italiano, il procuratore generale e il Corte di Cassazione
c/o l'Ambasciata Italiana in Norvegia
Attenzione: l'Ambasciatore Giorgio Novello

Oslo, 12 gennaio 2017

L'ITALIA DEVE INDAGARE L'INCIDENTE DELLA COSTA CONCORDIA SECONDO ALL'UE-DIRETTIVA E STABILIRE LA RESPONSABILITÀ ORGANIZZATIVA SECONDO AL CODICE ISM

La nave da crociera italiana *Costa Concordia* con 4229 persone a bordo, capovolta e parzialmente affondata dopo di la è stata messa a terra vicino all'isola del Giglio il 13-14 gennaio 2012. L'incidente ha provocato la perdita di 32 vite.

Nel 2013, la compagnia di navigazione Costa Crociere, una parte del gruppo Carnival, ha evitato sanzioni legali aggiuntive avendo assunto un patteggiamento con una multa di 1 milione di euro. Il comandante Francesco Schettino è stato condannato in primo grado -- affermato dal Corte d'Appello -- a 16 anni di reclusione. Un ricorso contro la sentenza è stato depositato presso il Corte di Cassazione.

INDAGINE INADEGUATO

Il 27 novembre 1997, l'Assemblea Generale dell'IMO ha approvato una risoluzione dell'Assemblea A.849 (20), «Codice in materia di inchieste sui sinistri e sugli incidenti marittimi». Il codice IMO, con aggiunte successive, ha carattere consultivo. La direttiva UE 2009/18/EC implementa elabora le linee guida dell'IMO.

Afferma che gli scopi della direttiva sono:

1. *La presente direttiva è intesa a migliorare la sicurezza marittima e a prevenire l'inquinamento causato dalle navi, riducendo in tal modo il rischio di futuri sinistri marittimi:*
 - a) *agevolando l'esecuzione efficiente delle inchieste di sicurezza e l'analisi corretta dei sinistri e degli incidenti marittimi al fine di determinarne le cause; e*
 - b) *prevedendo la presentazione di rapporti precisi e tempestivi sulle inchieste di sicurezza e di proposte d'interventi correttivi.*
2. *Le inchieste svolte ai sensi della presente direttiva non riguardano la determinazione della responsabilità né l'attribuzione di colpe. Tuttavia, gli Stati membri provvedono affinché l'organo o ente inquirente («l'organo inquirente») non ometta di riferire integralmente le cause del sinistro o dell'incidente marittimo per il fatto che dai risultati si possono desumere colpe o responsabilità.*

European Parliament and Council Directive Italian version:
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0114:0127:IT:PDF>

Nel maggio 2013, le autorità italiane hanno pubblicato il loro «Rapporto sulla sicurezza indagine tecnica» della *Costa Concordia*. Secondo la commissione d'inchiesta tedesco, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), il report non soddisfano i requisiti indicati dalla IMO e l'UE.

La BSU quindi ha preso l'iniziativa per ulteriori indagini in collaborazione con i sinistri marittimi italiani Investigative corpo del MIT. La motivazione di tale indagine è stata che l'incidente ha portato alla preoccupazione significativa tra il popolo tedesco.

Nel dicembre 2015, la BSU si ritirò da ulteriori indagini in quanto le autorità giudiziarie italiane impedito il tipo di indagine che l'IMO e l'UE hanno mandato. La BSU indicano che lo stesso problema ha causato un'indagine inadeguata del fuoco a bordo del traghetto Norman Atlantico nel dicembre 2014.

Questo è descritto nella relazione annuale 2015 della BSU come segue:

La causa di questo enorme ostacolo ai indagini sui sinistri marittimi è la legislazione italiana, in cui si afferma che il procedimento di indagine dell'ufficio del pubblico ministero e poi i procedimenti giudiziari hanno priorità completo e assoluta sulle indagini sui sinistri marittimi.

Autorità investigative sui sinistri marittimi non hanno praticamente alcun diritto di loro stessi. Ciò è reso tanto più sorprendente dal fatto che, con effetto dal 17 giugno 2011, la legislazione europea (in forma di direttiva 2009/18/CE) ha richiesto che gli Stati membri garantiscano che inchieste sui sinistri marittimi possono essere effettuate indipendentemente dalle indagini penali e che non sono né precluse, sospese, né ritardate a causa di tali indagini penali.

Qual è la ragione per cui la Commissione europea non ha insistito su un rimedio rimane un mistero. Nelle circostanze date, la BSU non aveva altra scelta che ritirarsi dalle indagini della COSTA CONCORDIA e la NORMAN ATLANTICO. Di conseguenza, il disastro della COSTA CONCORDIA rimane in gran parte inspiegabile dal punto di vista delle indagini sui sinistri marittimi.

*Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung – BSU, 2015 Annual Report, page 7
 (traduzione della relazione BSU dalla Skagerrak Foundation)*

http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/EN/Annual_Statistics/annual_statistics_2015.pdf?blob=publicationFile&v=1

CODICE INTERNAZIONALE PER LA GESTIONE DELLA SICUREZZA - ISM

Il codice ISM è la norma concordata a livello internazionale per la gestione della sicurezza marittima. È stato un importante passo avanti per la sicurezza marittima internazionale quando il codice ISM è stato sviluppato dall'IMO. Il codice ISM è diventato obbligatorio a partire dal 1° luglio 1998, così come le successive revisioni.

L'Italia ha ratificato il codice ISM.

I complessivi cultura della sicurezza, le routine e le procedure stabilite per la conduzione delle navi sono in primo luogo le responsabilità delle società di gestione delle navi.

L'atto d'accusa contro il comandante Schettino spiega una serie di relazioni che i giudici italiani hanno indicato come responsabilità penale. L'accusa si riferisce alla SOLAS e la STCW, ma dà alcun riferimento al codice ISM. L'Italia non può sia ratificare il codice ISM sia contemporaneamente

mantenere una interpretazione superata attraverso una normativa nazionale che consente di liberare le società operative delle navi dalle loro responsabilità sotto lo stesso codice ISM.

Un'indagine indipendente della sicurezza, l'esame e il processo giudiziario con riferimento alla direttiva UE e il del codice ISM devono essere condotte attraverso processi indipendenti tra loro.

Le routine e i sistemi particolari che seguono dal codice ISM sono prevalentemente a carico della compagnia di navigazione. Se la responsabilità è delegata a una società di classificazione, le funzioni e le responsabilità di questa organizzazione devono essere chiaramente definiti. In ultima analisi, gli errori in tali procedure e sistemi non devono essere incolpati esclusivamente su un comandante.

CONCLUSIONI

È chiaro che la priorità dello Stato italiano è stato quello di stabilire la colpa di uno, e uno solo, persona. Tale approccio non ha alcun beneficio nello stabilire il motivo per cui una grande, complessa organizzazione non è riuscito a proteggere la vita di 32 persone. L'opportunità di imparare e per evitare incidenti simili di verificarsi in futuro è stato perso. Di conseguenza, è molto probabile che ci saranno più gravi incidenti in futuro, e per ragioni sottostanti simili.

RICHIESTE

1. Le autorità italiane sono invitate a riaprire l'indagine dell'incidente *Costa Concordia* da rispondere ai criteri e ai requisiti della IMO e della direttiva UE 2009/18/EC.
2. Il sistema giudiziario italiano è invitato a indagare, accusare e giudicare la responsabilità legale della società per l'incidente *Costa Concordia*, in conformità con le responsabilità stabiliti dal codice ISM.

Cordiali saluti,
THE SKAGERRAK SAFETY FOUNDATION

Jan Harsem
Chairman

Arne Sagen
Accident Investigator
ISM Code Lead Auditor (IACS graduation)

La Skagerrak Foundation è stata istituita dai sopravvissuti al disastro Scandinavian Star. Abbiamo fatto una campagna con successo per migliorare la sicurezza del mare sulla base di indagini nelle cause fondamentali di incidenti, e sulla ricerca sui motivi alla base dei fallimenti organizzativi, tecnici e umani, al fine di condividere le lezioni apprese e migliorare la conoscenza del motivo per cui si verificano incidenti.

Noi la Skagerrak Safety Foundation non abbiamo interessi economici nel caso Costa Concordia. La nostra preoccupazione è il miglioramento della sicurezza del mare, a tutti i vantaggi dei passeggeri, dell'equipaggio, all'ambiente, e della proprietà.

SKAGERRAK SAFETY FOUNDATION

UFFICIO: Gml. Drammens vei 227 • Asker sentrum • NORVEGIA / **POST:** Postbox 23 • 1371 Asker • NORVEGIA

WEB: www.skagerrak.org / **FACEBOOK:** www.facebook.com/skagerrak.org

EMAIL: jan@harsem.no / a.sagen@online.no

TELE.: Jan Harsem: +47-95 77 11 99 / Arne Sagen: + 47 67 54 17 10