



SINISTRI MARITTIMI



**Comando Generale del Corpo
delle Capitanerie di Porto**

L'istituto dei sinistri marittimi è regolato dagli artt. 578 e seguenti del Codice della Navigazione e artt. 465 e seguenti del regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione

1. Inchiesta Sommaria (Art. 578 Codice della Navigazione)

- **Competente:** autorità marittima del luogo di primo approdo della nave o dei naufraghi o, se la nave è andata perduta e tutte le persone imbarcate sono perite, l'autorità del luogo nel quale si è avuta la prima notizia del fatto.
- L'Autorità Marittima procede a sommarie indagini sulle cause e circostanze del sinistro e prende i provvedimenti occorrenti per impedire le dispersioni delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti.

2. Inchiesta formale (Art. 579 Codice della Navigazione)

- **Competente:** Direttore Marittimo su istanza degli interessati o delle associazioni sindacali e deve essere disposta d'ufficio se dal processo verbale di inchiesta sommaria risulta che il fatto può essere avvenuto per dolo o colpa.
- L'inchiesta formale è finalizzata alla ricerca delle cause e responsabilità del sinistro.

Il Ministro per la Marina Mercantile ha la facoltà di affidare le inchieste formali a commissioni speciali nonché di sottoporre a revisione quelle compiute nella forma ordinaria (art. 580 Codice della Navigazione).

3. Il procedimento d'inchiesta, in base ai succitati articoli, è stato definito con la Circolare del Ministero della Marina Mercantile D.G. del Naviglio in data 8 gennaio 1963 che ha definito sinistro marittimo:

ogni evento straordinario e dannoso occorso a bordo di qualsiasi natante, la cui entità sia tale da mettere in pericolo la efficienza del natante ai fini della navigazione o da influire sulla sicurezza della vita umana o sulla sorte del natante o del carico o sulla integrità delle opere portuali ovvero di altro natante.

Direttiva 99/35/CE

La Direttiva 99/35/CE del 29 aprile 1999 – relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza dei traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea – stabilisce per la prima volta una disciplina per le procedure di indagine sui sinistri marittimi riferita ai principi contenuti nel "Codice delle inchieste sui sinistri" adottato dall'I.M.O. con risoluzione A849(20) del 27 novembre 1997 (I.M.O. Code).

L'I.M.O. Code, codice con cui vengono fissati criteri e modalità per le investigazioni non è, infatti, ancora obbligatorio in campo internazionale ma solo raccomandato.

Direttiva 99/35/CE

Campo di applicazione:

Tutti i traghetti ro-ro e unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro indipendentemente dalla bandiera che battono.

Codice I.M.O. – Risoluzione A 849 (20)

del 27.11.1997 emendata con Risoluzione A 884/21 del 25.11.1999

Finalità: - analisi dei sinistri marittimi per la ricerca delle relative cause e circostanze per introdurre correttivi alle normative con lo scopo di evitare che gli stessi possano ripetersi.

In quest'ottica:

- riconosce ad ogni Stato di bandiera il compito di condurre indagini sui sinistri che coinvolgono le navi nazionali;
- promuove la cooperazione tra gli Stati per identificare i fattori che determinano i sinistri marittimi;
- introduce un comune approccio alle indagini prevedendo il coinvolgimento della comunità marittima internazionale;

Non è assolutamente mirato alla individuazione delle responsabilità.

Il Codice non preclude ogni altra forma di investigazione, sia civile che penale o amministrativa, ed ha il solo scopo di determinare i fattori e le cause che hanno determinato il sinistro, darne pubblicità, e pervenire all'emanazione di raccomandazioni e norme in materia di sicurezza della navigazione.

L'indagine sui sinistri deve essere separata e indipendente da ogni altra forma di investigazione.

Nuove definizioni introdotte dall'I.M.O. Code.

1. Sinistro marittimo: ogni evento straordinario o dannoso causato, connesso od occorso durante le operazioni di una qualsiasi unità di entità tale da determinare:
 - la perdita, anche presunta, della nave ovvero di comprometterne l'efficienza in maniera da far sussistere un pericolo per la stessa nave, per le persone a bordo o un rischio di danneggiamento dell'ambiente marino.
 - la perdita in mare, anche presunta, la morte o il ferimento grave di una persona.
 - danni materiali a strutture od installazioni ovvero danni all'ambiente marino
2. Sinistro molto grave: nel caso di perdita della nave o di vite umane o di inquinamento grave dell'ambiente.
3. Sinistro grave: nel caso di danni strutturali alla nave tali da non renderla sicura per la navigazione o danno dell'ambiente.
4. Incidente marino: quando il fatto non si configura come sinistro molto grave o grave.

5. Stato sostanzialmente interessato:

- lo Stato di bandiera della nave coinvolta nel sinistro;
- lo Stato nelle cui acque nazionali s'è verificato il sinistro;
- lo Stato ove l'evento ha causato danno all'ambiente, alle strutture ed alle installazioni nelle aree sottoposte alla propria sovranità;
- lo Stato i cui cittadini sono deceduti o hanno subito infortuni in dipendenza dell'evento;
- lo Stato che dimostri di avere comunque significativi interessi sul sinistro;

6. Stato che dirige le indagini: lo Stato che assume la responsabilità della condotta delle indagini sulla base dei seguenti criteri, salvo diverso accordo tra gli Stati sostanzialmente interessati:

- lo Stato nelle cui acque marittime interne o nel cui mare territoriale si è verificato il fatto oggetto d'indagine;
- lo Stato di bandiera della nave soggetta ad indagine, se il fatto si è verificato in alto mare.

CONDOTTA DELLE INDAGINI SUI SINISTRI MARITTIMI

Criteria cui attenersi:

- Minuziose ed imparziali indagini;
- collaborazione con gli Stati che hanno un sostanziale interesse;
- pronto accesso alle informazioni sulla sicurezza, inclusi i rapporti di ispezioni effettuate dallo Stato di bandiera e dalle società di classifica. L'accesso alle informazioni non deve essere impedito a motivo di altre indagini concorrenti;
- utilizzo di tutti i dati registrati, inclusi quelli del "Registratore di rotta" (VDR) qualora installato, durante le indagini sui sinistri o incidenti in mare ovunque accaduti. Lo Stato conducente le indagini deve predisporre per la lettura dei dati registrati dal VDR.;
- utilizzo di ogni raccomandazione e di ogni strumento legislativo pubblicato dall'I.M.O. o I.L.O., in particolare quelli relativi al fattore umano, e di ogni altra raccomandazione o strumento adottato da altre pertinenti organizzazioni internazionali;
- pubblicità ai rapporti di investigazioni e divulgazione all'industria dei trasporti marittimi.

Esecuzione delle indagini:

- Gli Stati di bandiera sono invitati ad assicurare che le indagini siano condotte su tutti i tipi di sinistro che avvengono sulle navi. In tutti i casi di incidenti gravi e molto gravi, invece, le indagini devono essere sempre effettuate;
- Dove un sinistro marittimo avvenga in acque territoriali di uno Stato, gli Stati costieri e di bandiera devono cooperare il più possibile e devono reciprocamente accordarsi su quale di loro deve assumere il ruolo di leader nella condotta delle indagini;
- Ove un sinistro si verifichi in alto mare, ogni Stato di bandiera deve condurre indagini sui sinistri che coinvolgono le proprie navi. Se il sinistro è una collisione che riguarda una nave di un altro Stato, i due Stati devono consultarsi reciprocamente e concordare quale di essi condurrà le indagini e devono determinare il modo migliore per cooperare secondo le direttive del Codice;

Responsabilità dello Stato che conduce l'indagine:

Lo Stato che conduce le indagini avrà la responsabilità di:

- Sviluppare una comune strategia per investigare sul sinistro in stretto contatto con gli Stati sostanzialmente interessati;
- Preparare il rapporto delle indagini ed acquisire il punto di vista degli Stati sostanzialmente interessati;
- Provvedere ad un adeguato supporto logistico;

Cooperazione:

Dove due o più stati hanno accettato di co-operare ed hanno adottato delle procedure per le indagini sui sinistri marittimi, lo Stato che conduce le indagini deve invitare i rappresentanti degli altri Stati sostanzialmente interessati a prendere parte alle investigazioni e, coerentemente con lo scopo del codice, permettere a tali rappresentanti di:

- Interrogare i testimoni;
- Prendere visione ed esaminare le prove ed acquisire copia della documentazione;
- Produrre testimoni o altre prove;
- Avanzare ipotesi in relazione alle prove, commentarle ed acquisire il loro punto di vista correttamente riflesso nel rapporto finale;

Emissione dei rapporti sui sinistri e trasmissione all'I.M.O.:

- Lo Stato che conduce le indagini deve inviare una copia della bozza del rapporto finale a tutti gli Stati sostanzialmente interessati, invitando loro ad emettere fondati e significativi commenti al rapporto, al più presto possibile. Se lo Stato conducente le indagini riceve osservazioni entro 30 giorni o entro un periodo di tempo concordato reciprocamente, deve modificare le bozze del rapporto finale in modo da includere la sostanza dei commenti, oppure allegare le osservazioni al rapporto finale. Qualora lo Stato che conduce le indagini non riceva commenti entro il termine concordato, esso deve inviare il rapporto finale all'organizzazione.
- Rapporti su circostanze e cause di sinistri devono essere completate al più presto possibile e devono essere rese disponibili al pubblico e all'industria del trasporto marittimo al fine di elevare la sicurezza della vita umana e la protezione dell'ambiente marino attraverso la conoscenza dei fattori che si associano alle cause dei sinistri marittimi.
- Ove uno Stato sostanzialmente interessato non concordi in tutto o in parte con il rapporto finale può presentare un proprio rapporto all'Organizzazione.
- Lo Stato che investiga, essendo pervenuto alla determinazione che sono necessarie urgenti azioni ai fini della sicurezza può iniziare ad effettuare raccomandazioni di sicurezza alle autorità appropriate.

La Direttiva 99/35/CE del 29 aprile 1999 è stata recepita nel nostro ordinamento con il Decreto Legislativo 2 febbraio 2001 n. 28.

In materia di Sinistri Marittimi tale decreto ha introdotto:

- La modifica all'articolo 579 del codice della navigazione a cui si è aggiunto il seguente comma:
"L'inchiesta formale è sempre disposta ad accertare le cause e le circostanze per cui un sinistro si è verificato quando interessa navi da carico o passeggeri, ivi comprese quelle di bandiera comunitaria, in acque soggette alla sovranità italiana, con l'obiettivo di un costante miglioramento delle condizioni di sicurezza, per la salvaguardia della vita umana in mare e dell'ambiente marino".
- La sostituzione del secondo comma dell'art. 580 del Codice della Navigazione come segue:
"Nel caso in cui si sia perduta la nave e tutte le persone imbarcate siano perite, ovvero se l'autorità consolare abbia trasmesso il processo verbale d'inchiesta, con dichiarazione dell'impedimento a costituire la commissione inquirente, l'inchiesta formale è seguita dalla Direzione marittima nella cui giurisdizione è compreso il porto di iscrizione della nave"

- L'articolo 466-*bis* del Regolamento Codice della Navigazione (*COMMISSIONE CENTRALE DI INDAGINE SUI SINISTRI MARITTIMI*).

- *COMMISSIONE CENTRALE DI INDAGINE* -

1. E' istituita presso il Ministero dei trasporti e della navigazione - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - la commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi, con il compito di monitorare i sinistri, al fine di proporre interventi di modifica delle regole tecniche o normative che risultino necessari o opportuni per il costante miglioramento delle condizioni della sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente marino; per tale ultima finalità, la composizione della commissione centrale è integrata da un esperto dotato di specifica professionalità e comprovata esperienza in materia, designato dal Ministero dell'ambiente.
2. All'attività della commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi possono partecipare i rappresentanti di altri Stati membri dell'Unione europea che siano sostanzialmente interessati alle indagini.
3. La commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi è nominata con decreto interdirigenziale dal Capo del Dipartimento della Navigazione marittima ed interna e dal Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ed è composta come segue:
 - a) un ufficiale ammiraglio del Corpo delle Capitanerie di Porto, presidente;
 - b) due ufficiali superiori del Corpo delle Capitanerie di Porto, membri;
 - c) due dirigenti del Dipartimento della Navigazione marittima ed interna, membri;
 - d) un esperto designato dal Ministero dell'ambiente;
 - e) un ufficiale inferiore del Corpo delle Capitanerie di Porto, segretario;

4. Con le stesse modalità sono nominati i supplenti della medesima commissione.
5. La commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi:
 - a) riceve dalla Direzione marittima competente le notizie di sinistri marittimi, ed è costantemente informata dalla stessa in merito all'attività di indagine in corso;
 - b) riceve e, se del caso, valuta le istanze di partecipazione e collaborazione alle indagini degli Stati interessati ed effettua con tempestività le necessarie consultazioni con gli stessi per il raggiungimento di un accordo operativo;
 - c) riceve e valuta il rapporto finale della commissione di inchiesta formale e lo trasmette agli Stati interessati, assegnando un termine di trenta giorni per la formulazione di eventuali osservazioni;
 - d) nei trenta giorni successivi allo scadere del termine di cui alla lettera c);
 - 1) qualora vengano formulate dagli Stati interessati osservazioni in merito al rapporto, modifica il rapporto stesso in modo da includere la sostanza dei commenti ovvero vi allega le osservazioni formulate;
 - 2) diversamente provvede direttamente ai sensi della lettera e);
 - e) invia il rapporto definitivo all'IMO, all'ILO ed alla Commissione europea.
 - f) qualora in relazione a sinistri per i quali si è già conclusa un'indagine, siano state presentate nuove prove che possono alterare la definizione delle circostanze per le quali il sinistro si era verificato, e conseguentemente le conclusioni, ne valuta la rilevanza e, se del caso, dispone la riapertura delle indagini, comunicandolo agli Stati interessati.

- g) cura i rapporti con l'IMO e l'ILO anche ai fini della collaborazione e partecipazione dello Stato italiano alle indagini sui sinistri marittimi.
 - h) trasmette tempestivamente il rapporto finale al Ministro dei trasporti e della navigazione ed al Ministro dell'ambiente.
 - i) assicura la partecipazione e la collaborazione dell'Italia, laddove interessata, alle indagini effettuate da altro Stato.
6. Nell'espletamento dei lavori la commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi procede a un'analisi completa delle circostanze delle cause di sinistro; a tal fine ha accesso alle informazioni sulla sicurezza della nave inclusi i rapporti di ispezioni effettuati dallo Stato di bandiera, dagli armatori, dalle società di classifica, e tiene conto di ogni raccomandazione e di ogni strumento legislativo pubblicato dall'IMO e dall'ILO, in particolare quelli relativi al fattore umano e di ogni strumento o raccomandazione adottata da altre pertinenti organizzazioni internazionali. La commissione centrale si avvale inoltre di tutti i dati registrati inerenti al sinistro, inclusi quelli del registratore di rotta della o delle navi coinvolte.
 7. La commissione centrale di indagine sui sinistri marittimi conclude i lavori entro un anno dalla data del loro avvio.
 8. Il rapporto finale sulle cause e le circostanze che hanno determinato il sinistro, qualora non sia stato possibile pervenire a concordi conclusioni, contiene anche le osservazioni dei rappresentanti degli altri Stati interessati oltreché le segnalazioni e le raccomandazioni in materia di sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente marino.

- La sostituzione dell'art. 468 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione parte marittima come segue:

1. L'articolo 468 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

"Art. 468 (Nomina dei membri delle commissioni).

1. I membri delle commissioni di cui all'articolo 467 sono nominati dal competente Direttore marittimo per la durata di tre anni. Essi possono essere confermati alla scadenza del triennio o sostituiti anche prima di detto termine.

2. Con le stesse modalità di cui al comma 1 sono nominati i membri supplenti."

**La Commissione Centrale di Indagine sui
sinistri marittimi è stata istituita
il 04 settembre 2001**

Sinistri trattati dalla data della sua costituzione:

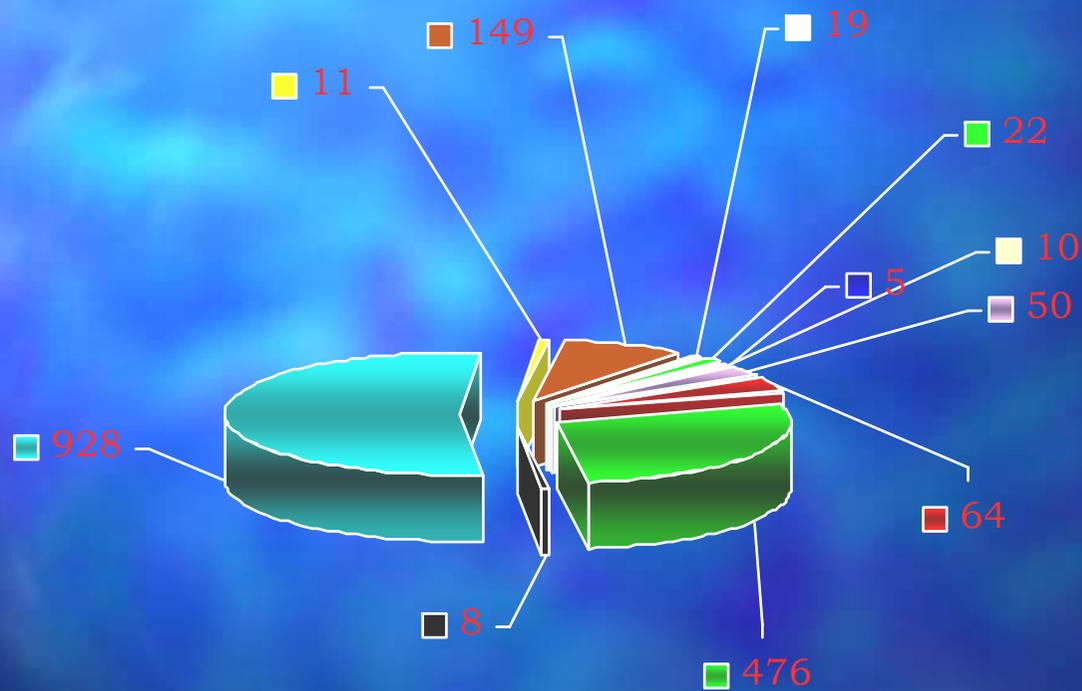
	Anno 2001	Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004	Anno 2005	Anno 2006
PESCA	60	71	62	86	71	63
DIPORTO	93	131	145	184	152	108
TRAFFICO	56	63	82	87	109	119
<i>Totale</i>	209	265	289	357	332	290

Totale: 1742

Statistiche Sinistri Marittimi

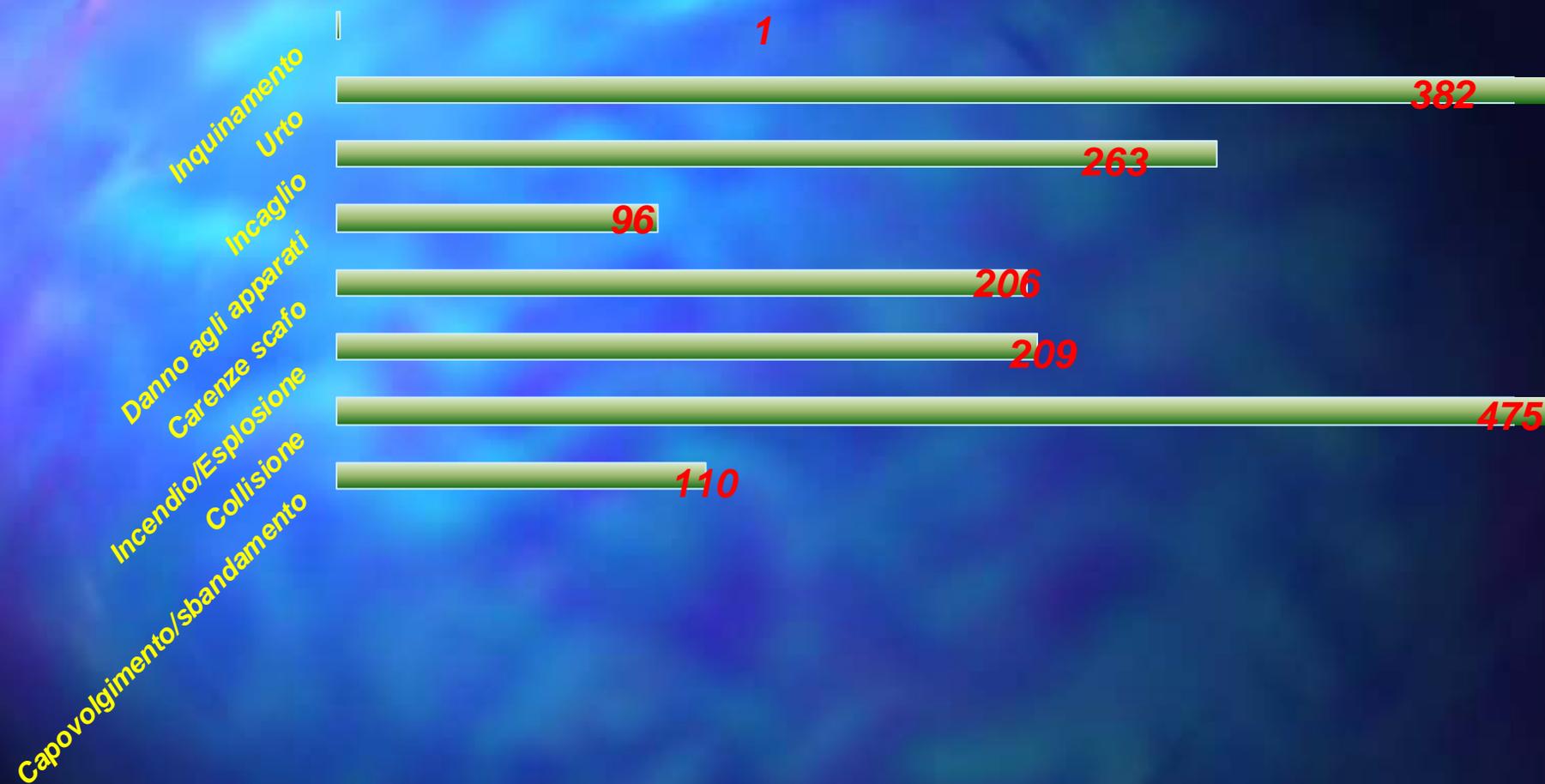
Dal 2001 al 2006

Classificazione per tipo di nave

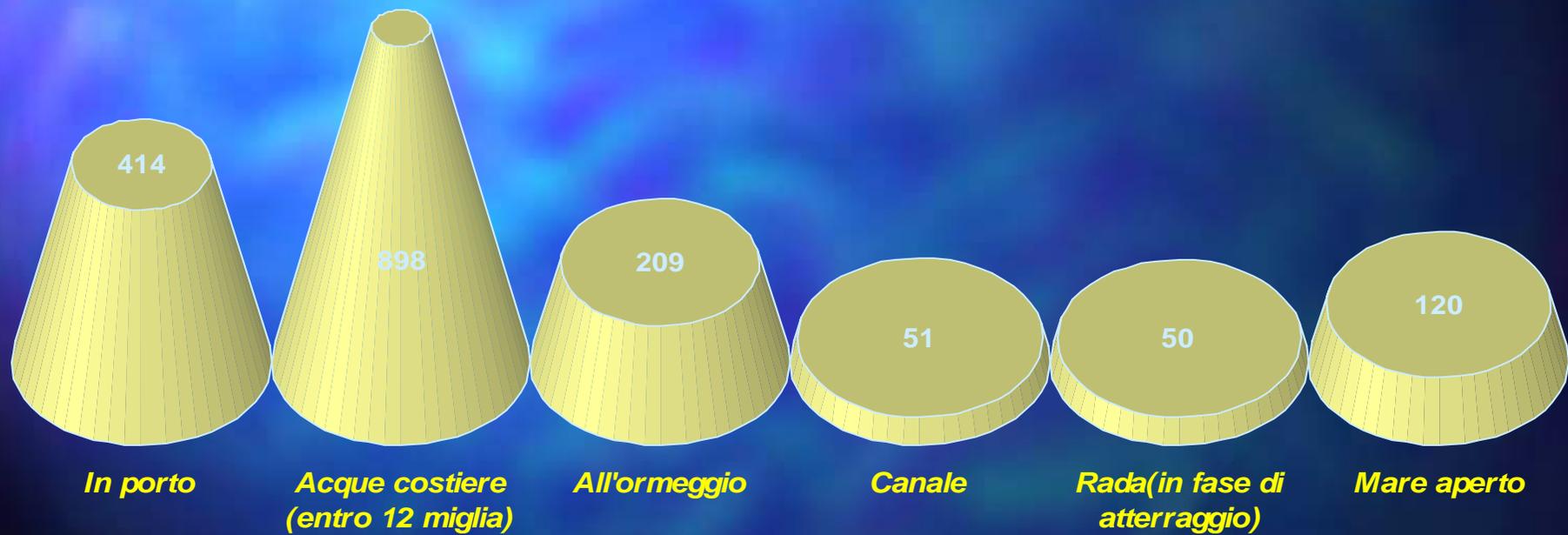


- *Passeggeri*
- *Passeggeri ro-ro*
- *Pesca*
- *Chimichiera*
- *Diporto*
- *Petroliera*
- *Carico*
- *Carico ro-ro*
- *Passeggeri HSC*
- *Porta Container*
- *Servizio Portuale*

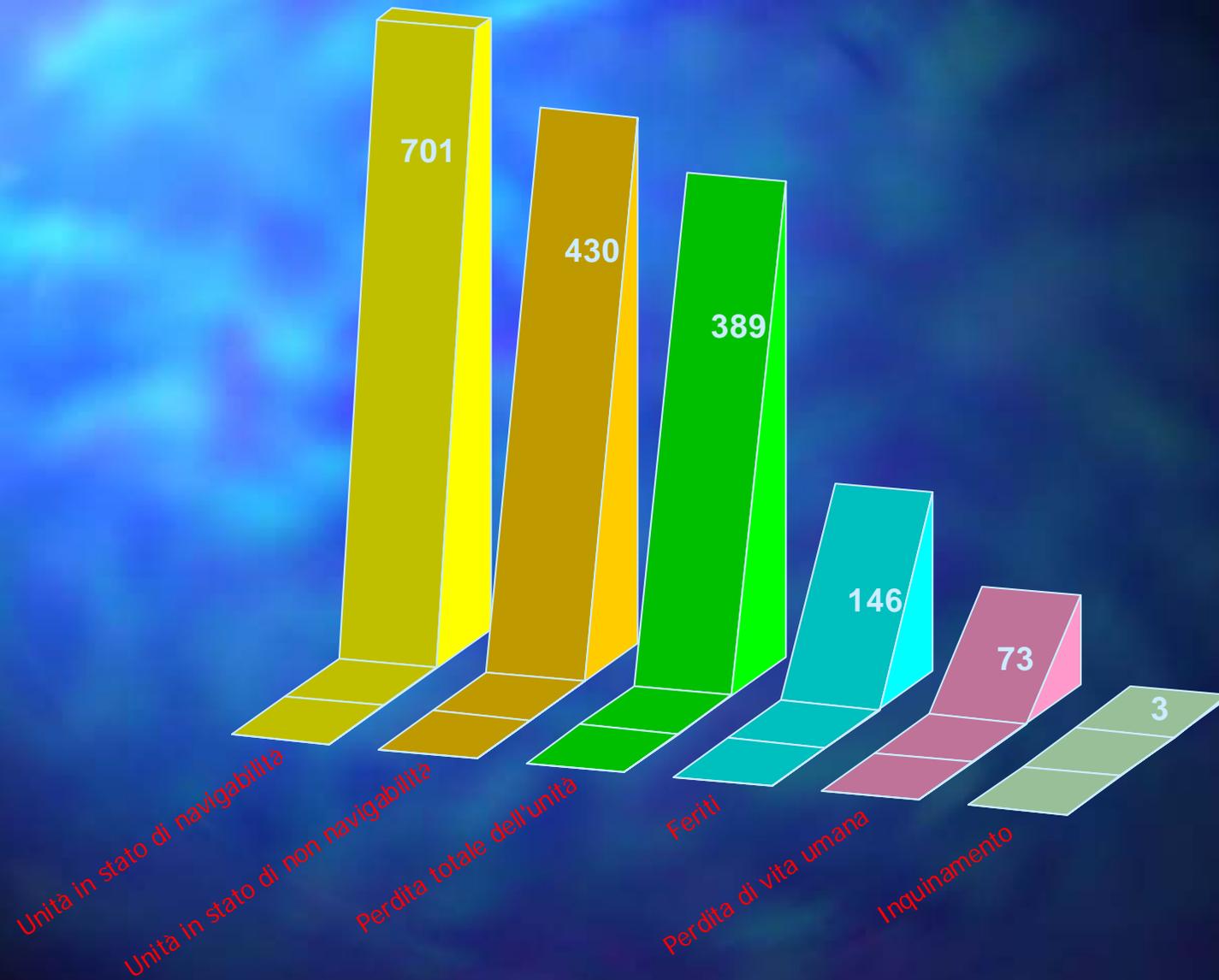
Numero sinistri classificati per tipo di evento



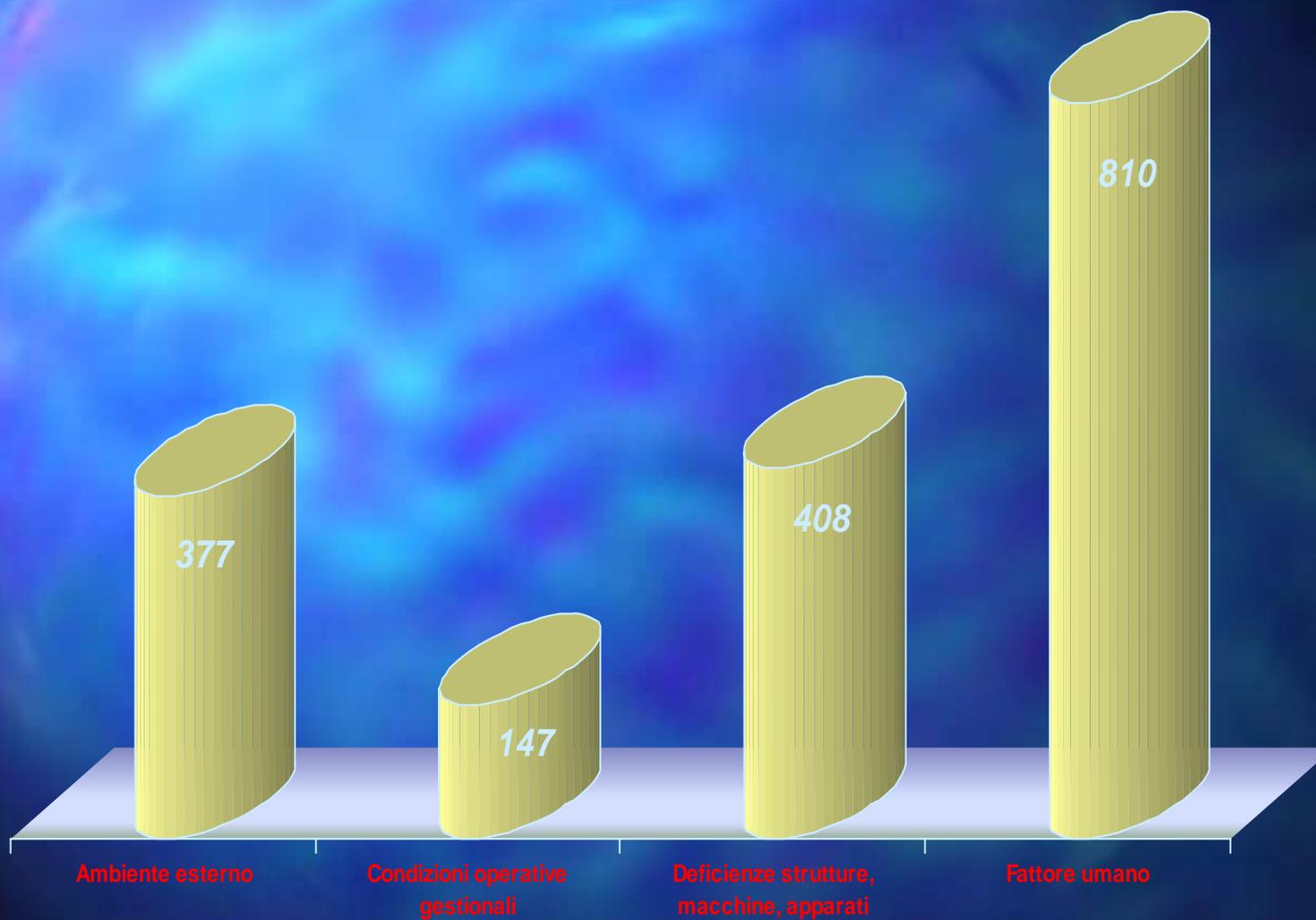
Numero sinistri classificati per luogo dove è avvenuto il sinistro



Numero di sinistri classificati a seconda delle conseguenze del sinistro



Numero sinistri classificati per fattori del sinistro



Direttiva 2002/59/CE

La Direttiva 2002/59/CE del 27 giugno 2002 – relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale – recepita con Decreto Legislativo n. 196 del 19 agosto 2005, all'articolo 11 sancisce l'obbligo dell'applicazione dell'I.M.O. Code per tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonn. con esclusione delle navi da pesca e unità da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri.

All'articolo 10 della stessa direttiva si prevede:

- l'obbligo del VDR (Voyager Data Recorder) per le navi nazionali e di bandiera straniera che scalano i porti nazionali
- L'emanazione di un apposito decreto del Ministro dei Trasporti e Navigazione per disciplinare la gestione dei dati di viaggio e determinare gli obblighi derivanti dall'installazione del V.D.R. sia per gli armatori che per i comandanti delle navi.

SINISTRI MARITTIMI

Circolari 8 agosto 2001 e 9 gennaio 2006

Da parte del Dipartimento per la Navigazione ed il Trasporto marittimo e aereo e del Comando Generale, a doppia firma, sono state emanate apposite circolari sui sinistri marittimi che introducono nuovi criteri e procedure, cui le Autorità Marittime dovranno attenersi in sede di indagini, armonizzandoli con le disposizioni preesistenti.

Ciò per allinearsi ai criteri innovativi introdotti dall'I.M.O. Code.

Allegato n.3 alla Circolare
08/S.M. del 9 gennaio 2006

Allegato n.4 alla Circolare
08/S.M. del 9 gennaio 2006

Direttiva europea in materia di sinistri marittimi.

E' stata predisposta direttiva europea che si ritiene verrà a breve approvata.

Scopo della direttiva è quello di fissare criteri comuni cui gli Stati membri devono attenersi nell'organizzare e strutturare le proprie Amministrazioni per la gestione delle indagini sui sinistri marittimi nel quadro dei criteri individuati nell'"I.M.O. casualty investigation Code"

Principi su cui si fonda la direttiva europea in materia di sinistri marittimi:

- costituzione di un organo permanente di investigazione funzionalmente indipendente dalle Autorità nazionali responsabili dell'idoneità alla navigazione, della certificazione, dell'armamento, della sicurezza della navigazione, del controllo del traffico via mare, del Port State Control, ecc. nonché da ogni altra autorità che possa porsi in conflitto con i compiti di investigazione;
- adeguata conoscenza e pratica esperienza degli investigatori;
- differenziazione dell'attività di investigazione per determinare le cause e circostanze dei sinistri da quella avente per oggetto le responsabilità di carattere amministrativo e penale e quindi svincolando gli investigatori da ogni funzione di polizia giudiziaria;
- disponibilità di risorse finanziarie per poter assicurare, in caso di sinistro, interventi immediati e che possano consentire le varie fasi dell'indagine in maniera adeguata in rapporto alle necessità.

Nel settore aereo sulla base dell'analogia direttiva 94/56/CE del 21 novembre 1994 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchiesta su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile è stata istituita, con Decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, l'Agenzia Nazionale per la sicurezza del volo.

Tale Agenzia è sottoposta alla vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri con compiti in materia di inchieste su incidenti nel settore dell'aviazione civile ed è dotata di personalità giuridica e autonomia amministrativa regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria ed opera con indipendenza di giudizio e valutazione nel rispetto della normativa internazionale in materia.

CONTROL OF SAFETY



- **FSC (Flag State Control)**
- **PSC (Port State Control)**

ATTIVITA' PSC SVOLTA NEI PORTI ITALIANI

	Numero Ispezioni	Numero Detenzioni
2000	2104	283
2001	2547	404
2002	2442	375
2003	2461	398
2004	2385	368
2005	2361	235
2006	2527	268

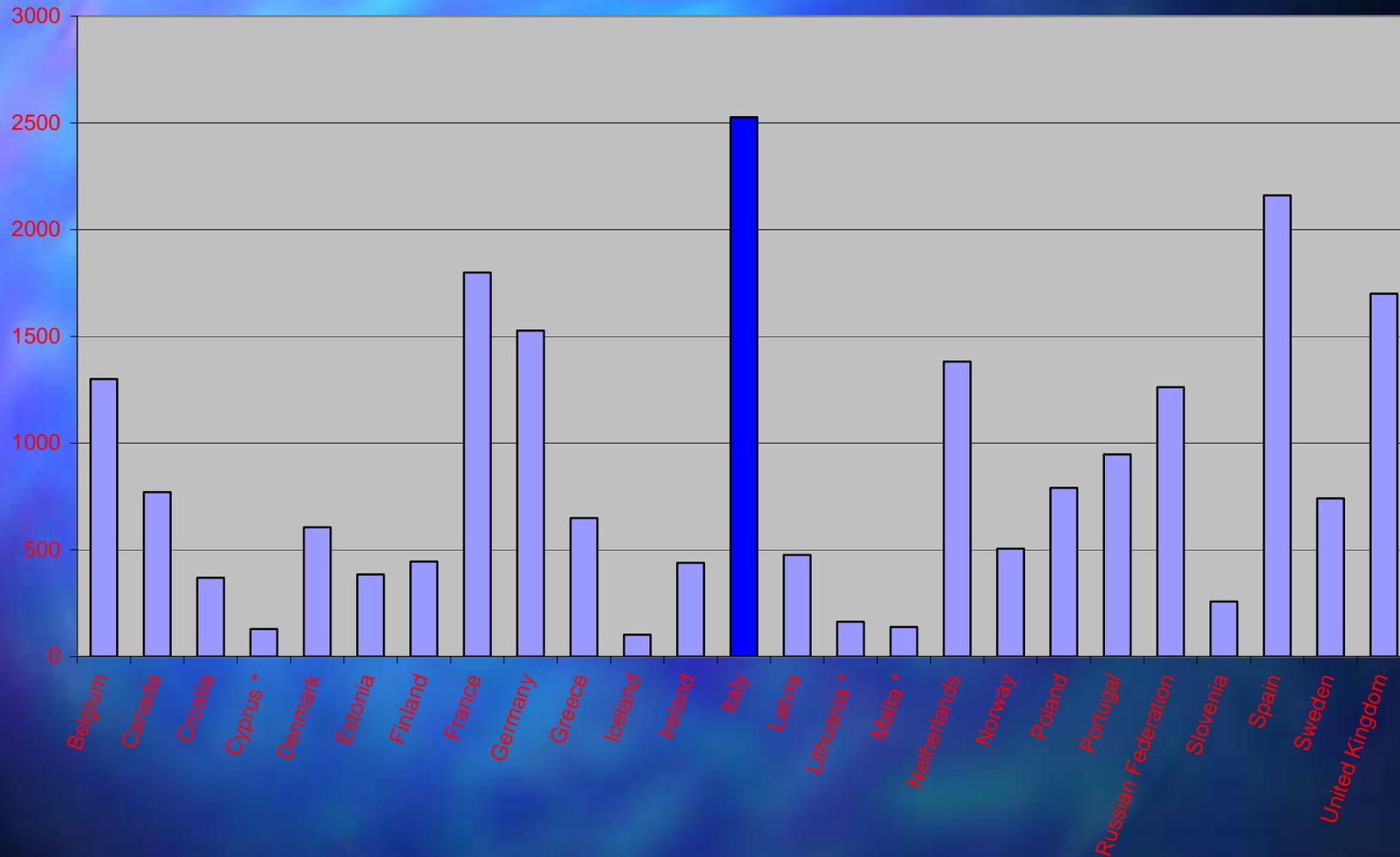
*PER L' 8° ANNO CONSECUTIVO L'ITALIA HA
CONSEGUITO IL PRIMATO, RISPETTO AGLI ALTRI STATI
MEMBRI DEL PARIS MoU IN TERMINI DI:*

- *NUMERO DI ISPEZIONI*
- *NUMERO DI DEFICIENZE RICONTRATE A BORDO*
- *NUMERO DI NAVI DETENUTE*

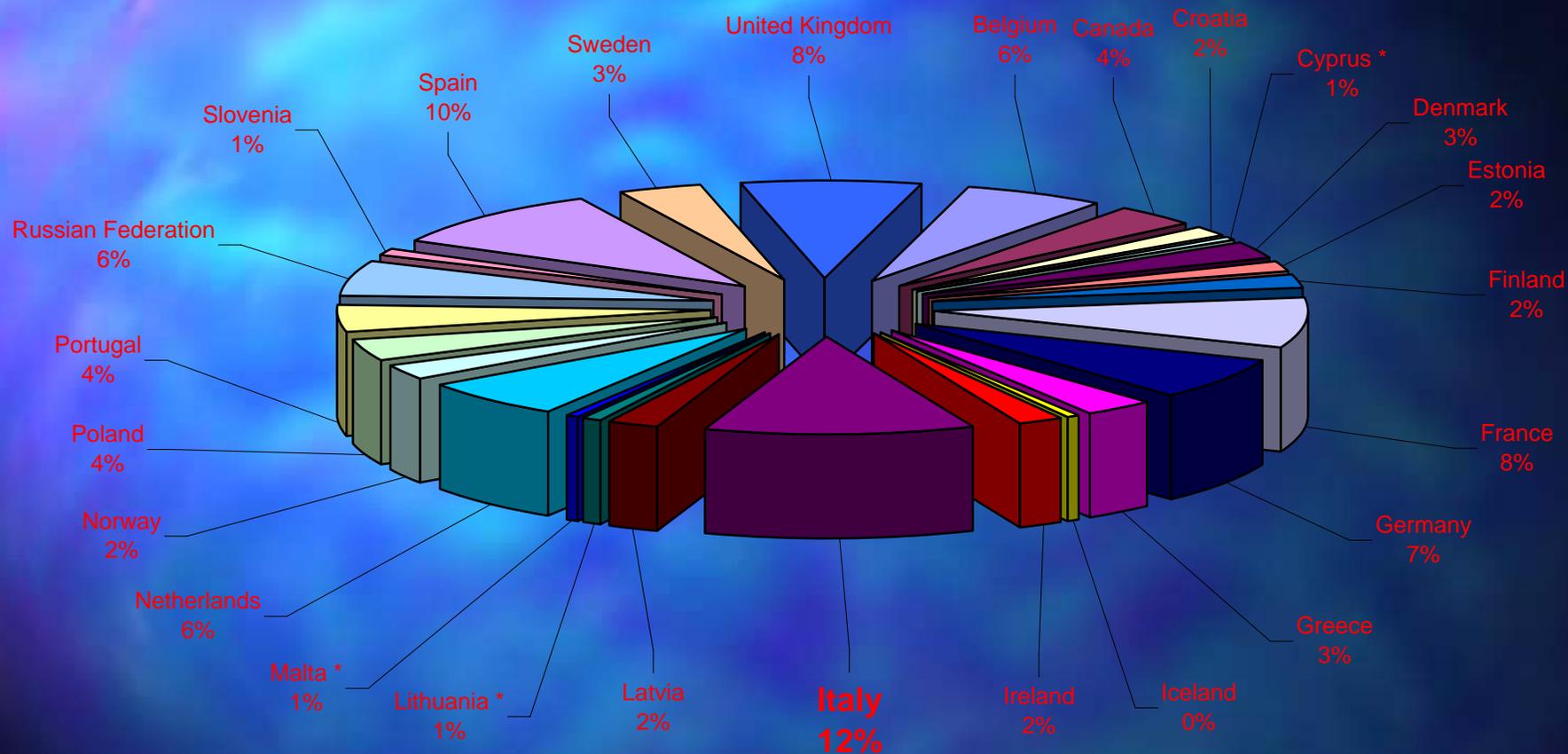
ANNO 2006
SFORZO ISPETTIVO: CONTRIBUTO DI CIASCUN STATO MEMBRO

	ISPEZIONI	ISPEZIONI CON DEFICIENZE	DETENZIONI
<i>Belgium</i>	1300	468	70
Canada	770	250	20
Croatia	369	247	32
Cyprus *	129	58	16
Denmark	606	209	28
Estonia	385	117	7
Finland	445	59	7
France	1799	901	83
Germany	1527	817	52
Greece	649	333	37
Iceland	102	26	3
Ireland	439	242	26
Italy	2527	1628	268
Latvia	476	223	6
Lithuania *	163	139	2
Malta *	139	86	10
Netherlands	1382	725	69
Norway	595	168	12
Poland	750	384	29
Portugal	947	567	52
Russian Federation	1262	815	44
Slovenia	258	114	56
Spain	2161	1493	187
Sweden	741	229	13
United Kingdom	1700	1276	85

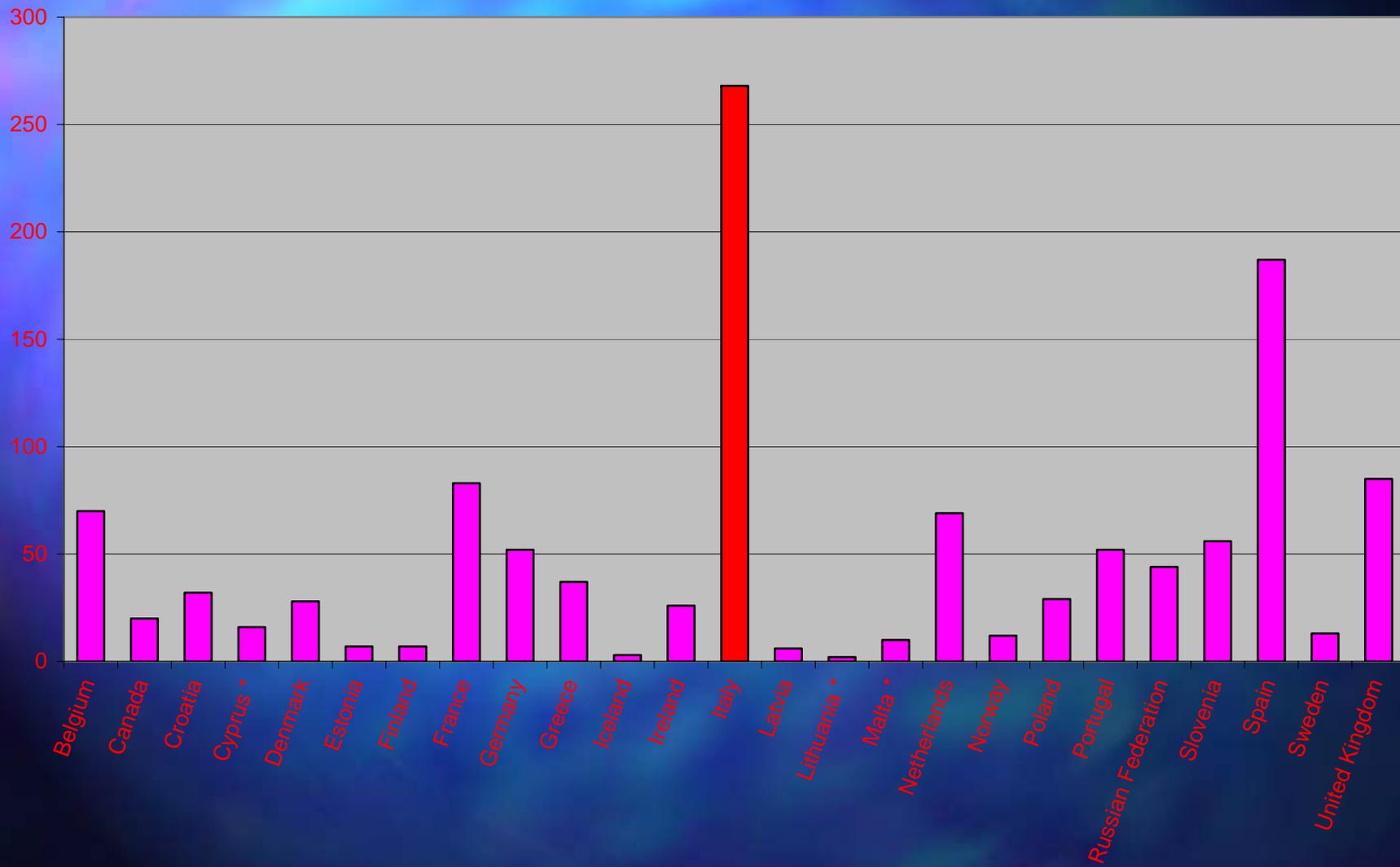
N° DI ISPEZIONI PER STATO MEMBRO



% ISPEZIONI SUL TOTALE ISPEZIONI



N° DI DETENZIONI PER STATO MEMBRO



NAVI ITALIANE DETENUTE NELL'AMBITO DEL PARIS MOU

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ISPEZIONI	265	247	288	336	370	357	415
DETENZIONI	17	13	9	14	7	7	10

Tale performance è il risultato di una costante attenzione e di una serie di azioni poste in essere dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto negli ultimi anni:

- creazione di un gruppo di contatto per lo scambio di informazioni con Confitarma e Rina;
- tempestiva analisi dei provvedimenti di detenzione a carico di navi italiane per, eventualmente, intervenire, attraverso la procedura del ricorso;

- diffusione come azione di prevenzione delle informazioni relative alle deficienze più ricorrenti alle autorità marittime ed al Rina;
- costante attività di sensibilizzazione nei confronti delle Capitanerie di Porto e del Rina per l'accuratezza delle ispezioni in sede di certificazione nave;
- forte sensibilizzazione delle associazioni armatoriali per l'azione di mantenimento degli standards di sicurezza a cura dei comandi di bordo;

- attivazione presso il Centro di Formazione del 6° Reparto, in collaborazione con Rina e Confitarma, di seminari PSC a favore di comandanti di navi e responsabili delle "Compagnie" per la sicurezza della navigazione.

I vantaggi sono di **IMMAGINE** per l'Amministrazione ed **ECONOMICI** per l'armamento nazionale

Grazie a questi risultati infatti la Flotta Italiana è inserita nella cosiddetta "White List" ossia tra le flotte più affidabili e che più danno garanzia sotto il profilo della sicurezza della navigazione.



SINISTRI MARITTIMI



**Comando Generale del Corpo
delle Capitanerie di Porto**