



# RELAZIONE DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA: PUNTI SALIENTI

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea

Print: ISBN 978-92-95032-80-4, doi 10.2808/4454, TN-01-22-247-IT-C  
PDF: ISBN 978-92-95032-63-7, doi 10.2808/678077, TN-01-22-247-IT-N

La presente relazione e i materiali associati sono disponibili online  
all'indirizzo: <http://emsa.europa.eu/emsafe>

© Agenzia europea per la sicurezza marittima 2022

Riproduzione autorizzata con citazione della fonte. L'uso o la riproduzione  
di fotografie o di altro materiale non protetti da diritto d'autore dell'EMSA  
devono essere autorizzati direttamente dal titolare del diritto d'autore.

Immagine di copertina: © jpgfactory

Le ricerche svolte prima del recesso del Regno Unito dall'Unione europea il  
31 gennaio 2020 e pubblicate successivamente potrebbero includere dati  
relativi ai 28 Stati membri dell'UE. Le ricerche dopo questa data riguardano  
unicamente i 27 Stati membri dell'UE (UE-28 meno il Regno Unito), salvo  
se diversamente specificato.

Telefono: +351 21 1209 200

E-mail: <http://emsa.europa.eu/contact/contacts.html>

Sito web: <http://emsa.europa.eu/>



# **RELAZIONE DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA: PUNTI SALIENTI**

## Introduzione

La prima edizione della relazione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSAFE), pubblicata dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), coincide con il 20° anniversario dell'Agenzia. La presente relazione fornisce una panoramica esauriente e fattuale su numerosi temi legati alla sicurezza marittima, nonché un'analisi approfondita di aree tecniche specifiche. L'EMSAFE unisce informazioni provenienti da tutte le banche dati ospitate dall'EMSA, come EMCIP, SafeSeaNet, THETIS, STCW-IS, offrendo così la possibilità di effettuare un'analisi incrociata dei dati e di approfondire lo stato della sicurezza marittima nell'UE.

L'EMSA desidera ringraziare tutti i portatori di interessi che con i loro contributi e commenti hanno reso più significativa la presente relazione. In particolare, ha apprezzato i contributi apportati da Commissione europea (DG MOVE), Stati membri, IACS, ECSA, ETF, SeaEurope, CLIA, IUMI, MARIN, DIMECC/OneSea, INTERTANKO, Wartsila, Camera della marina mercantile di Cipro e Reale associazione degli armatori dei Paesi Bassi.

Il presente documento costituisce una sintesi dei temi principali trattati nella prima relazione EMSAFE.

## Trasporto e sicurezza marittimi

Il trasporto marittimo è il carburante nel motore dell'economia globale. Quasi l'80 % delle merci per il commercio internazionale in volume è trasportato via mare. Nel 2019 la quantità totale di merci gestite nei porti europei, tra i più trafficati al mondo, ammontava a 3,587 milioni di tonnellate all'anno, il 6 % in più rispetto al 2016. Sempre nel 2019, il 37 % del volume degli scambi di beni avveniva tramite trasporti interni e intra-unionali, mentre le navi passeggeri hanno accolto più di 418,8 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti dell'UE, registrando un aumento del 13 % rispetto al 2016.

Alla base del suo funzionamento attuale e dei suoi progressi futuri, resta però la sicurezza. Il quadro della sicurezza marittima di oggi, sia nell'Unione europea sia a livello internazionale, è frutto di un'evoluzione durata molti anni. Gran parte del suo sviluppo si deve a singoli incidenti catastrofici, come quello del Titanic avvenuto oltre un secolo fa.

Poiché il settore del trasporto marittimo è per sua natura internazionale, la sicurezza della navigazione è regolata in primo luogo dalle convenzioni internazionali. La principale convenzione in materia di sicurezza, la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), è stata ratificata da 167 paesi corrispondenti al 98,89 % del tonnellaggio mercantile mondiale, una percentuale simile a quella della flotta cui si applicano altre due fondamentali convenzioni in materia di sicurezza, il regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG) e la convenzione internazionale sul bordo libero (ICLL). Per quanto riguarda i pescherecci, è stato sviluppato uno strumento internazionale (l'accordo di Città del Capo sull'attuazione delle disposizioni del protocollo e della convenzione di Torremolinos) che al momento tuttavia non è in vigore.

## Marittimi e sicurezza

Marittimi qualificati con adeguate certificazioni professionali sono essenziali per assicurare la sicurezza delle attività a bordo e fondamentali per il futuro del settore marittimo nella sua totalità. Alla fine del 2019 erano 216 000 i comandanti e gli ufficiali con certificati di competenza (CoC) validi rilasciati da Stati membri dell'UE, mentre altri 120 590 erano in possesso di CoC rilasciati originariamente da paesi non appartenenti all'UE con convalide rilasciate da Stati membri che ne attestavano il riconoscimento (EaR). Sono complessivamente 330 000 i comandanti e gli ufficiali registrati potenzialmente idonei a prestare servizio a bordo delle navi battenti bandiera di uno degli Stati membri dell'UE. Tuttavia **l'età media dei marittimi è in aumento** e l'assunzione così come la capacità di trattenere a bordo il personale marittimo resta una sfida per il futuro.

Gli sforzi compiuti per migliorare le condizioni di lavoro dei marittimi, come la Convenzione sul lavoro marittimo (MLC), sono passi compiuti nella direzione giusta. I dati delle ispezioni realizzate nel quadro dei controlli dello Stato di approdo mostrano che **circa il 25 % delle carenze rilevate riguarda l'elemento umano** e la maggior parte interessa il titolo 4 dell'MLC, che tratta la salute, la sicurezza e la prevenzione degli incidenti dei marittimi.

La formazione dei marittimi costituisce una parte importante del processo volto a garantirne la sicurezza. A bordo delle navi battenti bandiera di uno degli Stati membri dell'UE potrebbero esservi marittimi che hanno ricevuto istruzione e formazione

e ottenuto certificazioni sia dentro sia fuori l'UE. Il rispetto della convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, alla certificazione ed alla tenuta della guardia (convenzione STCW) da parte dei paesi non appartenenti all'UE è verificato a livello centralizzato dalla Commissione europea, in modo che i CoC possano essere riconosciuti dagli Stati membri e, di conseguenza, che i marittimi possano lavorare a bordo delle navi battenti la bandiera di Stati membri dell'UE. In linea con la convenzione STCW, la Commissione europea, assistita dall'EMSA che svolge le necessarie ispezioni sul campo, valuta i sistemi educativi attuati nei paesi terzi per conto degli Stati membri dell'UE. Allo scopo di valutare il rispetto della convenzione STCW da parte dei paesi **terzi sono state realizzate più di 70 ispezioni di amministrazioni marittime e di istituti educativi e di formazione in paesi terzi di tutto il mondo**, che hanno determinato il riconoscimento di 49 Stati non membri dell'UE.

La pandemia di COVID-19, che ha impedito ai marittimi di imbarcarsi o sbarcare e, in alcuni casi, ha reso impossibile gli sbarchi di membri dell'equipaggio e passeggeri contagiati per ricevere un'assistenza sanitaria adeguata, ha dimostrato la vulnerabilità della vita a bordo e aggiunto una nuova questione da affrontare.

L'aumento dell'automazione a bordo potrebbe porre nuove sfide ai marittimi poiché il nuovo tipo di trasporto marittimo richiederà nuove qualifiche; resta poi da verificare se la riduzione dell'equipaggio conseguente all'automazione possa inoltre aumentarne l'affaticamento. D'altra parte, l'automazione potrebbe creare nuove opportunità legate al miglioramento delle condizioni di lavoro e alla possibilità di lavorare sulla terraferma.

## Osservanza delle disposizioni

Spetta agli Stati membri attuare la normativa in materia di sicurezza marittima nell'UE in qualità di Stati di bandiera, di approdo e costieri.

### Stato di bandiera

Nel 2020 circa 13 000 navi con numero di identificazione IMO, pescherecci esclusi, battevano bandiera di Stati membri dell'UE. Si tratta del 14 % della flotta mondiale in termini di numero di navi e del 18 % in termini di dimensioni (misurate in tonnellaggio lordo o GT, una misura della capacità di carico). Circa il 20 % della flotta mondiale è di proprietà di cittadini o

aziende dell'UE.

I tipi di nave maggiormente presenti nella flotta degli Stati membri dell'Unione europea (escludendo i pescherecci) sono le navi da lavoro (30 %), seguite dalle navi passeggeri (19 %) e dalle navi cisterna (17 %), con rispettivamente il 45 % di navi ro-ro da passeggeri e il 45 % di navi chimichiere.

La flotta dell'UE sta crescendo, ma più lentamente rispetto a quella mondiale. Negli ultimi cinque anni infatti la percentuale di navi battenti bandiera di Stati membri dell'UE è aumentata del 3,4 % mentre quella mondiale del 7 % circa.

L'età di una nave è un fattore importante per la sicurezza, poiché definisce gli standard di sicurezza da applicare. L'età media della flotta degli Stati membri dell'Unione europea è comparabile a quella della flotta mondiale. Le navi passeggeri e quelle ro-ro da passeggeri sono le più vecchie della flotta dell'UE, con un'età media di 28 e 27 anni rispettivamente; le più nuove sono invece le navi portarinfuse e gasiere, con un'età media di 10 anni, seguite dalle navi portacontainer e chimichiere, con un'età media di 11 e 12 anni rispettivamente.

La maggioranza degli Stati di bandiera dell'UE fa parte della lista bianca del Memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo (memorandum d'intesa di Parigi), ovvero ha buoni livelli di sicurezza. Solo due tra di essi figurano nella lista grigia, cioè presentano alcuni problemi relativi alla sicurezza, e nessuno nella lista nera.

Gli Stati di bandiera delegano sempre più competenze agli organismi riconosciuti, in particolare per quanto riguarda l'esecuzione di ispezioni obbligatorie; è pertanto evidente che questa parte di conoscenze ed esperienze degli Stati di bandiera dell'UE è esternalizzata in modo efficace, il che rende ancora più importante il mantenimento di competenze centralizzate a livello dell'UE. Agli Stati di bandiera spetta la supervisione delle attività degli organismi da loro riconosciuti, tuttavia i controlli degli Stati di bandiera realizzati dall'organizzazione marittima internazionale (IMO) (IMSAS) mostrano che, **relativamente alla delega di poteri a organismi riconosciuti, i risultati più ricorrenti riguardano carenze nel programma di supervisione da parte delle amministrazioni.**

A livello globale, sono 95 gli organismi riconosciuti da almeno uno Stato di bandiera, mentre **solo 12 sono**

**riconosciuti dall'Unione europea e regolarmente ispezionati dall'EMSA.** Durante la pandemia di COVID-19 per la prima volta sono state svolte visite da remoto. Alcuni Stati di bandiera hanno sostenuto la continuazione di questa pratica poiché può rivelarsi significativamente meno dispendiosa. La mancanza di armonizzazione delle procedure potrebbe però determinare rischi associati alla sicurezza. L'UE ha intrapreso un'iniziativa a livello dell'IMO per limitare le visite da remoto a circostanze eccezionali e prevedere un successivo controllo dal vivo per assicurarsi che il livello di sicurezza non cali.

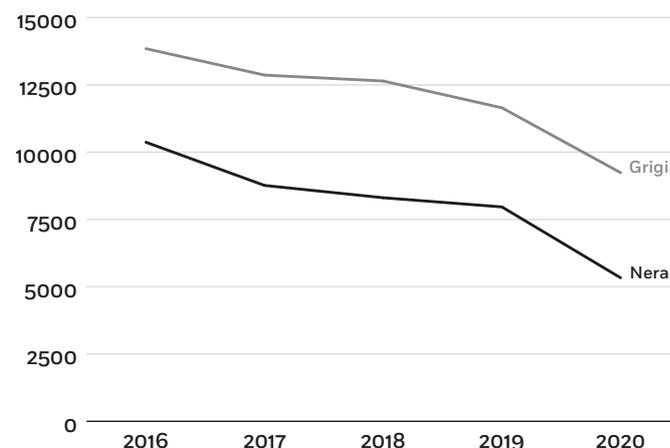
Poiché non esiste una banca dati centralizzata delle ispezioni degli Stati di bandiera, non è possibile analizzare le carenze riscontrate. Tuttavia, **quasi il 40 % di quelle riscontrate nel regime speciale per le ispezioni di navi ro-ro da passeggeri e unità veloci (HSC) riguarda la sicurezza antincendio.**

### Stato di approdo

Il controllo dello Stato di approdo (PSC) costituisce un secondo molto efficace livello di verifica dell'implementazione delle norme di sicurezza. Degno di nota è il lavoro degli ispettori PSC nell'UE, grazie ai quali **ogni anno si svolgono più di 14 000 ispezioni. Si riscontra almeno una carenza per ogni due ispezioni realizzate; oltre il 50 % di queste riguarda la sicurezza** (e rientra nell'ambito della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare o SOLAS). Indipendentemente dal tipo di nave, le carenze riscontrate con maggior frequenza riguardano la sicurezza antincendio.

Le acque dell'UE sono tra le più trafficate al mondo e questo influisce in modo diretto sulla sicurezza marittima. Nel 2020 sono stati effettuati più di 680 000 scali nei porti dell'UE; un quarto delle navi fermatesi in questi porti negli ultimi cinque anni battevano bandiera di uno Stato non appartenente all'Unione europea e **quasi tutte (92 %) erano registrate in paesi che figuravano nella lista bianca del memorandum d'intesa di Parigi.** In questo periodo solo il 5 % delle navi battenti bandiera di uno di questi Stati era registrato in paesi che figuravano nella lista grigia e solo il 3 % in paesi con problemi di sicurezza più gravi (nella lista nera del memorandum d'intesa di Parigi). Le prime tre navi battenti bandiera di uno Stato non membro dell'UE provenivano da Panama, Antigua e Barbuda e Liberia.

Scali in porti dell'UE di navi battenti bandiera di Stati non membri dell'UE che figurano nella lista grigia e nera



Le dichiarazioni false relative a merci pericolose e inquinanti (hazmat) costituiscono un grave rischio per l'equipaggio, il carico e i porti di destinazione. **La percentuale di dichiarazioni hazmat omesse nel 2020 (nel sistema di monitoraggio del traffico marittimo europeo SafeSeaNet) ha raggiunto quasi il 9 % per le navi in partenza dai porti dell'UE e il 12 % per quelle provenienti da porti di paesi non appartenenti all'Unione europea** rispettivamente.

Il pieno sviluppo di un sistema di interfaccia unica marittima europea fornirà la base per uno scambio di dati più accurati tra i diversi attori del trasporto marittimo, accompagnato da una riduzione degli oneri amministrativi attualmente associati agli obblighi di dichiarazione. Sarà così possibile migliorare la qualità, la tempestività e la disponibilità delle informazioni scambiate.

### Stato costiero

Gli Stati costieri sono titolari di determinati diritti e obblighi ai sensi di vari strumenti internazionali, tra i quali è fondamentale quello di ricerca e salvataggio marittimo (SAR). A livello globale e dell'UE, le operazioni di ricerca e salvataggio sono di competenza nazionale, esercitata tramite accordi di cooperazione nelle diverse regioni dell'UE. **La maggior parte dei casi di attivazione di operazioni SAR nell'UE (60 %) riguardano incidenti che interessano i pescherecci.**

I cambiamenti climatici stanno aprendo nuove vie nell'Artico, non solo per il trasporto di merci ma anche per quello di passeggeri a bordo di navi da crociera (che viaggiano sempre più spesso anche

nell'Antartico), il che si ripercuote sull'organizzazione SAR in queste zone isolate e di difficile accesso.

## Attuazione della normativa marittima dell'UE

L'EMSA svolge regolarmente visite per verificare il rispetto della normativa marittima dell'UE per conto della Commissione europea. Dall'istituzione dell'EMSA, avvenuta nel 2002, sono state portate a termine più di **200 visite agli Stati membri**, nonché **300 ispezioni** in tutto il mondo relative ad attività degli organismi riconosciuti dall'UE. Le visite negli Stati membri non sono semplici "controlli", ma rappresentano un'opportunità per le amministrazioni marittime che, facendo tesoro delle migliori pratiche già in uso in altri Stati membri, possono divenire più efficienti e contribuire così al miglioramento delle prestazioni di sicurezza. L'analisi orizzontale di un ciclo di visite completo fornisce alle amministrazioni un riferimento in materia di sicurezza da confrontare con le proprie operazioni, contribuendo in questa maniera a una maggiore armonizzazione degli standard di sicurezza. L'analisi offre inoltre ai legislatori dell'UE un riscontro diretto sui problemi pratici riscontrati nell'attuazione delle norme dell'Unione.

## Incidenti

Negli ultimi cinque anni **si è verificata una media di 3 200 incidenti all'anno** a bordo di navi che rientrano nell'ambito di applicazione della normativa UE applicabile, che esclude, tra gli altri, i pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri. Il 2,4 % di tutti gli incidenti segnalati (molto gravi) ha avuto come conseguenze la perdita di vite umane, dell'intera nave o gravi danni all'equipaggiamento marittimo, mentre gli incidenti (gravi) con conseguenze quali navi danneggiate al punto da non poter più procedere, lesioni gravi o danni non gravi all'ambiente ammontano al 24,9 % del totale.

**I membri dell'equipaggio rappresentano circa il 90 % delle persone coinvolte in incidenti in mare negli ultimi cinque anni; tra il 2014 e il 2020 le vittime sono state 490.** Il maggior numero di vittime si è registrato in incidenti che hanno coinvolto **navi da carico**, le più comuni della flotta, seguite dai **pescherecci**, il tipo di nave tuttora più vulnerabile agli incidenti.

I luoghi di rifugio, aree che una nave che necessita di assistenza può raggiungere per stabilizzare la propria condizione, riducendo così i pericoli per la vita umana e l'ambiente, sono di vitale importanza nel caso di incidenti in mare. Gli orientamenti operativi dell'UE sui luoghi di rifugio e le relative esercitazioni a tavolino offrono alle autorità strumenti pratici per affrontare tali situazioni. La **pandemia di COVID-19** ha però dimostrato che il concetto di luogo di rifugio come definito attualmente non è in grado di far fronte a una crisi umanitaria e sanitaria di questo tipo e che pertanto un meccanismo simile per situazioni del genere potrebbe fornire un valore aggiunto.

## Nuovi sviluppi: sicurezza navale ed equipaggiamento marittimo

Il processo ciclico di proposta, discussione, approvazione e attuazione di nuovi requisiti di sicurezza è complesso e richiede molto tempo. Per esempio, il problema degli incendi sulle navi ro-ro da passeggeri è stato evidenziato per la prima volta nel 2015 dopo il disastro della Norman Atlantic in cui persero la vita 11 persone. Tuttavia **è probabile che i nuovi standard elaborati per affrontare il problema diventeranno obbligatori solo nel 2026.**

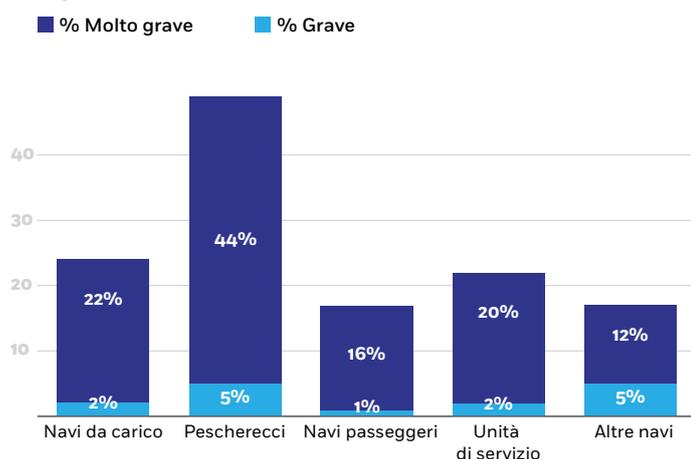
In molti casi, gli standard aggiornati **non sono applicati retroattivamente a causa del loro sproporzionato impatto economico e tecnico** e possono quindi volerci anni prima che i cambiamenti relativi alla sicurezza abbiano effetti sulla flotta nel suo complesso. I requisiti in materia di stabilità in condizioni di avaria per le navi passeggeri costituiscono un buon esempio. Un'analisi della flotta battente bandiera degli Stati membri mostra che il 40 % delle navi passeggeri attualmente operative è stato costruito prima del 1990. Da allora, tali requisiti sono stati aggiornati in modo sostanziale per tre volte.

I temi più pertinenti dell'attuale programma dell'UE in materia di sicurezza includono la sicurezza antincendio sulle navi ro-ro da passeggeri, il trasporto via mare di veicoli alimentati a combustibili alternativi, l'interfaccia tra trasporto stradale e marittimo, gli incendi del carico sulle navi portacontainer e la perdita di container, i problemi di sicurezza legati alle tecnologie emergenti (navi senza equipaggio) e la revisione di tre direttive dell'Unione europea in materia di inchieste sugli incidenti, controllo dello Stato di approdo e controllo dello Stato di bandiera.

La flotta peschereccia dell'UE-27 è composta da quasi 75 000 navi registrate; solo il 3 % di esse rientra nell'ambito di applicazione della direttiva UE dedicata alla sicurezza di tali navi (oltre 24 metri di lunghezza).

Inoltre, pur rappresentando il 17 % del numero totale delle navi coinvolte in incidenti, negli ultimi anni **i pescherecci hanno rappresentato il 55 % del numero totale di imbarcazioni naufragate**. Si registra poi un tasso di incidenti molto gravi e gravi **molto maggiore per i pescherecci** rispetto alla flotta nel suo complesso; circa il 50 % di tutti gli incidenti che hanno coinvolto pescherecci sono stati definiti molto gravi o gravi, mentre per tutte le categorie di navi la media è del 27 %.

## Tasso di incidenti molto gravi e gravi per tipo di nave



Per quanto riguarda la sicurezza dell'equipaggiamento marittimo, è degno di nota il fatto che il portale sulla direttiva sull'equipaggiamento marittimo (MED) sviluppato dall'EMSA, con oltre **190 000 voci mensili inserite da 5 412 utenti registrati in tutto il mondo**, dispone di una nuova versione mobile che consente la scansione delle etichette elettroniche. Questa versione può rivelarsi particolarmente utile per le autorità di vigilanza del mercato e contribuirà a ridurre la possibilità di avere a bordo equipaggiamento non conforme, facilitando altresì la verifica della conformità.

## Nuovi sviluppi: sicurezza e sostenibilità

Gli sforzi compiuti per raggiungere gli obiettivi per le emissioni nell'ambito del Green Deal europeo dovrebbero unirsi a quelli realizzati per

mantenere le navi sicure, soprattutto dato che l'uso di nuovi carburanti (GNL, idrogeno, GPL, metanolo, ammoniaca e biocarburanti) e di tecnologie energetiche alternative (batterie e celle a combustibile) comporta rischi associati alla sicurezza.

Sono in fase di sviluppo **sistemi energetici a celle a combustibile per navi** come alternativa a batterie e celle ricaricabili. Le celle a combustibile hanno il vantaggio di non richiedere una ricarica nel caso di erogazione continua di combustibile, ma presentano svantaggi in termini di bassa densità di potenza e di rischi associati all'uso dell'idrogeno.

L'elettrificazione dovrebbe essere considerata da due diversi punti di vista. Da un lato, le navi che fanno scalo nei porti potrebbero doversi collegare a **una rete di energia elettrica da terra** durante il carico o lo scarico, un'operazione che comporterà rischi associati nell'interfaccia tra la nave e la stazione di ricarica a terra. Su richiesta della Commissione europea, l'EMSA sta sviluppando una guida sulla fornitura di energia elettrica da terra, incentrata in particolare sulla parte relativa al porto, mentre l'IMO sta elaborando delle linee guida focalizzate sulla parte relativa alla nave. Dall'altro lato, si sta valutando invece **l'installazione di batterie come fonte primaria di energia sulle navi**. A questo riguardo è necessario considerare specifici rischi e misure in materia di sicurezza. La Commissione europea ha chiesto all'EMSA di avviare i lavori su questi aspetti insieme ai portatori di interessi pertinenti.

Il passaggio ai carburanti alternativi non riguarda solo il trasporto via mare; anche quello via terra punterà alla sostenibilità per conseguire gli obiettivi per le emissioni. Nell'UE, **il numero di veicoli alimentati con carburante alternativo è aumentato del 29 %** tra il 2019 e il 2021: sia le navi passeggeri sia quelle da carico devono quindi prepararsi per mitigare i rischi per la sicurezza associati al trasporto di veicoli di questo tipo.

## Nuovi sviluppi: sicurezza e digitalizzazione

L'emissione di certificati elettronici delle navi potrebbe aumentare l'efficienza in modo significativo. In questo caso, gli ispettori dedicherebbero meno tempo al controllo dei documenti a bordo e potrebbero quindi concentrarsi sulle condizioni della nave.

Il maggior uso a bordo di sistemi basati su digitalizzazione, integrazione e automazione comporta un rischio cibernetico associato che potrebbe avere conseguenze sulla sicurezza di chi è a bordo della nave e della nave stessa. In generale, la sicurezza cibernetica si occupa di proteggere i servizi digitali da attacchi intenzionali. Vi sono però minacce ai servizi digitali a bordo derivanti da azioni benigne e non intenzionali che possono influire sulla sicurezza complessiva: per esempio, un guasto avvenuto durante la manutenzione del software e la (mancata) installazione di patch. Anche se ora l'inclusione dei rischi cibernetici nel sistema di gestione della sicurezza della nave è obbligatoria, l'attuazione e il controllo delle misure per affrontare tali rischi a bordo potrebbero rivelarsi complicati per l'industria e le amministrazioni nazionali.

## Nuovi sviluppi: sicurezza e autonomia

L'automazione si sta diffondendo nel mondo marittimo, declinata in diversi livelli di autonomia delle navi. Oltre a offrire nuove opportunità per il settore industriale, le navi autonome comportano diverse sfide (presenza di sistemi decisionali che sostituiscono il cruciale processo decisionale dell'equipaggio per evitare collisioni, reagire ed evitare le condizioni meteo avverse, affrontare i rischi per la sicurezza cibernetica, eccetera). La mancanza di un quadro normativo adeguato (terminologia, responsabilità, standard, eccetera) potrebbe per ora ostacolare la diffusione dell'automazione a bordo. Si prevede comunque che il processo di automazione sia graduale; è probabile che, nei primi anni di operatività, le navi controllate da remoto e con un elevato grado di automazione salperanno verso gli stessi tragitti e faranno scalo negli stessi porti delle navi dotate di equipaggio tradizionale. Alcune sfide difficili da predire potrebbero sorgere in termini di visite, manovre in mare e in porto, monitoraggio del traffico ibrido e delle qualifiche e competenze del personale a bordo e a terra, tra gli altri.

## Conclusioni

Complessivamente, si può concludere che l'UE ha sviluppato un robusto sistema di sicurezza marittima. Molte sono le sfide che ci attendono, ma una cosa è certa: non possiamo diminuire i nostri sforzi. Al contrario, per evitare di tornare all'epoca di un trasporto marittimo al di sotto degli standard come

quello che ha portato a incidenti quali quello dell'Erika o della Prestige, l'UE dovrebbe continuare a investire e a rafforzare il proprio quadro di sicurezza marittima.

Lo Stato di bandiera riveste un ruolo fondamentale come primo livello di difesa. La maggior parte del lavoro collegato alle visite è stato tuttavia delegato a organismi riconosciuti ed è pertanto essenziale assicurarne un monitoraggio e una supervisione adeguati a livello dell'UE. Le prestazioni del secondo livello di difesa, il PSC, sono notevoli, e i risultati sono facilmente analizzabili attraverso la piattaforma informativa THETIS.

Dal punto di vista dell'industria, la flotta degli Stati membri dell'UE continua a crescere, anche se più lentamente rispetto a quella globale, e l'industria europea dell'equipaggiamento marittimo ha un ruolo di primo piano a livello mondiale. Dall'altro lato, i cantieri navali dell'UE continuano a perdere quote di mercato rispetto all'Asia (e attualmente si attestano al 3 % del tonnellaggio lordo a livello globale).

Relativamente al profilo d'età, l'età media della flotta dell'UE è simile a quella della flotta mondiale. La categoria con le imbarcazioni più vecchie è quella delle navi passeggeri, con un'età media di 28 anni, mentre le navi portarinfuse e gasiere hanno un'età media di soli 10 anni.

I marittimi qualificati sono essenziali per assicurare il funzionamento in sicurezza delle navi e fondamentali per il futuro del settore marittimo. Tuttavia il profilo d'età dei marittimi è in aumento e l'assunzione e il trattenimento di chi lavora a bordo resta una sfida per il futuro. Allo stesso tempo, le ispezioni nel quadro del controllo dello Stato di approdo (PSC) mostrano che circa il 25 % delle carenze rilevate riguarda l'elemento umano.

Relativamente alla sicurezza navale, il numero di incidenti mostra una tendenza stabile, con una diminuzione significativa nel 2020 dovuta con ogni probabilità all'impatto del COVID-19 sul traffico marittimo. La vulnerabilità dei pescherecci, delle grandi navi passeggeri e gli incendi sulle navi ro-ro da passeggeri e sui portacontainer costituiscono ancora alcune delle maggiori sfide da affrontare.

Gli sforzi compiuti per raggiungere gli obiettivi per le emissioni nell'ambito del Green Deal europeo dovrebbero unirsi a quelli realizzati per mantenere le navi sicure, soprattutto dato che l'uso di nuovi carburanti (GNL, idrogeno, GPL,

metanolo, ammoniaca e biocarburanti) e delle tecnologie energetiche alternative (batterie e celle a combustibile) comportano rischi associati alla sicurezza.

La digitalizzazione potrebbe creare nuove efficienze: ne sono un esempio i certificati elettronici per le navi e le etichette elettroniche per l'equipaggiamento marittimo, da cui potrebbero derivare benefici futuri. Anche la maggiore automazione apporterà certamente benefici in termini di maggiori opportunità per il settore marittimo. È tuttavia anche possibile che essa porti con sé una nuova serie di sfide per la sicurezza, nonché l'esigenza di aggiornamenti nella formazione e nelle qualifiche (dell'equipaggio).

Nel complesso, nei prossimi anni si assisterà a numerosi sviluppi che influenzeranno la sicurezza marittima dell'UE. L'EMSA continuerà a sostenere la Commissione europea, gli Stati membri, l'industria e altri portatori di interessi pertinenti per rafforzare la sicurezza nei prossimi decenni, così come ha fatto nei primi vent'anni dalla sua istituzione..





## Per contattare l'UE

### Di persona

I centri di informazione Europe Direct sono centinaia, disseminati in tutta l'Unione europea. È possibile trovare l'indirizzo del centro più vicino sul sito:

[https://european-union.europa.eu/contact-eu\\_en](https://european-union.europa.eu/contact-eu_en).

### Telefonicamente o per posta elettronica

Europe Direct è un servizio che risponde alle domande sull'Unione europea. È possibile contattare questo servizio:

- al numero verde: 00 800 6 7 8 9 10 11 (presso alcuni operatori queste chiamate possono essere a pagamento);
- al numero: +32 22999696;
- per posta elettronica dal sito: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en).

## Ottenere informazioni sull'UE

### Online

Informazioni sull'Unione europea in tutte le lingue ufficiali dell'UE sono disponibili sul sito web Europa all'indirizzo: <https://europa.eu> Pubblicazioni dell'UE. È possibile scaricare o ordinare pubblicazioni dell'UE gratuite e a pagamento dal sito: <https://op.europa.eu/publications> Le pubblicazioni gratuite possono essere richieste in più esemplari contattando Europe Direct o un centro di informazione locale (cfr. [https://european-union.europa.eu/contact-eu\\_en](https://european-union.europa.eu/contact-eu_en)).

### Diritto dell'Unione e documenti correlati

La banca dati EUR-Lex contiene la totalità della legislazione UE dal 1952 in poi in tutte le versioni linguistiche ufficiali: <http://eur-lex.europa.eu>.

### Dati aperti dell'UE

Il portale Open Data dell'UE (<http://data.europa.eu/euodp>) fornisce accesso ai set di dati dell'UE. I dati possono essere scaricati e riutilizzati gratuitamente a fini commerciali e non commerciali.



## L'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) è una delle agenzie decentralizzate dell'Unione europea. Con sede a Lisbona, in Portogallo, la missione dell'Agenzia è quella di garantire un livello elevato di sicurezza, protezione marittima, di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, della relativa azione di intervento, nonché un intervento contro l'inquinamento marino causato dagli impianti per l'estrazione di gas e petrolio. L'obiettivo generale è quello di promuovere un settore marittimo dell'UE che sia sicuro, pulito ed economicamente praticabile.

### Per contattarci per maggiori informazioni

#### **Agenzia europea per la sicurezza marittima**

Praça Europa 4  
Cais do Sodré  
1249-206 Lisbona  
Portogallo

Tel +351 21 1209 200 / Fax +351 21 1209 210  
[emsa.europa.eu](http://emsa.europa.eu) / [Twitter@EMSA\\_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)