

CONVENZIONI INTERNAZIONALI E NORME NAZIONALI PER LA SICUREZZA DELLA NAVE, DELLA NAVIGAZIONE, DELLA VITA UMANA IN MARE

Le convenzioni internazionali riguardanti la sicurezza della nave, della navigazione, della vita umana in mare e la salvaguardia dell'ambiente marino sono emanate dall'**IMO** (International Maritime Organization); esse devono essere rispettate dalle navi mercantili che effettuano viaggi internazionali e che superano certi valori di stazza o di lunghezza. Alle convenzioni si aggiungono le norme, generalmente più restrittive, che ogni Paese ritiene opportuno imporre alle proprie navi. Fra le più importanti convenzioni internazionali e norme nazionali italiane in materia di sicurezza, ricordiamo:

- a. La SOLAS '74 (Safety Of Life At Sea) e successivi emendamenti
- b. La CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLE LINEE DI MASSIMO CARICO 1966
- c. Il REGOLAMENTO PER PREVENIRE GLI ABBORDI IN MARE (COLREG) 1972
- d. La STCW'78 (Standard Training Certification Watchkeeping)
- e. La CONVENZIONE SAR (Search And Rescue =ricerca e salvataggio), Amburgo '79
- f. Il MEMORANDUM DI PARIGI 1982 (MOU = Memorandum of Union)
- g. La LEGGE ITALIANA n.616 del 1962
- h. IL REGOLAMENTO italiano PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DELLA VITA UMANA IN MARE, 1991/92
- i. Le LEGGI ITALIANE N. 271 e 272 sulla sicurezza e la salute dei lavoratori marittimi
- j. LA CONVENZIONE ILO 180 e le Direttive europee 99/63 e 99/95/CE sull'orario di lavoro, con il decreto italiano di attuazione n.108 del 27/05/2005
- k. Le Dir.ve 94/58 e 98/35 CE sui requisiti minimi, con Decreto attuativo italiano n.324 del 09/05/2001;
- l. La Dir.va 99/35/CE e decreto L.vo italiano n.28 del 02/02/2001, relativi alle visite per l'esercizio in sicurezza dei traghetti ro-ro e delle unità veloci da passeggeri

.....OMISSIS.....

Esaminiamo ora la SOLAS :

CAP. **XI – 1** Misure speciali per migliorare la sicurezza marittima - Con gli emendamenti 2002 è stato diviso nelle parti: XI-1 e XI-2 ha introdotto le visite “**PSC**”(Port State Control), ossia i controlli effettuati dalle autorità marittime degli Stati esteri; in realtà anche nel passato l'autorità di uno Stato estero, in virtù delle proprie leggi, poteva effettuare controlli a bordo, ma ora gli accertamenti hanno un carattere più definito, uniforme e si estendono anche alla preparazione dell'equipaggio. La “Visita ai servizi di bordo e alla preparazione morale e professionale degli equipaggi” e il “*Memorandum Of Union*” (MOU), comunemente chiamato Memorandum di Parigi del 1982, sono stati i precursori di tali controlli.

Il capitolo ha introdotto anche, per tutte le navi, un **Numero di identificazione IMO** che, secondo gli emendamenti 2002, dev'essere permanentemente marcato in un punto ben visibile della nave (poppa, fianchi della nave, sovrastrutture) e su una paratia dell'apparato motore.

Tutte le navi, inoltre, devono avere una **Registrazione sinottica continua** (*Continuous Synopsis Record CSR*) rilasciata dall'Amministrazione, in modo che si possa conoscere in ogni momento la sua storia. La registrazione deve contenere: Nome della nave, Numero di matricola, Compartimento, Data d'iscrizione, Stato di bandiera, Numero d'identificazione IMO, Nome del proprietario, dell'Armatore, del Noleggiatore, la società di Classificazione; tutti i cambiamenti successivi.

Cap. **XI – 2** Questa parte del capitolo XI, introdotta con gli emendamenti del dicembre 2002, ha dato attuazione al **Codice ISPS** (*International Ship and Port facility Security*), che detta norme per il controllo del terrorismo, della pirateria e dei clandestini. Il codice comprende la parte A, disposizioni di natura cogente, e la parte B, disposizioni a carattere di raccomandazioni (linee guida). Le navi devono avere un **Sistema di allerta di sicurezza** che, quando viene attivato, deve trasmettere ad un'autorità designata dall'Amministrazione (l'RCC, in Italia è il COGECAP) un'allerta di sicurezza indicante l'identificazione della nave, la posizione e il fatto che la nave stessa corre un serio pericolo di natura terroristica o simile.

L'allerta deve poter essere attivata dal ponte e da almeno un'altra postazione; il dispositivo, quando viene attivato, non deve emettere allarmi sulla nave e deve trasmettere fino alla sua disattivazione. L'autorità che riceve l'allerta deve avvisare lo Stato di bandiera e gli Stati in prossimità dei quali sta operando la nave.

Ci devono essere a bordo un “**Agente di Sicurezza della Nave**”(SSO = *Ship Security Officer*) designato dall’armatore e un “**Piano di Sicurezza della nave**”; il piano deve indicare **le zone di accesso ristretto** (o **limitato**), in cui l’accesso è riservato solo alle persone autorizzate, indicare i sistemi che possiede la nave per le comunicazioni a bordo e fra il bordo e la terra, prevedere per le operazioni più importanti tre livelli di sicurezza: il **livello 1**, il più basso, con il quale si effettuano controlli di routine, il **livello 2** con il quale devono prendersi misure di sicurezza più efficaci e rigorose, il **livello 3** si applica quando un incidente di security è ritenuto altamente probabile. Lo stesso piano deve prevedere le procedure di verifica periodica.

A bordo c’è un **Certificato di Sicurezza della nave (ISSC** = International Ship Security Certificate). La nave può essere soggetta, nei vari porti nazionali ed esteri, al controllo del certificato e dei livelli di sicurezza. Le società di navigazione devono avere a terra degli agenti di sicurezza (**CSO** = Company Security Officer) che collaborano con gli SSO delle navi da esse gestite, mentre tutte le “facilities” portuali (aree e impianti) che interagiscono con la nave devono essere protette da piani di sicurezza e agenti di sicurezza (**PFSO** = Port-facilities Security Officer). La normativa investe tutte le navi “passeggeri” e da carico di SL ≥ 500 t; le navi passeggeri, le petroliere, gasiere, rinfusiere e le navi veloci costruite prima del luglio 2004, devono adeguarsi entro la data della prima verifica delle installazioni radio dopo il 1 luglio 2004, gli altri tipi di navi da carico devono adeguarsi entro il 2006.

Le operazioni o le zone che devono essere controllate, e quindi soggette a uno dei tre livelli di sicurezza, sono generalmente quelle che seguono.

Accessi alla nave (scale, rampe, porte di accesso, passerelle d’imbarco, ormeggi e catene delle ancore, gru e apparecchiature di sollevamento). Livello 1: s’individuano i punti di accesso che devono essere presidiati per impedire accessi non autorizzati e si chiudono a chiave o con catenaccio gli accessi alle zone non presidiate; si controlla l’identità di ogni persona, il biglietto d’imbarco, l’ordine di lavoro; si prevedono a bordo della nave le zone presso le quali effettuare eventuali ispezioni e perquisizioni di persone e bagagli; sui traghetti e sulle navi ro-ro si perquisiscono visivamente i veicoli da imbarcare. Livello 2: si limitano i punti di accesso della nave e si delimita, d’accordo con l’impianto portuale, l’accesso dal lato terra; s’impedisce l’accesso dal mare prevedendo, d’accordo con l’impianto portuale, un pattugliamento dell’intorno della nave; si pattuglia il ponte di notte; si procede a perquisizioni di persone più frequenti e a perquisizioni dei bagagli e delle auto dettagliate; s’impartiscono all’equipaggio procedure per

segnalare persone sospette e si richiama lo stesso ad un livello maggiore di vigilanza. Livello 3 : Si limita l'accesso ad un unico punto presidiato; si scortano le persone a bordo; si può autorizzare l'accesso soltanto alle persone che hanno responsabilità con il piano di sicurezza; si possono sospendere le operazioni di imbarco/sbarco; si può evacuare o muovere la nave; si può effettuare una perquisizione totale o parziale della nave ("ricerca bomba").

Zone della nave ad accesso limitato. (ponte di comando, sala macchina di cat.A, locali contenenti: apparecchiature e sistemi di sicurezza con i loro comandi, come il locale CO2 e del generatore di emergenza, i comandi dell'impianto d'illuminazione, impianti di ventilazione e condizionamento, merci o sostanze pericolose. Stive da carico, i serbatoi dell'acqua potabile con pompe e collettori, le provviste di bordo, gli alloggi). Livello 1: chiusura o protezione dei punti d'accesso; uso di apparecchiature di sorveglianza per il controllo di tali zone; ricorso a turni di guardia o pattuglia; uso di rilevatori automatici. Livello 2: presidio permanente delle apparecchiature di sorveglianza e controllo delle zone adiacenti e quelle di accesso limitato; assegnazione di personale supplementare di pattugliamento. Livello 3: Si definiscono zone di accesso limitato supplementari in prossimità del luogo in cui si è verificato l'incidente di security; si perquisiscono accuratamente tali zone.

Movimentazione del carico. Livello 1: ispezionare il carico (con esame visivo o con apparecchi di scannerizzazione) e gli spazi ad esso destinati prima e durante la movimentazione, accertandosi che s'imbarchi solo il carico previsto; di concerto con l'impianto portuale si perquisiscono i veicoli prima dell'imbarco, secondo la frequenza di perquisizione stabilita nel piano security; si verificano i sigilli per rilevare eventuali manipolazioni dolose. Livello 2: ispezioni e perquisizioni come il livello 1 ma più approfonditi, ricorrendo anche ad altri mezzi di controllo meccanico, con unità cinofile, ecc.. Livello 3: Sospensione della movimentazione del carico; inventario delle merci pericolose presenti a bordo.

Consegna delle provviste di bordo e della posta. Livello 1: accertarsi che le provviste consegnate siano quelle effettivamente ordinate; accertarsi che gli imballaggi delle provviste, buste e pacchi postali siano integri; depositare le provviste e poste in un luogo sicuro. Livello 2: verifiche ed ispezioni più approfondite. Livello 3: sospensione della movimentazione delle provviste o rifiuto d'imbarco delle stesse; rifiuto della posta.

Movimentazione dei bagagli non accompagnati. Livello 1: il 100% dei bagagli viene ispezionato o perquisito, se necessario mediante controllo radioscopico. Non si prevede che i bagagli siano ispezionati sia dalla nave che dall'impianto portuale; nel caso in cui entrambi siano dotati di apparecchiature di controllo, la responsabilità dell'ispezione spetta all'impianto portuale. Effettuare una movimentazione sicura dopo l'ispezione. Livello 2: il 100% dei bagagli sottoposto a controllo radioscopico. Livello 3: sottoporre i bagagli a controllo radioscopico da almeno due angolazioni diverse; limitare, sospendere o rifiutare la movimentazione dei bagagli.

Sorveglianza della nave. Livello 1: Oltre alle misure previste per "l'accesso alla nave", illuminare il perimetro di bordo e il perimetro che circonda la nave (coordinamento con l'impianto portuale); l'illuminazione deve permettere l'identificazione delle persone nei punti di accesso; il personale deve prestare attenzione nell'individuare attività che si svolgono al di fuori della nave, sul lato terra e sul lato mare. Livello 2: aumentare la copertura e l'intensità dell'illuminazione, assegnare personale supplementare a compiti di guardia; aumentare la frequenza e l'intensità delle pattuglie di sicurezza; pattugliare il alto mare e il lato terra rispettivamente con moto e motovedette. Livello 3: Accendere tutta l'illuminazione di bordo e del perimetro della nave; azionare tutte le apparecchiature di sorveglianza e di registrazione delle attività a bordo e nelle vicinanze della nave; effettuare un'ispezione subacquea dello scafo; mettere in moto lentamente l'elica per dissuadere attacchi subacquei.

Il Codice ISPS investe anche le società che gestiscono le "**port facilities**", le quali devono avere un PSFO e un piano di sicurezza che preveda, per l'interfaccia nave-banchina, i tre livelli di sicurezza. Fra il comandante della nave in porto e il PSFO a terra ci dev'essere un accordo sulle misure da prendere e sul livello di sicurezza da adottare. Tutto viene documentato nella "**Dichiarazione di Security**". La decisione di cambiare il livello di sicurezza di un'area portuale spetta al Ministero; infatti, per passare dal livello 1 al livello 3 sono necessari mezzi fisici e intelligence che potrebbero non essere disponibili

ISPS – *International Ship and Port-facility Security* – Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali; comprende una parte A e una parte B e fu adottato il 12 dicembre 2002 con la Ris.n.2 della Conferenza dei Governi contraenti la SOLAS.

SSP – *Ship Security Plan* – E' un piano che viene sviluppato per garantire l'applicazione di misure a bordo della nave, atte a proteggere le persone, il carico, i mezzi per il trasporto del carico, le forniture della nave o la nave dai rischi di incidente di security.

SSA – *Ship Security Assessment* – E' il processo di valutazione sistematica ed analitica dei rischi di security per considerare la possibilità che una sua violazione comporti delle conseguenze al personale, alla nave o al carico. In funzione di tale valutazione si identificano le azioni per ridurre la probabilità di eventi dannosi e lo "Ship Security Plan"

SSL – *Ship Security Log-book* – E' il giornale di registrazione messo a bordo dalla compagnia per registrare gli strumenti e le attività dell' SSP.

PF – *Port Facility* – E' una località, individuata da Governo contraente o dall'Autorità designata, nella quale ha l'interfaccia nave/porto. Essa comprende aree come le zone di ancoraggio, banchine di sosta e gli specchi acque di approdo, comprensive delle attrezzature.

DA – *Designed Authority* – E' l'organizzazione (o le organizzazioni) identificata, all'interno del Paese Contraente, quale responsabile dell'implementazione delle disposizioni dell'ISPS code relativa alla security dell'impianto portuale e dell'interfaccia nave/porto.

CSO – *Security Officer* – E' la persona designata dalla compagnia responsabile di effettuare la valutazione della security della nave, di elaborare il piano di security della nave, di provvedere alla sua presentazione per approvazione e curarne il mantenimento; opera a terra e agisce da collegamento con gli Ufficiali di security del porto e della nave.

SSO – *Ship Security Officer* – E' il Comandante o un ufficiale designato dalla Compagnia come responsabile della security della nave e dell'implementazione ed il mantenimento del suo piano, agisce in collaborazione con il Company Security Officer e con il Port Facility Security Officer.

PFSO – *Port Facility Security Officer* – E' la persona designata come responsabile dell'elaborazione, implementazione, riesame e mantenimento del piano di security dell'impianto portuale, e come collegamento con gli SSO e CSO.

AUDIT – *E' un controllo sistematico per accertare se le attività previste dal Security plan vengono applicate efficacemente e sono idonee per il raggiungimento degli obiettivi che il piano si propone.*

AUDIT INTERNO – *E' una persona della compagnia qualificata per effettuare verifiche interne di conformità alle norme di security.*

VERIFICA IMPIANTO PORTUALE – *Attività di controllo ai sensi dell'ISPS code parte A sezione A/19.1*

LIVELLO DI SICUREZZA – *Qualificazione del grado di rischio (probabilità/gravità delle conseguenze) relativo ad un incidente di security.*

LIVELLO 1: *E' il livello per il quale sono sufficienti le misure protettive di sicurezza che normalmente si predispongono durante la sosta della nave in porto o in rada.*

LIVELLO 2 : *E' il livello per il quale dovranno essere mantenute misure protettive aggiuntive per un certo periodo in quanto si presume esista un elevato rischio d'incidente inerente la security.*

LIVELLO 3 : *Indica il livello per il quale sono necessarie specifiche misure protettive che dovranno essere mantenute per un periodo limitato di tempo, quando l'incidente di security è imminente o probabile, sebbene non sia possibile individuare l'obiettivo preciso. A tale livello si può anche decidere di spostare la nave, evacuarla, predisporre una sua ispezione parziale o totale.*

D O S – *Declaration of Security – E' l'accordo raggiunto da un lato e, dall'altro lato un impianto portuale o un'altra nave in cui essa **si interfacci**, nel quale sono specificate le misure di security che ciascuna delle parti attuerà.*

INCIDENTE DI SICUREZZA – *Qualsiasi atto o circostanza sospetti che minaccino la security di una nave, di un impianto portuale o di un'interfaccia nave/porto, di un'attività da nave a nave.*

INTERFACCIA NAVE/PORTO – *Interazioni ce hanno luogo quando una nave è direttamente ed immediatamente interessata da azioni che comportano il movimento di persone, di merci o la fornitura di servizi portuali alla nave o dalla nave.*

ATTIVITA' DA NAVE A NAVE – *Ogni attività non connessa ad un impianto portuale che implichi il trasferimento di merci o persone da una nave all'altra.*

BAGAGLI NON ACCOMPAGNATI – *Bagagli o pacchi che non arrivano a bordo insieme al proprietario. Questa definizione include anche i pacchi portati per favore, ed il bagaglio che appartiene ai membri dell'equipaggio il quale arriva a bordo in tempi diversi rispetto all'equipaggio, cioè dopo essere stato preso dalla compagnia aerea.....Omissis.....*

TRATTO DAL LIBRO "CAPTAIN'S HANDBOOK" di ANGELO VECCHIA FORMISANO Ed. DUEMME Torre del Greco