



Genova, 12 GENNAIO 2007

Ministero dei trasporti
Comando generale
del Corpo delle capitanerie di porto

A Vedasi elenco indirizzi

Reparto VI

Indirizzo telegrafico: MARICOGECAP

Prot. n. 86/ 608 /Uff.III - Sez.2^

CIRCOLARE TITOLO:
"SECURITY" N. 17

Argomento: Maritime security. Informazioni di sicurezza che la nave è tenuta a presentare prima dell'ingresso in porto.

(Spazio riservato a
protocolli, visti e
decretazioni)

Proseguimento circolari titolo "Security" nn.03 e 11 rispettivamente in data 28 giugno 2004 e 25 luglio 2005.

Con le circolari cui si fa prosecuzione si è avuto modo di disciplinare la gestione delle informazioni di security in oggetto citate la cui comunicazione da parte della nave (Comandante, ufficiale di sicurezza della nave, agente di sicurezza della società, agente raccomandatario) è stata resa obbligatoria dall'art.6 del regolamento (CE) n.725 del 31 marzo 2004.

Con la precitata circolare n.11 è stata, inoltre, diffusa la scheda "Ship pre-arrival security information form" concordata in sede comunitaria ed attualmente già in uso in 5 Stati membri, il cui più omogeneo impiego è oggetto di trattazione presso il maritime security committee della Commissione europea.

A seguito dell'esperienza fin qui maturata, da parte di alcune Capitanerie di porto sono state segnalate situazioni che possono essere ricondotte alla:

A) incompletezza/inadeguatezza dei dati forniti dalla nave a fronte

della richiesta stabilita con l'adozione del precitato "Ship pre-arrival security information form" comunitario;

- B) individuazione dei criteri valutativi da adottare nei casi di non conformità nella sottoposizione delle informazioni in parola e delle conseguenti attività di controllo (SOLAS, XI-2/9) e di eventuale sanzione.

Alla luce di quanto sopra si ritiene preliminarmente di dover richiamare sull'argomento alcuni concetti desumibili dalle norme internazionali in vigore:

1. Il comma 2.1 della regola 9 del capitolo XI-2 della SOLAS individua una gamma di informazioni che le navi possono essere chiamate a fornire (nel caso europeo: devono fornire) ai funzionari debitamente autorizzati dallo Stato del porto (DAO) onde evitare da parte di quest'ultimo l'imposizione delle misure o dei provvedimenti di controllo previsti dal comma 2.5 della precitata regola. Le modalità di assolvimento del surrichiamato obbligo devono essere ritenute accettabili dallo Stato del porto;
2. E' prevista la possibilità per il Comandante della nave di rifiutarsi di fornire le informazioni in oggetto nel qual caso, però, resta inteso che alla nave può essere negato l'ingresso nel porto (XI-2/9.2.2). Di converso sussiste in capo alla nave l'obbligo della registrazione e conservazione di dette informazioni relativamente agli ultimi 10 approdi effettuati (XI-2/9.2.3);
3. Le informazioni di sicurezza sono state altresì oggetto delle raccomandazioni contenute nei paragrafi 4.37, 4.38 e 4.39 della parte B dell'ISPS Code nonché di quelle contenute nella circolare MSC/Circ. 1130 in data 14 dicembre 2004;
4. La specificità della security, all'interno del più vasto campo della sicurezza marittima, è un concetto ormai comunemente riconosciuto. Non stupisce, quindi, che ad essa siano associate pratiche e metodiche differenti da quelle in uso nel comparto

dello shipping ante luglio 2004.

Ne dà testimonianza, tra le altre, l'ISPS Code quando, al paragrafo 4,31 della parte B, chiarisce che, per quanto attiene alla sola security, si applica un concetto di controllo "completamente diverso" potendosi applicare le previste misure anche prima dell'ingresso della nave nel porto;

5. Chiara è quindi la valenza a cui le "pre-arrival security information" assurgono nell'ottica di un controllo preventivo che si basa sul concetto della rilevazione tempestiva di "clear grounds" (fondati motivi). Tale concetto viene ribadito nel paragrafo 1.8 del capitolo 1° dell'annesso alla Risoluzione MSC.159 (78) "Interim guidance on control and compliance measures to enhance maritime security" adottata dall'IMO in data 21 maggio 2004.

La rilevanza dei dati conoscitivi richiesti viene ulteriormente avvalorata dalla lettura, in combinato disposto, del precitato paragrafo con il para. 1.10 dello stesso capitolo nella misura in cui, nello stabilire la presenza o meno di clear grounds, il DAO debba procedere alla valutazione delle precedenti interfacce poste in essere dalla nave.

Pur rimandando, per un quadro esaustivo della questione ed in particolare del processo decisionale demandato al DAO, ad una lettura dell'intero capitolo 3° della precitata risoluzione, non ci si può sottrarre al compito di dover evidenziare la prodromica funzione assegnata dal paragrafo 3.3 alla valutazione delle informazioni in parola;

6. Appare, quindi, non superfluo richiamare l'attenzione sulla necessità che, allorché una nave abbia dichiarata l'intenzione di far scalo in un porto nazionale, al soggetto incaricato di assolvere la delicatissima opera di valutazione "dell'affidabilità" del sistema di security di detta nave, vengano fornite una serie di informazioni puntuali e precise.

Ciò al fine non solo di ridurre al minimo possibile l'alea del rischio dell'imposizione di misure di controllo non necessarie ma

anche, e soprattutto, di non provocare negative ricadute sulle attività economiche delle navi e degli impianti portuali.

In tale ottica si appalesa in tutta la sua evidenza l'importanza rivestita dalla conoscenza e condivisione delle motivazioni di base sottese alla normativa della maritime security da parte di tutti i soggetti, pubblici e privati, chiamati a concorrervi.

In appendice a quanto sopra giova ricordare, inoltre, che:

7. nella scheda in uso non viene tassativamente richiesto di comunicare il "nome" degli ultimi 10 impianti portuali toccati ma, nelle due colonne in esame (UNLOCODE if available, Port facility), si richiedono dati per giungere ad un'univoca individuazione delle interfacce avvenute, al fine anche di consentire al DAO di poter interconnettere eventuali ulteriori informazioni di non pubblico dominio.

Per tanto si chiarisce che, pur essendo il dato UNLOCODE facilmente reperibile sul sito pubblico dedicato (<http://www.unece.org/cefact/locode/service/country.htm>), risulta di maggiore utilità l'impiego del sistema individuativo degli impianti portuali mondiali recentemente adottato dall'International Maritime Organization che impiega l'IMO PORT FACILITY NUMBER rinvenibile a titolo non oneroso, previa registrazione ed assegnazione di username e di password, sul data base del Global Integrated Shipping Information System (<http://gisis.imo.org/public/>).

L'impiego di tale codice alfanumerico infatti consentirebbe al DAO di ricostruire, mediante la consultazione della precitata banca dati del GISIS, un adeguato quadro delle interfacce effettuate dalla nave anche qualora sulla scheda non fosse riportato l'altro dato individuativo della port facility;

8. Presso l'IMO, nei competenti comitati MSC e FAL, sono in corso lavori per la definizione di un protocollo per la trasmissione in via informatica, con il criterio del "one-stop-shop" (sportello unico), di tutte le informazioni che una nave è tenuta a dare allo Stato

del porto e, per tanto, sempre più si appalesa l'esigenza di una corretta ed esaustiva sottoposizione dei dati richiesti al fine anche di non pregiudicare i vantaggi che potrebbero derivare dall'eventuale standardizzazione di alcune fasi delle attività connesse all'arrivo della nave nel porto.

Relativamente alle eventuali misure sanzionatorie applicabili a fronte di conclamate non conformità, si ritiene di non potersi astenere dal richiamare preliminarmente l'attenzione sul requisito della "proporzionalità" enunciato dalla norma convenzionale (SOLAS, XI-2 artt. 9.1.2 e 9.2.4) e su quelli della "efficacia, proporzionalità e dissuasività" richiesti dalla norma comunitaria (Reg. 725/2004 art.14). Ciò detto appare non del tutto pleonastico richiamare quanto segue:

9. Il comma 1.3 della regola 9 del capitolo XI-2 della SOLAS prevede che nelle c.d. misure di controllo applicabili alle navi in porto (ispezione, ritardo, restrizione delle operazioni ovvero espulsione della nave) siano da annoverare, con valenza accessoria o alternativa, anche "altre misure amministrative o correttive di minore impatto". Di converso la norma, nel disciplinare, al seguente comma 2°, i provvedimenti applicabili alle navi che intendono entrare in porto, non cita la possibilità dell'applicazione di misure amministrative.
10. Per quanto attiene al punitivo per eventuali infrazioni, nelle more dell'emanazione dell'apposito decreto diretto ad individuare il regime sanzionatorio ai sensi dell'articolo 14 del Regolamento (CE) n. 725/2004, per le violazioni all'obbligo di fornire le prescritte "pre-arrival security information" si ritiene possa trovare applicazione l'articolo 1174 del Codice della navigazione, qualora la nave debitamente informata ritenga comunque di non cancellare il previsto scalo.

Si ritiene infatti che l'applicazione di detto punitivo possa

derivare il proprio fondamento normativo dall'obbligo per le navi di fornire le informazioni previste nella scheda comunitaria stabilito mediante regolamentazione locale della materia (ordinanza di polizia marittima).

Tutto ciò premesso, si invitano le Capitanerie di porto e gli Uffici Circondariali marittimi a:

- a). procedere ad un attento riesame degli assetti organizzativi interni affinché il DAO sia messo nelle condizioni di poter espletare, con tempestività e completezza, i compiti ad esso demandati potendo fare affidamento, anche nella fase di valutazione preventiva, su esaustive informazioni;
- b). promuovere una maggiore interazione con i soggetti interessati dello shipping, nell'ottica di una necessaria condivisione degli obiettivi comuni, per migliorare e rendere sempre più efficiente ed efficace il sistema di maritime security.

IL COMANDANTE GENERALE
Amm. Isp. Capo (CP) Luciano DASSATTI

ELENCO INDIRIZZI

INDIRIZZI PER COMPETENZA

- | | |
|---|------------|
| ➤ DIREZIONI MARITTIME | TUTTE |
| ➤ CAPITANERIE DI PORTO | TUTTE |
| ➤ UFFICI CIRCONDARIALI MARITTIMI | TUTTI |
| ➤ CONFITARMA - Piazza dei SS. Apostoli, 66 | 00187 ROMA |
| ➤ FEDARLINEA - Piazza G.G. Belli, 2 | 00153 ROMA |
| ➤ FEDERAGENTI Agenti Marittimi - Piazza G.G. Belli, 2 | 00153 ROMA |

INDIRIZZI PER CONOSCENZA

- | | |
|--|------------|
| ➤ MINISTERO DEI TRASPORTI | |
| - Gabinetto del Sig. Ministro – Piazza della Croce Rossa, 1 | 00161 ROMA |
| - Ufficio Legislativo - Piazza della Croce Rossa, 1 | 00161 ROMA |
| - Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo ed Aereo
Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti
Marittimi e dei Porti (CISM) | 00144 ROMA |
| - Direzione Generale della Navigazione e del Trasporto Marittimo
e Interno – Divisione 4 ^A - Viale dell'Arte, 16 | 00144 ROMA |

INDIRIZZI PER ESTENSIONE DI COPIA

- | | | |
|--|---------------------|-------------------------|
| ➤ STATO MAGGIORE MARINA – Reparto III | 00100 ROMA | |
| ➤ COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO | | |
| - Ufficio del Vice Comandante Generale | Viale dell'Arte, 16 | 00144 ROMA |
| - Reparto III | Viale dell'Arte, 16 | 00144 ROMA |
| - Reparto VI Ufficio I | Viale dell'Arte, 16 | 00144 ROMA |
| - Reparto VI Ufficio IV (Centro di formazione) | | 16100 GENOVA |
| ➤ ACCADEMIA NAVALE – Gruppo Insegnamento CP | | 57100 LIVORNO |
| ➤ SCUOLA SOTTUFFICIALI M.M. – Gruppo insegnamento NP | | 07024 LA MADDALENA (SS) |