

COMPENDIO
PER LA PREPARAZIONE ALL'ESAME
PER IL CONSEGUIMENTO
DELL'ABILITAZIONE ALL'IMBARCO
IN QUALITA' DI
GUARDIA GIURATA PARTICOLARE
ABILITATA AL SERVIZIO ANTIPIRATERIA
SU NAVIGLIO NAZIONALE

Ai sensi dell'Allegato Tecnico al Disciplinare per la formazione delle guardie giurate addette ai servizi di sicurezza sussidiaria del 26/2/2015 punto 2.3.1.



SEZIONE	PARAGRAFO E SOTTOPARAGRAFO
1	<p>1.1 TERMINOLOGIA – TIPI DI NAVI E LORO CARATTERISTICHE</p> <p>1.1.1 PARTI PRINCIPALI DI UNA NAVE</p> <p>1.1.2 DEFINIZIONI E TERMINI</p> <p>1.1.3 TIPI DI NAVI E RELATIVI CARICHI TRASPORTATI VIA MARE</p> <p>1.2 LE OPERAZIONI COMMERCIALI</p> <p>1.3 IL COMANDANTE DELLA NAVE</p>
2	<p>2.1 QUADRO NORMATIVO IN MATERIA DI SAFETY NEL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO</p> <p>2.1.1 NORMATIVA DI CARATTERE INTERNAZIONALE</p> <p>2.1.1.1 LA CONVENZIONE SOLAS '74 COME EMENDATA</p> <p>2.1.2 LA NORMATIVA DI CARATTERE COMUNITARIO</p> <p>2.1.3 NORME DI CARATTERE NAZIONALE INERENTI LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE</p> <p>2.2 I MEZZI DI SALVATAGGIO A BORDO DELLE NAVI</p> <p>2.3 PROTEZIONE ANTINCENDIO ATTIVA E PASSIVA A BORDO DELLE NAVI</p> <p>2.4 PORT STATE CONTROL – PSC</p>
3	<p>3.1 – QUADRO NORMATIVO IN MATERIA DI MARITIME SECURITY NEL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO</p> <p>3.2 – ISPS CODE</p> <p>3.2.1 – DEFINIZIONI</p> <p>3.2.2 – LO SHIP SECURITY PLAN (SSP)</p> <p>3.2.3 – LO SHIP SECURITY OFFICER (SSO) AGENTE DI SICUREZZA DELLA NAVE</p> <p>3.3 – LA NORMATIVA COMUNITARIA</p> <p>3.4 – LA NORMATIVA NAZIONALE</p> <p>3.4.1 – IL PROGRAMMA NAZIONALE DI SICUREZZA MARITTIMA E PORTUALE – PNSM</p> <p>3.4.2 – LA SICUREZZA SUSSIDIARIA</p> <p>3.5 – LA MARITIME SECURITY come OBIETTIVO STRATEGICO</p> <p>3.6 - LE MINACCE ALLA “SECURITY” MARITTIMA_ LOTTA ALLA PIRATERIA e AL TERRORISMO MARITTIMO</p> <p>3.6.1 IL TERRORISMO MARITTIMO</p>

	<p>3.7 PIRATERIA MARITTIMA</p> <p>3.7.1 – IMBARCO DELLE GUARDIE GIURATE PARTICOLARI IN SERVIZIO ANTIPIRATERIA</p> <p>3.7.1.1 – CENNI SULLE MODALITA' DI SOVLGIMENTO DEL SERVIZIO DI PROTEZIONE A BORDO DELLE NAVI DA PARTE DELLE GUARDIE GIURATE PARTICOLARI</p> <p>3.7.1.2 – CENNI SULLE SOCIETA' CHE FORNISCONO IL SERVIZIO DI PROTEZIONE DELLE NAVI ATTRAVERSO L'IMPIEGO DI GUARDIE GIURATE PARTICOLARI</p>
4	<p>4.1 – LA CONVENZIONE UNCLOS DEFINIZIONI E DETERMINAZIONI DEGLI SPAZI MARITTIMI, POTERI DEGLI STATI, GLI ATTI ILLECITI</p> <p>4.2 – LA PIRATERIA SECONDO LA CONVENZIONE UNCLOS</p> <p>4.3 – LA CONVENZIONE SUA E RELATIVO PROTOCOLLO IN MATERIA DI SOPPRESSIONE DEGLI ATTI ILLECITI</p>
5	<p>5.1 – LE EMERGENZE A BORDO DI UNA NAVE MERCANTILE</p> <p>5.2 – IL RUOLO DI APPELLO E L'ORGANIZZAZIONE DI BORDO PER CONTRASTARE LE EMERGENZE – SEGNALI PER L'EMERGENZA</p> <p>5.2.1 – AZIONI DA COMPIERE ALL'EMISSIONE DEL SEGNALE DI EMERGENZA GENERALE</p> <p>5.2.2. GESTIONE SCHEMATICA DI UNA EMERGENZA E DELL'ABBANDONO NAVE</p> <p>5.2.3 ADDESTRAMENTO, FAMILIARIZZAZIONE ED ESERCITAZIONI</p> <p>5.3 – ALTRI ALLARMI</p>
6	<p>6.1 – IL SISTEMA GMDSS</p> <p>6.1.1 – EPIRB SATELLITARE</p> <p>6.2 – LA CENTRALE OPERATIVA DEL COMANDO GENERALE DELLE CC.PP. – IMRCC – ITALIAN MARITIME RESCUE COORDINATION CENTER</p> <p>6.2.1 – AIS – AUTOMATIC IDENTIFCATION SYTEM</p> <p>6.2.2 – LRIT – LONG RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING</p> <p>6.2.3 – SSAS – SHIP SECURITY ALERT SYSTEM</p>

1.1 TERMINOLOGIA - TIPI DI NAVI E LORO CARATTERISTICHE

Prima di addentrarci nell'esame dei vari tipi di navi che circolano sui mari del mondo è opportuno che si ricordi la definizione di nave. Per far ciò preleviamo la definizione di NAVE, dal vigente Codice della Navigazione:

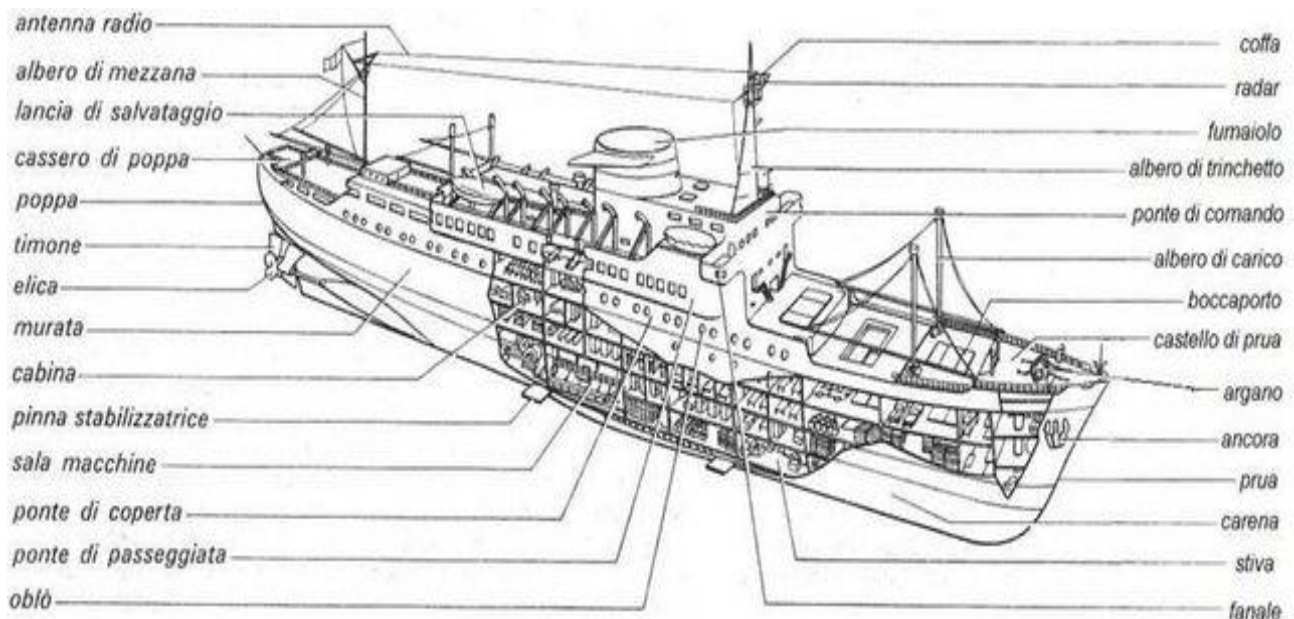
“.....Per nave si intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo.....”

Quindi un panorama piuttosto ampio relativamente ad un mezzo di trasporto che provvede allo spostamento di carichi per circa l'80% delle merci che transitano da un paese all'altro o nell'ambito dello stesso paese.

Ovviamente non resta fuori dal contesto il trasporto di persone, i cosiddetti “passeggeri”, che ne usufruiscono sia per spostamenti di lavoro (es. autisti di camion su navi ro-ro) che per viaggi di piacere.

Nel seguito esamineremo, fra le varie tipologie, anche le differenze fra navi come, ad esempio, quelle denominate “traghetto passeggeri ro-ro” e quelle ben più note al grande pubblico denominate “navi da crociera”.

1.1.1 PARTI PRINCIPALI DI UNA NAVE



1.1.2 DEFINIZIONI E TERMINI

Dal semplice disegno di una nave passeggeri si può ricavare facilmente la nomenclatura delle parti principali di una nave, in questo caso una nave passeggeri.

Dopo aver dato uno sguardo al disegno schematico di una tipica nave passeggeri è opportuno che si riportino i termini più comuni che delineano il linguaggio tipico di bordo.

Bitta – elemento verticale saldamente fissato al ponte scoperto della nave che serve per manovrare i cavi di ormeggio

Bunker e Bunkeraggio – rispettivamente il combustibile necessario ad alimentare l'apparato motore ed elettrogeni di bordo e l'operazione di rifornimento.

Carena – parte immersa dello scafo (opera viva) dalla cui forma dipendono anche le qualità nautiche della nave.

Chiglia – è l'asse longitudinale - compreso tra il dritto di poppa e il dritto di prua o tra lo specchio di poppa e la ruota di prua - situato lungo la parte inferiore dello scafo. La chiglia è una delle parti portanti della struttura ed è ben identificabile sulle imbarcazioni costruite in legno.

Cisterna del carico – spazio della nave destinato a contenere carichi liquidi e che possono essere di varia natura (acqua, petrolio grezzo, prodotti raffinati o chimici, ecc).

Dislocamento – è il peso del volume d'acqua che viene spostata quando lo scafo è in acqua.

Dritta – lato destro nave rivolgendo lo sguardo a prua.

Elica - è l'organo in grado di trasformare la potenza meccanica di un albero rotante (asse) in variazione della quantità di moto di un fluido allo scopo di generare una propulsione secondo il principio di azione e reazione.

Giardinetto – è ciascuno dei due spigoli arrotondati che uniscono le fiancate allo specchio di poppa.

Immersione – misura la parte immersa della nave. Dalla linea di galleggiamento alla chiglia. Per la

verifica dell'immersione, nelle grandi navi, esistono a poppa, a prua ed al centro delle murate le targhe di immersione.

Infermeria: locale, oppure un complesso di locali, dove vengono effettuate dall'assistenza sanitaria le prime cure medico-sanitarie, ovvero servizi di pronto soccorso.

Larghezza della nave – è la massima dimensione trasversale misurata da lato a lato.

Lunghezza fuori tutto della nave – è la lunghezza della nave misurata fra le estremità poppiere e quella prodiera.

Lunghezza fra le perpendicolari - è la lunghezza dello scafo di una nave misurata nel piano di simmetria tra la perpendicolare di prora e la perpendicolare di poppa.-

Locale macchine – E' il locale di bordo che contiene i motori necessari alla propulsione della nave.

Locali del carico ro-ro - Sono locali tipici di una nave traghetto ro-ro (roll on – roll off) dai quali il carico transita (imbarca e sbarca) in maniera orizzontale sulle proprie ruote;

Locali di categoria speciale - Sono locali tipici di una traghetto passeggeri ro-ro nei quali il carico rotabile ma anche le auto con passeggeri a bordo transita in maniera orizzontale (tipici dei traghetti in servizio di linea);

Marca di bordo libero – è la linea disegnata sui fianchi della nave che rappresenta la massima immersione che può raggiungere la stessa durante la navigazione.

Mascone – è ciascuna delle due parti strutturali delle fiancate prodiere e che si uniscono alla ruota di prora.

Murata – è la fiancata della nave sopra la linea di galleggiamento.

Oblò – apertura, circolare o rettangolare ed a tenuta stagna, praticata principalmente sulla parte degli alloggi e locali di vita per dare luce ai locali interni della nave ed eventualmente arieggiarli (sono le finestre della nave).

Ombrinale – è ciascuno dei fori di cui sono muniti i ponti e le sovrastrutture delle navi per lo scolo dell'acqua di lavaggio o di quella involontariamente imbarcata (pioggia o colpi di mare).

Opera morta – è quella parte dello scafo che si trova al di sopra della linea di galleggiamento.

Opera viva – è quella parte dello scafo che si trova al di sotto della linea di galleggiamento (carena).

Personale di coperta – è la parte dell'equipaggio che svolge servizio in area definita come "coperta" ovvero fuori dell'apparato motore ed addetto, tra l'altro, alla condotta della navigazione, alle manovre di arrivo e partenza, caricazione della nave, manutenzione esterna della nave. Il Comandante fa parte di questa sezione come pure i relativi ufficiali

Personale di Macchina – è la parte dell'equipaggio che svolge servizio in area definita come "macchina" ovvero entro l'apparato motore ed addetto alle conduzioni dei motori di propulsione e generazione di corrente detti Diesel Generatori. Cura la manutenzione meccanica della nave. Il Direttore di Macchina fa parte di questa sezione come pure i relativi ufficiali

Personale di Camera e Cucina – è la parte dell'equipaggio che svolge servizio in area definita come "Camera e Cucina" ovvero si cura della pulizia, rassetto ed ospitalità della nave per la parte alloggi sia equipaggio che passeggeri e che provvede alla confezione dei pasti ed al mantenimento della cambusa ove vengono conservate le provviste alimentati di bordo. Sulle navi da passeggeri il responsabile delle due sezioni è il Capo Commissario con altri ufficiali Commissari.

Ponte – è il piano longitudinale che divide la nave orizzontalmente.

Ponte di coperta – è il ponte più elevato, completo da poppa a prua. E' quello che, ad esempio, sulle navi portarinfuse, petroliere, portacontenitori si percorre per raggiungere l'area alloggi.

Ponte di Comando o Plancia – è il luogo da cui viene diretta la navigazione. Normalmente anche il luogo ove è sistemata la stazione radio di bordo.

Poppa – è la parte posteriore della nave.

Poppavia – è il termine molto utilizzato a bordo che indica che un oggetto rispetto ad un altro è situato verso la poppa dell'imbarcazione.

Prua/Prora – è la parte anteriore della nave.

Proravia – è il termine molto utilizzato a bordo che indica che un oggetto rispetto ad un altro è situato verso la prua.

Sala Macchine – è il o sono i locali della nave destinati a contenere gli apparati di propulsione o di generazione elettrica

Sala Controllo propulsione – è il locale, situato nel locale macchine dal quale viene controllato l'andamento dei motori di propulsione o di generazione elettrica di bordo.

Saletta – locale interno della nave dove si consumano i pasti e l'equipaggio socializza.

Scafo – è l'insieme degli elementi costruttivi che formano la parte stagna dell'imbarcazione.

Sentina – è la parte inferiore interna dello scafo nel quale si raccolgono le acque di scolo che non possono essere scaricate direttamente fuori bordo. Normalmente, sulle navi la sentina classica è quella presente nei locali macchina.

Sinistra – lato sinistro nave rivolgendo lo sguardo a prua.

Stazza – è il volume (non è un peso) interno dello scafo, la cui unità di misura è la tonnellata di stazza (pari a 2,832 mc).

Stazza lorda – è il volume di tutti gli spazi chiusi, compresi quelli non adatti a contenere il carico.

Stazza netta – è la cubatura di tutti gli spazi adibiti al trasporto della merce o dei passeggeri sempre espressa in tonnellate di stazza.

Stiva – è lo spazio interno della nave, compreso tra il fondo e il primo ponte a partire dal basso, adibito a contenere il carico dell'imbarcazione.

Timone – è l'elemento dell'imbarcazione che permette di seguire costantemente una rotta o di cambiare direzione.



1.1.3 – TIPI DI NAVI E RELATIVI CARICHI TRASPORTATI VIA MARE

Molteplici sono i tipi di navi coinvolte nelle attività del servizio ANTIPIRATERIA, ovvero delle navi sulle quali è consentito lo svolgimento del predetto servizio da parte delle Guardie Giurate armate.

Sono, innanzitutto, le navi soggette all' ISPS Code ed al Reg. n. 725/04/CE ed impegnate in viaggi internazionali, ovvero in viaggi fra il porto di uno Stato con il porto di altro Stato contraente la Convenzione SOLAS '74 come emendata.

Parliamo quindi, in generale di navi cosiddette “alturiere” ovvero che svolgono viaggi nell’Alto Mare (definizione di cui parleremo in seguito).

Esaminiamo alcuni tipi di navi definendole come indicato dalla Convenzione Solas '74 come emendata.

NAVI PASSEGGERI (DA CROCIERA)



La Convenzione Solas '74 come emendata definisce NAVE DA PASSEGGERI una nave che trasporti più di 12 passeggeri.

La nave da Passeggeri si caratterizza strutturalmente per la presenza di un elevato numero di ponti destinati alle cabine per passeggeri ed ampi spazi per attività sociali - quali bar, ristoranti, cinema, teatri - grandi cucine e cambuse e, tipicamente, per la presenza di un **elevato** numero di membri di equipaggio necessario sia alle attività operative che di emergenza (es. raccolta dei passeggeri dalle cabine, trasferimento alle imbarcazioni di salvataggio, fronteggiare eventuali incendi).

E' opportuno segnalare quale sia la differenza fra PERSONE, PASSEGGERI ED EQUIPAGGIO.

PASSEGGERI – Sono coloro che pagano un corrispettivo per il viaggio acquistando un biglietto e di età inferiore ad un anno

EQUIPAGGIO – Sono coloro che operano al servizio della nave in diverse tipologie di servizi (le principali: Coperta, Macchina, Camera, Cucina, Medico).

PERSONE – Sono la sommatoria di PASSEGGERI + EQUIPAGGIO

Inoltre, per particolari tipi di navi (es. navi da ricerca oceanografica), a bordo si può trovare anche altro personale, destinato a servizi specifici, che non fa parte né dell'equipaggio e né dei passeggeri e che viene identificato come personale speciale.

NAVE TRAGHETTO PASSEGGERI RO-RO

Sono navi passeggeri come quelle da crociera con la caratteristica peculiare di avere la possibilità di imbarco di rotabili da carico o auto al seguito passeggeri, in maniera di movimento orizzontale attraverso rampe posizionate a poppa e talvolta anche a prora.

La foto di un classico traghetto passeggeri ro-ro mostra chiaramente le differenze con una nave passeggeri (in via principale la rampa poppiera per l'accesso di rotabili).

Tali navi sono dotate di Locali carico ro-ro e di Categoria Speciale come indicati nella parte "Definizioni".

UNITA' VELOCE HSC (HIGH SPEED CRAFT) DA PASSEGGERI (ANCHE RO-RO)

E' una nave passeggeri le cui caratteristiche strutturali e di velocità la rendono classificabile ai sensi del Codice HSC collegato al Cap. X della Convenzione Solas '74 come emendata.

Alcune di queste unità possono essere anche di tipo ro-ro, come quelle in figura.



NAVE DA CARICO GENERALE

E' definita "Nave Da Carico" qualsiasi nave che non sia nave passeggeri. Ovviamente nell'ambito delle navi da carico coesistono tante tipologie di navi e fra queste quelle adibite a *carico generale*.

Si intendono sotto questa dizione le navi che trasportano carichi solidi, generalmente in colli di vario genere. Carichi comunque non containerizzato. Possono essere adibite ad esempio al trasporto di partite di singoli piccoli colli come pure grandi coils o casse. Vedi foto sotto.



NAVI PORTACONTAINER

Sono navi da carico destinate al trasporto di “unità di carico” definite Containers.

I Containers sono divenuti il mezzo più utilizzato per il trasporto di merci di tutti i generi, comprese sostanze liquide, refrigerate e merci pericolose.

I containers sono realizzati in misure standard in genere di 20 piedi o 40 piedi, in tale modo le stive delle navi adibite al loro trasporto sono standardizzate nelle dimensioni, astraendo dalla nazionalità della nave o dall’armatore che ne è proprietario.

Tale sistema di trasporto merci ha molto velocizzato le operazioni di imbarco sbarco, rispetto a quelli necessari per caricare e scaricare una nave da carico generale.



NAVI CISTERNA

E’ una nave da carico adibita al trasporto di carichi liquidi in bulk (alla rinfusa, ovvero non in colli). Tali carichi liquidi possono spaziare dall’acqua fino ai carichi infiammabili e pericolosi come petrolio grezzo o suoi raffinati (in tal caso tali navi vengono indicate come Tanker – petroliere), oppure prodotti chimici allo stato liquido (in tal caso le navi vengono indicate come “Chimichiere”).

Strutturalmente le petroliere o navi cisterna sono facilmente riconoscibili in quanto presentano un ponte di coperta senza grandi sovrastrutture ma con presenza di tubazioni e valvole.



NAVE PETROLIERA



NAVE GASIERA

E' una tipologia di nave Cisterna adibita al trasporto di LNG (*Liquified Natural Gas – Metano*) o di LPG (*Liquified Petroleum Gas*) allo stato liquido, ovvero trasportato sotto pressione per agevolarne il trasporto in grandi quantità. Normalmente il tipo di gas allo stato liquido per il quale sono abilitate, è indicato in grandi lettere sulla fiancata della nave. Strutturalmente tali navi si distinguono in quanto, generalmente, le cisterne adibite al carico sono in forma di grandi semisfere che si elevano sullo scafo. La forma sferica è dovuta alla necessità di contenere le pressioni interne necessarie al mantenimento allo stato liquido del gas contenuto nelle cisterne.



NAVI BULK (CARICHI SECCHI ALLA RINFUSA)

Sono navi, come quella nella sottostante figura, che sono adibite al trasporto di carichi secchi alla rinfusa (cd. in bulk) quali carbone, minerali, granaglie (es. grano, mais, riso, soia) in stive che presentano una particolare forma ad esagono (cd. autostivanti) che evitano lo spostamento del carico in navigazione con conseguente compromissione della stabilità della nave. Strutturalmente si distinguono in quanto presentano un piano di coperta senza particolari sovrastrutture ma con evidenti boccaporte (coperture di un certo numero di stive). Le stive sono di grandi dimensioni visto che il carico viene imbarcato "in bulk".



Taranto, 9 agosto 2018
Bulk carrier **NAVIOS SOUTHERN STAR** IMO 9518115

ALTRI TIPI DI NAVI

Quelle fin qui indicate sono le tipologie più diffuse di naviglio mercantile, ma ne esistono di altre di tipo che potremmo definire come specialistico come le navi posacavi, le navi appoggio alle piattaforme offshore, le navi da ricerca oceanografica, navi adibite ai carichi refrigerati (es. frutta, carni congelate, pesce) o adibite al trasporto di animali vivi. Ne riportiamo, nel seguito alcune immagini.

NAVE APPOGGIO OFFSHORE



NAVE OCEANOGRAFICA



NAVE DA PESCA



NAVI ROMPIGHIACCIO



NAVI FRIGORIFERE



NAVI PER TRASPORTO DI BESTIAME VIVO



1.2 – LE OPERAZIONI COMMERCIALI

Lo scopo principale per il quale si sono sviluppati i traffici marittimi e con essi le navi, è quello di assicurare gli interscambi commerciali.

Se la nave compie quasi per intero la sua missione effettuando il viaggio via mare, ovvero coprendo le distanze, spesso in migliaia di miglia, fra il porto di partenza e quello di arrivo con il

solo scopo del trasporto di un bene, tale bene deve essere poi sbarcato, oltre che essere imbarcato al porto di partenza.

In funzione delle varie tipologie di navi e dei carichi a cui le stesse sono abilitate si differenziano le attività connesse con la movimentazione delle merci che le navi trasportano.

Tali attività vengono definite come “operazioni commerciali”.

Sono varie le componenti di terra ma anche quelle di bordo che collaborano nei porti per lo svolgimento in sicurezza, rapidità ed efficienza di tali attività.

I soggetti coinvolti sono:

- 1) **Le Autorità del porto** (in Italia l’Autorità Marittima rappresentata dalle Capitanerie di porto, dalle Autorità di Sistema Portuale e dagli Uffici delle Dogane)
- 2) **Le Autorità Sanitarie** (In Italia rappresentate dagli uffici locali di Sanità Marittima)
- 3) **Le Autorità di Polizia ed Immigrazione**
- 4) **Gli spedizionieri** che preparano la documentazione necessaria per l’imbarco o lo sbarco delle merci
- 5) **Gli Agenti marittimi** che assistono gli armatori ed i Comandanti delle navi per il disbrigo delle pratiche portuali
- 6) Le **Maestranze portuali** che forniscono la manodopera necessaria per le operazioni di carico/scarico (carichi tradizionali), stivaggio del carico attraverso il loro posizionamento a bordo, rizzaggio/derizzaggio (assicurare veicoli e containers).
- 7) L’**Equipaggio** della nave che sovrintende alle operazioni di caricazione e scarica della nave, in quanto il Comandante rimane il responsabile finale di tutte le attività connesse al sicuro trasporto via mare.
- 8) **Il Responsabile del terminal** presso cui la nave svolge interfaccia (attività fra nave ed impianto portuale)

Le operazioni commerciali variano in funzione della tipologia di carico da movimentare e quindi della nave che le trasporta.

Avremo quindi mezzi di banchina o di bordo e personale specializzato portuale per ogni tipologia di carico.

Se infatti in un impianto portuale destinato alle navi container avremo alcuni tipi di gru quali i cosiddetti “Paceco” ed in altri destinati all’imbarco o sbarco di carichi alla rinfusa avremo nastri trasportatori o benne o pale meccaniche che lavorano in stiva, nei terminal petroliferi avremo bracci o manichette di grande diametro collegate ai ***manifold*** (collettori) di una nave cisterna raffigurati nella immagine sottostante.



Nei terminal destinati ad interfaccia con navi passeggeri da crociera avremo grandi spazi dedicati ai controlli su passeggeri e bagagli con sportelli per check in e check out (come in un aeroporto) mentre nei terminal traghetti avremo spazi dedicati ai passeggeri ma anche grandi piazzali all'aperto dedicati ai rotabili pesanti o auto (accompagnate o meno dai passeggeri) che devono prendere imbarco o appena sbarcati rispettivamente dalle navi traghetto passeggeri ro-ro o da navi car carrier.

Va fatta un'ultima considerazione circa la differenza fra **Servizi Portuali ed Operazioni Portuali.**

I Servizi portuali sono quelle attività necessarie per l'entrata o l'uscita in sicurezza da un porto (cd. servizi ancillari alla sicurezza della navigazione). Essi infatti sono individuati dal Codice della Navigazione e suo Regolamento di Applicazione (R.D. 30.3.1942 n. 327 e ss.mm.) in:

- SERVIZIO DI PILOTAGGIO
- SERVIZIO DI RIMORCHIO
- SERVIZIO DI ORMEGGIO

Per quanto attiene invece alle operazioni portuali esse sono parimenti disciplinate dal Codice della Navigazione e relativo regolamento ma afferiscono alle attività commerciali di cui si è ampiamente trattato.

"Paceco" o gru per la movimentazione dei container



1.3 IL COMANDANTE DELLA NAVE

Le attribuzioni e responsabilità del Comandante della nave con particolare riferimento al Comandante di nave italiana, sono disciplinate dal vigente Codice della Navigazione e relativo Regolamento di applicazione.

A bordo, con nave in corso di navigazione, quale "Capo della spedizione", ovvero quale "Capo della comunità viaggiante", il Comandante assume funzioni di Ufficiale di Stato Civile ed Ufficiale di Polizia Giudiziaria e responsabile della polizia di bordo. In qualità di [ufficiale di stato civile](#), quando a bordo e con nave in corso di navigazione, può redigere alcuni importanti atti di [stato civile](#) quali: l'[Atto di nascita](#), l'[Atto di morte](#) e l'[Atto di scomparsa in mare](#). Sempre a bordo in corso di navigazione, può ricevere un [testamento](#) ed in presenza di imminente pericolo di perdita della vita può celebrare il [matrimonio](#).

Possono assumere il comando di una nave ed operare nella funzione di comandante coloro i quali siano in possesso dei particolari requisiti, dei titoli richiesti e delle certificazioni previste dall'attuale normativa nazionale ed internazionale disciplinanti l'attività marittima.

I titoli per assumere la qualifica di Comandante sono disciplinati dalla Convenzione STCW come emendata dell'IMO e dalle leggi Comunitarie e Nazionali che recepiscono tali orientamenti.

Quindi il Comandante è il Capo della spedizione, come recita il Codice della Navigazione e, come indicato dall'art. 186 dello stesso ***“tutte le persone che si trovano a bordo sono soggette all'autorità del Comandante della nave”***.

La Gerarchia di Bordo viene così delineata dal Codice della Navigazione:

1 **Comandante**

2 Direttore di Macchina, Comandante in Seconda, Capo Commissario, e Medico di Bordo

3 Primo Ufficiale di Coperta, Primo Ufficiale di Macchina

4 Secondo Ufficiale di Coperta, Secondo Ufficiale di Macchina

5 Gli altri ufficiali

6 Nostro e Capo operaio

7 Gli altri sottufficiali

8 I Comuni

Il Pilota del porto quando presta servizio a bordo è equiparato al Primo Ufficiale di Coperta.

2.1 QUADRO NORMATIVO IN MATERIA DI SAFETY NEL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO

In materia di Safety – Sicurezza della Navigazione è necessario addentrarsi sui tre livelli che interessano e che prescrivono norme sia per le Compagnie di Navigazione, sia per i Comandanti delle navi battenti bandiera italiana, sia per gli equipaggi di tali unità.

I tre livelli sono individuati in:

NORME INTERNAZIONALI

NORME COMUNITARIE

NORME NAZIONALI

2.1.1 – NORMATIVA DI CARATTERE INTERNAZIONALE

Prima di procedere a descrivere quali sono le principali norme di carattere internazionale inerenti la Maritime Safety, è opportuno che venga descritta l'attività svolta dall'agenzia internazionale che ha delega, da parte delle Nazioni Unite, di occuparsi della Sicurezza della Navigazione a livello globale.

Tale Agenzia è denominata **IMO – International Maritime Organization** con sede a Londra.

Fu costituita con una Convenzione delle Nazioni Unite nel 1948 ed oggi conta 170 paesi aderenti. Fra questi tutte le grandi potenze marittime del Globo.



L'IMO opera attraverso vari comitati e sottocomitati.

Il più importante, e quello di prima istituzione, è il **MSC – Maritime Safety Committee** – che legifera in tema di Sicurezza della Navigazione.

L'IMO ha emanato nel tempo oltre 50 Convenzioni che coprono vari argomenti e problematiche che interessano il naviglio mercantile mondiale, nonché oltre 1000 fra codici e raccomandazioni.

Fra le Convenzioni di maggior rilievo si ricordano:

- La Convenzione SOLAS (prima edizione nel 1948, poi un'altra nel 1960 ed infine quella in vigore del 1974 che ha subito, ad oggi, molteplici emendamenti). SOLAS = SAFETY OF LIFE AT SEA che tratteremo dettagliatamente nel seguito
- La Convenzione ILLC – International Load Line Convention - che si interessa delle linee di massimo carico e di tutto ciò che afferisce alla tenuta stagna della nave
- La Convenzione STCW – Standard Training Certification and Watchkeeping – che tratta dell'addestramento e certificazione dei marittimi nonché della tenuta della guardia in navigazione, sia in coperta che in macchina
- La Convenzione TONNAGE – che detta i principi per il calcolo della stazza delle navi mercantili
- La Convenzione MARPOL – Maritime Pollution - che detta regole inerenti la protezione dell'ambiente marino e dell'aria.

Le Convenzioni SOLAS, la STCW e la MARPOL sono considerati i tre pilastri dell'IMO.

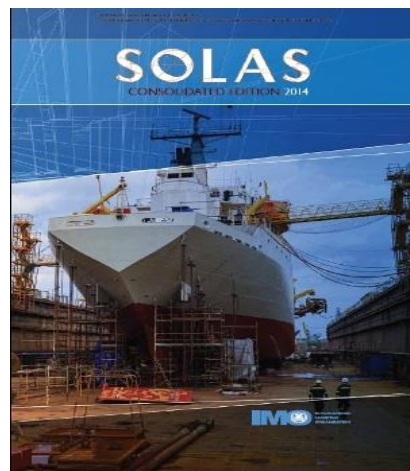
2.1.1.1 LA CONVENZIONE SOLAS '74 COME EMENDATA

La definiamo Convenzione SOLAS '74 come emendata, in quanto la sua adozione consolidata risale al 1974 ma è stata emendata più volte. E' certamente la Convenzione più nota dell'IMO.

Essa, come nel titolo, tratta delle regole e norme inerenti la salvaguardia della vita umana in mare.

La Convenzione in sé consta di 13 articoli indicati da corrispondenti numeri Romani e di un allegato, recante le vere e proprie regole di carattere tecnico, composto di 14 Capitoli di cui due sono divisi in altrettanti due Capitoli (II-1, II-2, XI-1 e XI-2)

Si applica, dove non diversamente disposto, alle navi effettuanti viaggi internazionali e di Stazza lorda uguale o superiore alle 500 GT (GT = Gross Tonnage = Stazza Lorda)



CAP I – REGOLE DI CARATTERE GENERALE FRA CUI LE MODALITÀ DI CERTIFICAZIONE DI SICUREZZA DELLE NAVI MERCANTILI.

CAP. II-1 – REGOLE INERENTI ALLA STABILITA', SUDDIVISIONE IN COMPARTIMENTI STAGNI, PARTE ELETTRICA

CAP. II-2 – REGOLE INERENTI ALLA PROTEZIONE ANTINCENDIO E SISTEMI DI RILEVAMENTO ANTINCENDIO

CAP. III – REGOLE INERENTI Ai MEZZI DI SALVATAGGIO

CAP. IV – REGOLE INERENTI ALLE RADIOCOMUNICAZIONI E LE STAZIONI RADIO DI RADIO ADESSO NOTE COME STAZIONI GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*)

CAP. V – SAFETY OF NAVIGATION – APPARATI DI NAVIGAZIONE E REGOLE GENERALI DI SICUREZZA NAVIGAZIONE

CAP. VI – CARICHE IN GENERALE E FUEL OIL

CAP. VII – TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE

CAP. VIII – NAVI A PROPULSIONE NUCLEARE

CAP. IX – GESTIONE DELLA SICUREZZA DELLE NAVI

CAP. X – MISURE DI SICUREZZA PER UNITA' VELOCI

CAP. XI-1 . MISURE SPECIALI PER L'INCREMENTO DELLA SICUREZZA MARITTIMA

CAP. XI-2 – MISURE SPECIALI PER INCREMENTARE LA SECURITY MARITTIMA

CAP. XII – MISURE ADDIZIONALI DI SICUREZZA PER LA NAVI CHE TRASPORTANO CARICHI ALLA RINFUSA (NAVI BULK)

CAP. XIII – VERIFICHE EFFETTUATE DALL’IMO SULLE SINGOLE AMMINISTRAZIONI (*IMO Instruments Implementation Code -Triple I Code*)

CAP. XIV – MISURE DI SICUREZZA PER LE NAVI OPERANTI IN ACQUE POLARI

Di particolare, specifico interesse per il lettore sono certamente i contenuti dei capitoli **III, IX e XI-2**.

Il Cap. III disciplina le caratteristiche dei mezzi di salvataggio (individuali e collettivi) e loro dotazioni così come le esercitazioni da svolgere per mantenere l’equipaggio efficiente

Il capitolo è corredato da un apposito codice denominato LSA Code – *Life Saving Appliances Code*.

Il Cap. IX, forse il più importante dal punto di vista della condotta in sicurezza della nave e della Compagnia proprietaria, impone ad ogni Società di gestione (Company) di dotarsi di un “Sistema di Gestione della Sicurezza” certificato da parte delle Capitanerie di porto. In pratica si tratta di una certificazione di qualità come avviene per le industrie di terra ma con la differenza che per l’ambito marittimo essa è obbligatoria.

Quest’ultimo riveste un’importanza significativa ai fini della sicurezza della navigazione tenuto conto che introduce standard gestionali da applicarsi non solo alle navi ma anche alle Società di gestione (cd. Company), prevedendo per quest’ultime, il rilascio di un apposito certificato di conformità (*Document of Compliance - DOC*).

Il sistema di gestione della sicurezza, quindi, che ogni Company stabilisce per l’attività dei propri uffici di terra e per le proprie navi si sostanzia in un *Safety Management System (SMS)* che di concretizza, in breve, in un Manuale per la gestione della sicurezza (*Safety Management Manual*) corredato da procedure e direttive che devono essere attuate dal Management di Terra e dai Comandanti delle navi e da parte del personale coinvolto in determinati incarichi.

Attraverso il codice ISM le Company sono tenute a definire chiaramente i livelli di responsabilità e le linee di comunicazione tra personale di terra e di bordo nonché predeterminare tutte le contromisure contro i rischi identificati, comprese quelle da adottare in caso di inquinamenti prodotti da sversamenti o perdite del carico.

Il punto di contatto principale per la Compagnia a “terra” è denominato “Persona Designata a Terra – DPA”, mentre il punto di contatto di Bordo è, ovviamente, il Comandante.

Questi due ben identificati responsabili dialogano fra loro per assicurare il massimo livello di sicurezza nella gestione di tutte le attività commerciali, di manutenzione, di gestione del personale e tecniche in generale, che investono la nave durante il suo esercizio.

In capo al Comandante della nave la norma assegna, comunque, il cd. “*Overriding*” che gli permette massima discrezionalità qualora ritenga necessario intraprendere azioni finalizzate, in particolare, alla salvaguardia delle persone a bordo e tutela dell’ambiente.

Il Cap. XI-2 concernente misure speciali per migliorare la SECURITY marittima

è invece il Capitolo che maggiormente interessa coloro che si apprestano a superare l’esame per ottenimento della qualifica di Guardia Giurata ex DM 154/09 in servizio antipirateria a bordo di navi nazionali.

E' il Capitolo che al suo interno contiene l'ISPS Code – International Ship and Port Security Code – di cui parleremo diffusamente nella apposita sezione dedicata alla materia Maritime SECURITY

2.1.2 – LA NORMATIVA DI CARATTERE COMUNITARIO

L'Unione Europea incide notevolmente sulla normativa relativa alla Sicurezza della Navigazione.

Essa opera direttamente ed è assistita da un 'agenzia specializzata denominata EMSA (*European Maritime Safety Agency*) con sede a Lisbona.



La conformità agli standard imposti dalla normativa internazionale citata nel precedente paragrafo è responsabilità degli Stati di bandiera delle navi ma non esiste la possibilità di sanzionare quelli inadempienti se non, indirettamente, attraverso lo strumento del controllo da parte dello Stato del porto (*Port State Control*)¹. Esamineremo successivamente, nel dettaglio, l'argomento.

Partendo da tale constatazione, tenuto conto della rilevanza economica del trasporto marittimo in ambito europeo e considerate le conseguenze dei gravi sinistri marittimi e conseguenti inquinamenti avvenuti nelle acque comunitarie, l'Unione europea ha intrapreso, con decisione, la via di intervenire nella disciplina della sicurezza della navigazione.

Sin dal 1993 sono stati adottati oltre 50 atti di legge europea su vari soggetti quali Port State Control, Enti di classifica delle navi, Stati di bandiera, sistemi di monitoraggio del traffico marittimo, standard di costruzione delle navi, standard degli equipaggiamenti marittimi, inchieste sui sinistri marittimi, protezione ambientale e sanzioni per gli sversamenti deliberati in mare.

Lo scopo voluto è quello di assicurare la convergente e uniforme implementazione delle "norme edite dall'IMO" che sono rese vincolanti per i 26 Stati membri attraverso il loro recepimento nell'ordinamento comunitario.

L'Unione Europea non si è limitata a una mera opera di recepimento di norme prodotte in ambito internazionale. In molti casi ha avuto un ruolo anticipatore rispetto alla Comunità degli Stati mentre in altri ha determinato un rafforzamento delle prescrizioni internazionali ovvero limiti più stringenti di quelli internazionali ovvero reso vincolanti misure solo raccomandate dall'IMO.

L'organizzazione internazionale marittima più recentemente si è dotata di un sistema per valutare la performance degli Stati di bandiera. Dal 2013, con la Risoluzione A.1070 (28,) è stato infatti adottato l'*IMO Instruments Implementation Code* (cosiddetto Triple I Code) in cui vengono definiti

¹ Quest'ultimo consiste nel controllo tecnico delle navi straniere che approdano in uno Stato per verificarne la conformità alle Convenzioni internazionali vigenti. Il controllo determina l'applicazione di sanzioni in caso del riscontro di difformità (quali, ad esempio, la detenzione della nave sino all'eliminazione delle deficienze riscontrate ovvero la loro rettifica entro un periodo di tempo determinato).

i diritti, gli obblighi e le responsabilità degli Stati che hanno ratificato le Convenzioni dell'IMO ed uno schema di audit obbligatorio dei medesimi Stati per misurarne le performance ogni 7 anni.

Come esempi di legislazione comunitaria che, come già riferito, quasi sempre estendono gli obblighi della Convenzione SOLAS e di altre Convenzioni emanate dall'IMO alle navi comunitarie effettuanti soli viaggi nazionali (non soggette alla Convenzione SOLAS) ma anche, in tema di security, agli impianti portuali che si interfacciano con tali navi, ricordiamo:

LA DIRETTIVA N. 2009/45/CE che detta standard di sicurezza per le navi passeggeri ed unità veloci operanti in viaggi nazionali

IL REGOLAMENTO n. 725/04/CE che rende applicabile lo ISPS Code alle navi da passeggeri effettuanti viaggi nazionali di classe A (viaggi nazionali oltre venti miglia dalla costa) e relativi impianti portuali

IL REGOLAMENTO n. 336/06/CE che ha reso applicabile lo ISM Code (Cap. IX della convenzione Solas '74 come emendata) a determinati tipi di navi effettuanti viaggi nazionali (in particolare navi traghetto passeggeri ro-ro e navi passeggeri)

LA DIRETTIVA N. 52/2005/CE che ha reso obbligatori criteri di stabilità addirittura più severi di quelli previsti dall'IMO, per le navi traghetto passeggeri ro-ro (cd. *Stockholm agreement*).

LA DIRETTIVA 2009/16/CE come emendata che ha reso obbligatorio il controllo di sicurezza delle navi straniere che approdano in un paese della UE;

LA DIRETTIVA 2014/90/EU per quanti riguarda gli equipaggiamenti marittimi, ovvero gli standard che devono possedere le dotazioni e molta della strumentazione e degli impianti di bordo.

2.1.3 – NORME DI CARATTERE NAZIONALE INERENTI LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

L'Italia ha un'antica tradizione nella legiferazione relativa alla Sicurezza della Navigazione.

Fra le principali ricordiamo:

- ✓ Codice della Navigazione – R.D. 30.3.1942 n. 327 e relativo Regolamento
- ✓ Legge n. 616/62 del 5.6.1962
- ✓ Regolamento di Sicurezza DPR 435/91



Di particolare interesse per il naviglio nazionale tutto, è il Regolamento di Sicurezza – DPR 435/91 – che regola l'applicazione della legge n. 616/62 – Sicurezza Navigazione.

Tale regolamento presenta analogie con la Convenzione SOLAS ma ha, come campo di applicazione, il naviglio mercantile italiano per il quale non trova applicazione la Convenzione (cd. *ships below convention size*). Esso costituisce anche strumento normativo integrativo per quanto

riguarda questioni di dettaglio non contemplate dalla norma internazionale (es. dotazioni di ponte per il carteggio).

Va però sottolineato che le sopravvenute normative comunitarie che, a loro volta, hanno permesso la loro trasposizione nell'ordinamento nazionale delle norme IMO, lo rendono superato in talune sue parti, mentre altre, in particolare quelle inerenti all'organizzazione della sicurezza bordo, permangono nella loro totale validità.

Competente per la gestione della materia è il Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera che, ai sensi dell'art 3 della legge 28 gennaio 1994, n.84, "*Riordino della legislazione in materia portuale*", è stato incaricato di svolgere le attribuzioni previste dalle disposizioni vigenti in materia di sicurezza della navigazione attribuite al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

L'esercizio delle funzioni di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo, nonché delle relative attività di vigilanza e controllo, ai sensi del codice della navigazione, della legge 28 dicembre 1989, n. 422 e delle altre leggi speciali è stato più recentemente confermato dal Codice dell'ordinamento militare, giusta D.lgs. 15 marzo 2010, n. 66².

In generale le connesse attività consistono nell'assicurare che le navi rispettino le convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione, di lavoro marittimo e di prevenzione dell'inquinamento marittimo da parte di funzionari debitamente autorizzati sia per le navi di bandiera (cosiddetto *Flag State Control*) sia per le navi straniere che scalano i porti nazionali (cosiddetto *Port State Control*).

Il Reparto VI del Comando Generale coordina, nella materia, gli Uffici periferici del Corpo ed emana Direttive e Circolari afferenti tutti gli aspetti concernenti la sicurezza della navigazione.

Le predette disposizioni sono pubblicate nel sito web www.guardiacostiera.it

Il personale del Corpo specializzato è formato secondo programmi complessi che includono corsi teorici e tirocini pratici differenziati a seconda del tipo di abilitazione.

I corsi vengono svolti presso il Centro di formazione specialistica del Corpo "Amm. De Rubertis" di Genova.

2.2 I MEZZI DI SALVATAGGIO A BORDO DELLE NAVI

I mezzi di salvataggio presenti a bordo delle navi mercantili si distinguono in MEZZI COLLETTIVI DI SALVATAGGIO e fra questi Lance di Salvataggio e Zattere Autogonfiabili, ed in MEZZI INDIVIDUALI DI SALVATAGGIO quali cinture di salvataggio, salvagenti anulari, tute di immersione, indumenti termici.

MEZZI INDIVIDUALI DI SALVATAGGIO

Sono progettate per l'impiego da parte di una singola persona. Esse sono i salvagenti anulari, le cinture di salvataggio, le tute di immersione e gli indumenti di protezione termica.

² Libro 1°, Titolo IV, Capo III, art 134.



Tali dotazioni devono essere presenti a bordo nei numeri e qualità indicate dalla Convenzione e dall'LSA Code (il codice collegato al Cap. III della Convenzione SOLAS '74 come emendata e dal Reg. Sic. DPR. 435/91) nonché dalla direttiva 2014/90.

MEZZI COLLETTIVI DI SALVATAGGIO



É un mezzo collettivo (ovvero di capacità adeguata ad ospitare più persone) adibito al salvataggio dei passeggeri e dell'equipaggio in caso di naufragio. Per le navi da carico la capacità deve essere pari al 100% su ogni lato mentre per le navi passeggeri la capacità totale è distribuita sui due lati. Vi sono poi mezzi collettivi aggiuntivi (zattere autogonfiabili).

Per quanto riguarda la costruzione esse possono essere totalmente coperte (moderne da carico), parzialmente coperte (navi da passeggeri) o scoperte (navi esistenti); per quanto riguarda la propulsione possono essere a motore (ormai la quasi totalità), con propulsione a vela manuale (remi, sistemi Fleming) solo su navi esistenti molto vecchie (SOLAS 60).

Classico esempio è l'Imbarcazione di salvataggio che può essere di tipo classico, come quelle in figura sottostante, sospesa a gru, che ne permettono la messa in mare, oppure di tipo cd. Free Fall sistemata e ritenuta su c uno scivolo che ne permette la discesa rapida in mare per gravità.

Fra i mezzi collettivi di salvataggio vanno considerate anche le zattere autogonfiabili che possono essere:

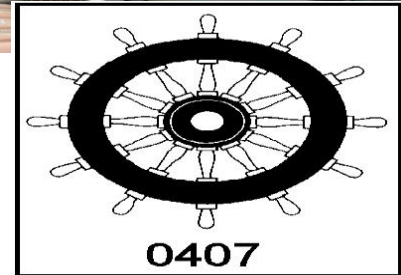
- di tipo "lanciabile" (si lanciano fuori bordo e vengono poi gonfiati tramite un tirante una volta in mare;
- di tipo "ammainabili" (messe in mare tramite gru);
- asservite ad un "Sistema di evacuazione marino"

(Marine Evacuation System - MES). Scivoli gonfiabili da bordo che permettono l'accesso alle zattere - attraverso un tubo verticale (*chute*) o scivolo (*slide*) - una volta che queste sono già in mare e gonfiate.



A bordo di talune navi è possibile trovare anche mezzi di salvataggio che svolgono la loro specifica funzione per il recupero dell' "uomo in mare" e per il raduno delle zattere autogonfiabili di salvataggio, in caso di abbandono nave.

Tali equipaggiamenti vengono definiti come RESCUE BOAT e FAST RESCUE BOAT (questi ultimi presenti solo su navi traghetto passeggeri ro-ro).



Quello nella figura sopra è un **Fast Rescue Boat**
Quello in figura a sinistra è un **Rescue Boat.**

Ogni mezzo collettivo o individuale di salvataggio deve essere di Tipo Approvato all'Amministrazione di Bandiera.

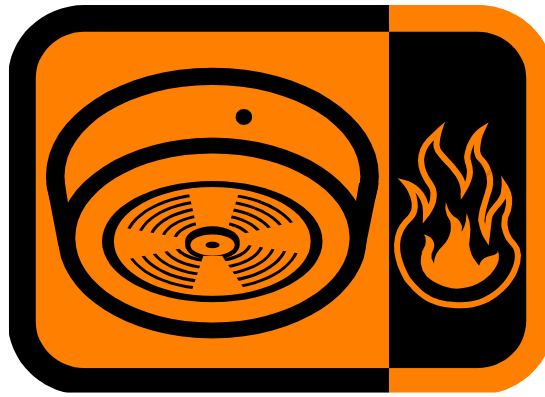
Nel caso di navi battenti bandiera di un paese aderente alla UE tali mezzi devono essere muniti di "Marchio Timone" (**wheel mark**) ai sensi della direttiva 2014/90/UE che obbligano a precisi controlli in fase di fabbricazione, collaudo e prova di prototipi di ogni singola dotazione prima di essere posti in commercio.



2.3 PROTEZIONE ANTINCENDIO ATTIVA E PASSIVA A BORDO DELLE NAVI

Ogni nave, costruttivamente, è obbligatoriamente dotata di mezzi di difesa attiva e passiva antincendio.

Fra i mezzi di **difesa passiva** della nave vanno annoverati:



- ✓ LA COMPARTIMENTAZIONE TAGLIAFUOCO, ovvero la suddivisione della nave in senso verticale - attraverso paratie – ed orizzontale - attraverso ponti – come protezione passiva agli incendi della nave. I passaggi tra zone verticali e ponti avvengono attraverso porte tagliafuoco che, per norma, devono rimanere sempre chiuse – ad eccezione di quelle dotate di sgancio automatico (magnete) a distanza - per garantire l'integrità di una zona in caso di incendio e permettere all'equipaggio e passeggeri di trovare un'area sicura. In relazione ai locali ed alla loro funzione e/o pericolosità la compartimentazione assume denominazione diversa dalla quale si comprende la resistenza al fuoco ed al fumo (da A60 a B0...esempi o legenda).
- ✓ GLI AVVISATORI ANTINCENDIO – Sono distribuiti nei vari locali della nave (sia alloggi che carico) e annoverabili fra i mezzi di difesa passiva ed attivano allarmi centralizzati situati, in genere sul ponte di comando, della nave. Tali dispositivi presenti ormai in tutti i locali di bordo, in genere a soffitto, si attivano in presenza di fumo (*smoke detector*) o di un aumento anomalo della temperatura (*heat detector*) o a causa di una combinazione dei due. In base al numero seriale assegnato ad ogni avvisatore dalla centralina si riesce ad identificare con immediatezza il locale interessato dall'evento.





- ✓ AVVISATORI ANTINCENDIO PER DIFESA PASSIVA ED ATTIVA – Esistono avvisatori che svolgono entrambe le funzioni, ovvero non solo avvisano dell’inizio o pericolo di incendio, ma attivano immediati sistemi di carattere attivo per lo spegnimento dell’incendio. Il classico esempio è il Sistema installato nei locali alloggio di bordo definito con il nome di “*Sprinkler*”. Esso è composto di testine a soffitto che rappresentano il terminale di una tubazione con acqua in pressione. L’acqua non fuoriesce in quanto una fialetta contenente liquido espandibile con il calore agisce da tappo. Qualora la temperatura si alzi oltre determinati limiti la fialetta scoppia, l’acqua (inizialmente dolce conservata in un polmone) inizia a fluire e la corrispondente caduta di pressione nella tubazione attiva un allarme generalmente sul ponte di comando ed una pompa che aspira acqua di mare per avere un flusso continuo di acqua.



- ✓ Esistono poi avvisatori manuali (cd. manual call point) che possono essere attivati da una persona che si avveda di un principio di incendio. L’allarme viene ovviamente ricevuto, quasi sempre, sul ponte di comando su apposito pannello come quello in figura. Manca la foto

Fra i mezzi di **difesa attiva** della nave vanno annoverati:



- ✓ I mezzi mobili antincendio quali gli estintori e le manichette (idranti) antincendio sono disposti in tutti i locali e carrugetti (definizione) della nave. Le loro posizioni e le loro tipologie (estintori) sono in funzione dell'eventuale servizio antincendio che sono chiamati a svolgere; (es. per le apparecchiature elettriche CO2, per liquidi infiammabili schiuma).

- ✓ Gli impianti fisso antincendio quali:
 - Impianto a CO2 che si utilizza per incendi che interessano locali molto ampi come la sala macchine (Engine room) o stive delle navi portacontainer. E' attivabile da un locale al di fuori del locale da servire.
 - Impianto Drencher ad acqua spruzzata tipico per i locali da carico delle navi traghetto ro-ro;
 - Impianto High-Fog ad acqua nebulizzata utilizzato sui "punti caldi" presenti nella sala macchine;
 - Impianto a schiuma ad alta espansione utilizzato anch'esso nei locali da carico delle navi traghetto ro-ro;
 - Impianto Sprinkler ad acqua spruzzata di cui si è già parlato precedentemente

Il miglior mezzo di difesa antincendio resta comunque la capacità dell'equipaggio di prevenire ed eventualmente fronteggiare tale emergenza e per questo motivo il personale di bordo segue corsi specifici presso centri di formazione approvati dal Comando generale delle Capitanerie di porto.

Esamineremo nel dettaglio l'argomento nell'ambito della Sezione - 6 - "**Organizzazione della Safety di Bordo**".

2.4 PORT STATE CONTROL – PSC

L'attività di Port State Control, di cui si è già accennato al precedente paragrafo 2.1.2 consiste nel regime ispettivo che ogni Stato di approdo può esercitare nei confronti di una nave straniera. Il diritto dello Stato membro di procedere all'ispezione è contenuto nelle singole Convenzioni internazionali ed ha la finalità di permettere la verifica dello stato di bontà della nave. Esistono comunque degli accordi fra stati affinché l'attività sia svolta in maniera armonizzata.

Questi accordo prendono il nome Memorandum of Understanding (MoU). L'Italia partecipa al cosiddetto Paris MoU che coinvolge tutti i paesi dell'Unione Europea più Russia e Canada.



In base alle regole che governano il MoU le navi e le bandiere sono divise in tre fasce:

- White list: quelle che hanno dimostrato i risultati migliori negli ultimi tre anni;
- Grey list: quelle che necessitano di un margine di miglioramento;
- Black list: quelle che hanno avuto i risultati (performances) peggiori.

L'Italia è nella white list di tutti gli MoU del mondo ed ha ricevuto anche il riconoscimento QUALSHP21 da parte della Guardia Costiera Americana che non partecipa a nessuno MoU.

Gli accordi regionali di Port State Control, all'attualità, sono i seguenti:

- **Europe and the north Atlantic (Paris MoU)**
- **Asia and the Pacific (Tokyo MoU);**
- **LatinAmerica (Acuerdo de Viña del Mar);**
- **Caribbean (Caribbean MoU);**
- **West and Central Africa (Abuja MoU);**
- **the BlackSea region (BlackSea MoU);**
- **The Mediterranean (Mediterranean MoU);**
- **The Indian Ocean (IndianOcean MoU) and the Riyadh MoU.**

La persona che conduce le ispezioni (per l'Italia è un Ufficiale/Sottufficiale delle Capitanerie di Porto adeguatamente formato e certificato), viene indicato come "PSCO" – *Port State Control Officer*.

Le navi non vengono ispezionate in tutti i porti esteri di scalo, ma la frequenza delle ispezioni è funzione del suo profilo di rischio e delle regole che governano l'accordo.

Una nave che non si presenti in condizioni di sicurezza sufficienti può anche essere "detenuta" dallo Stato che la ospita fino ad avvenuta rettifica delle deficienze accertate ovvero presentazione di piano di rettifica che deve essere accettato dal PSCO.

Se subisce più di tre detenzioni consecutive la nave viene bandita dai porti di quell'accordo per un periodo di tempo prestabilito e riaccettata solo dopo una nuova ispezione.

Questo tipo di attività ispettiva ha naturalmente condotto alla riduzione del naviglio cd. substandard recando, altresì, innegabili miglioramenti nelle condizioni generali delle navi, nell'età media del naviglio che opera commercialmente sui mari del mondo.

3.1 – QUADRO NORMATIVO IN MATERIA DI MARITIME SECURITY NEL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO

Come assunto di base è necessario indicare quale la differenza sostanziale fra la “Safety”, trattata nella sezione precedente, e la “Security” trattata, invece, in questa sezione.

Differenze fra Safety e Security

Nella lingua italiana non esistono differenze in quanto tutto compreso con il sostantivo «Sicurezza», ma i concetti, in ambito internazionale, sono profondamenti diversi, infatti:

SAFETY: AFFERISCE ALLA PREVENZIONE DI INCIDENTI AVENTI NATURA COLPOSA e ricomprende le misure dirette a salvaguardare la nave, le persone e i beni a bordo dai rischi intrinseci all’attività di navigazione e trasporto che, per loro stessa natura, sono considerati ambienti di lavoro pericolosi

SECURITY: AFFERISCE ALLA PREVENZIONE DI INCIDENTI DI NATURA DOLOSA e ricomprende le misure dirette a salvaguardare la nave, le persone e i beni a bordo

Nell’ottobre 1985 la nave italiana da crociera “Achille Lauro” veniva dirottata da un gruppo di terroristi palestinesi che richiedevano il rilascio di alcuni compatrioti detenuti nelle carceri israeliane. Il cd caso “Lauro”- primo caso moderno di attacco terroristico contro una nave passeggeri - segna il punto di partenza di un nuovo approccio normativo della Comunità internazionale marittima che scaturirà nella prima Convenzione internazionale in materia di “terrorismo marittimo” inteso come dirottamento di una nave (passeggeri o da carico) accompagnato da atti di violenza contro le persone che si trovano a bordo e la distruzione o il danneggiamento della nave o del suo carico. Però il tema del terrorismo marittimo rimane ancora confinato all’interno dell’ampio concetto di sicurezza della navigazione, c.d. SAFETY, difatti è una Convenzione per la repressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza della navigazione, (Convention for the Suppression of the Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, cd SUA Convention).

All’indomani dei tragici fatti del’11 settembre 2001 (attentato alle Twin Towers di NY), la necessità di rispondere in maniera concreta alla crescente minaccia terroristica globale, ha portato, anche nel settore marittimo, alla definizione di un nuovo concetto: la SECURITY, ovvero la protezione fisica da atti criminali esterni dell’elemento nave ed il complementare miglioramento delle misure di sicurezza a tutela del trasporto marittimo e delle relative infrastrutture (porti ed impianti portuali).

La tendenza del terrorismo moderno sembra essere quella del “minor numero di attentati e maggior numero di vittime”. Segnatamente, le navi passeggeri costituiscono un obiettivo particolarmente sensibile, tenuto conto del gran numero di vite umane che viene messo in pericolo. Ma altre tipologie di unità mercantili non sono da meno: la natura stessa di certi carichi di

sostanze pericolose o tossiche potrebbe indurre i terroristi all’attivazione o al rilascio di dette sostanze, ad esempio, in zone portuali o in prossimità della costa, con rischi umani ed ambientali che è facile immaginare.

Il concetto di minaccia è profondamente mutato e, di conseguenza, è cambiato anche il concetto di difesa nazionale che, fino alla “guerra fredda”, era caratterizzato dall’individuazione certa delle

fonti di pericolo. Il terrorismo ha completamente stravolto questo concetto strategico dimostrando, purtroppo, di aver assunto una dimensione globale latente fondata su linee di azione che possono e potrebbero avvalersi, in futuro, di tutti gli strumenti di offesa possibile: si pensi ad esempio, come sopra accennato, agli effetti devastanti che potrebbe avere un attacco ad una petroliera in navigazione in prossimità di acque territoriali, o ad un impianto di rigassificazione costiero.

Per tali ragioni, al precedente concetto di SAFETY si affianca quello della “SECURITY” che assumerà un’accezione sempre più strategica per la pace ed il benessere degli Stati.

In conseguenza di tale nuovo scenario, nasce l’esigenza, in seno alla Comunità internazionale, di affiancare alle normativa SAFETY, volta ad impedire il ripetersi di disastri ecologici quali il naufragio delle petroliere Erika, Prestige e della piattaforma petrolifera Deepwater Horizon nel Golfo del Messico, nuovi strumenti legislativi finalizzati a proteggere fisicamente le navi, le piattaforme fisse e le installazioni portuali da minacce terroristiche ovvero da atti ostili

A seguito degli eventi del Settembre 2001 – Attacco alla Torri Gemelle di New York – anche l’IMO, sollecitata dai paesi membri, decise di legiferare in materia di Security a difesa dei traffici marittimi mondiali e quindi contro “ATTI ILLECITI INTENZIONALI”.

Tra le diverse opzioni possibili, si scelse di inserire norme specifiche nella Convenzione SOLAS '74 che fu emendata nel Dicembre 2002 con effetto dal 1.7.2004.

Era il primo caso in cui l’IMO si interessò contestualmente di navi e porti, e così fu per la Convenzione SOLAS '74 come emendata.

Tali misure furono approvate definitivamente nel corso della conferenza degli Stati membri (cd. conferenza diplomatica sulla sicurezza marittima) svoltasi a Londra il 12 dicembre 2002.

L’allora esistente Capitolo XI fu scisso in due parti: CAPITOLO XI-1 e **CAPITOLO XI-2**

Il Capitolo XI-2 di cui parleremo più diffusamente nell’ambito del relativo paragrafo, si presentava così con un allegato particolarmente importante che avrebbe modificato profondamente il panorama normativo e gestionale di nave, compagnie ed impianti portuali: ***il Codice ISPS – International Ship and Port Security Code.***

La norma IMO, come già indicato per i limiti applicativi della Convenzione SOLAS '74 come emendata, si applica però solo alle **navi che effettuano viaggi internazionali di stazza uguale o superiore alle 500 GT (per le navi passeggeri senza limiti di stazza) ed agli impianti portuali che si interfacciano con tali navi.**

Restavano quindi escluse le navi, anche quelle passeggeri, effettuanti viaggi esclusivamente fra porto di uno stesso stato.

A ciò ha posto rimedio, parziale la UE che, attraverso il Reg. n. **725/04/CE** ha reso obbligatoria l’applicazione dell’ISPS Code alle navi passeggeri di Classe A (ovvero quelle che effettuano viaggi nazionali oltre venti miglia dalla costa) ed ai relativi impianti portuali.

Tale regolamento si è applicato a far data **1.7.2005**

Come spesso accade, le norme di carattere comunitarie rendono più severa la normativa internazionale. Così è stato anche per il Reg. n. 725/04/CE, tanto che oggi una nave passeggeri di Classe A in viaggi nazionali ed i relativi impianti portuali con cui facesse interfaccia applicano

norme più severe in tema di security, rispetto alle navi che effettuano esclusivamente viaggi internazionali fuori ambito UE.

Il Reg. n. 725/04/CE a cui le navi nazionali devono conformarsi, ovunque esse navighino, prevede anche che ogni Stato Membro si doti di un Programma Nazionale di Applicazione del Regolamento stesso.

Di seguito, per ragioni di facilità di lettura, si illustrano in modo sintetico, alcune tra le principali innovazioni introdotte dalla predetta disciplina internazionale e comunitaria concernenti la “Maritime Security”, di cui si parlerà più diffusamente in seguito:

- le misure di SECURITY per la prevenzione ed il contrasto nei confronti di illeciti intenzionali sono modulate in funzione di tre livelli di rischio (1, 2 e 3)_Livelli Maritime Security, cd. livelli MARSEC che sono adottati dai Governi, nei riguardi delle navi di bandiera e dei sorgitori nazionali, in relazione a tre situazioni di minaccia crescenti (normale, medio o alto).
- gli Stati sono obbligati ad adottare un Programma Nazionale di Sicurezza Marittima (PNSM) e designare l’Autorità competente nonché il punto di contatto nazionale per la sicurezza marittima (PDC).
- sono previsti nuovi strumenti operativi e nuove figure professionali a tutela della “Maritime SECURITY” come il piano di sicurezza della nave e del porto, il Port Facilities Security Officer_PFSO o gli Ship Security Officer_SSO ed il Company Security Officer_CS0;
- le compagnie armatoriali, le navi e le infrastrutture portuali sono oggetto di un sistema di esame, verifica, certificazione e controllo, a cura dell’Autorità competente, teso ad assicurare che le misure di sicurezza previste dalla normativa “security” siano applicate (è la prima volta che l’IMO si interessa contestualmente di navi e porti in un unico testo normativo);
- alle navi viene assegnato un numero identificativo cd IMO number che ha l’obiettivo di identificare il vettore marittimo in modo permanente, a prescindere da cambi di bandiera, di nome o proprietario.
- nasce l’obbligo d’installazione, a bordo delle navi, di un sistema di allarme di sicurezza, denominato ship security alert system_SASS, impostato in modo tale che, nell’eventualità di sua attivazione, il relativo segnale di allarme debba pervenire al PDC nazionale dello Stato di bandiera della nave e contenere informazioni relative alla nave (nome, IMO number), alla sua posizione oltre che indicare che la sicurezza della nave è minacciata o è stata compromessa.

Il CISM - Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima e Portuale - ha così emanato il **Programma Nazionale di Sicurezza Marittima - PNSM** – vero testo base a cui si devono riferire le Compagnie, le Navi e gli Impianti Portuali Italiani **tutti**.

Il Comitato interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti_CISM è un organo collegiale presieduto dal Capo del Dipartimento per la Navigazione Marittima ed Aerea del Ministero delle infrastrutture e Trasporti e composto dai rappresentanti delle Amministrazioni centrali e periferiche competenti in Maritime Security (tra cui, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, come rappresentante del Dicastero Infrastrutture e Trasporti, lo Stato Maggiore della Marina Militare quale rappresentante del Dicastero Difesa, il Dipartimento di PS, l’Agenzia delle Dogane), nonché le associazioni di categoria coinvolte nell’ambito del Cluster marittimo (Confitarma , Assarmatori, RINA...).

A riguardo va sottolineato che gli emendamenti introdotti in tema di security in ambito Convenzione Solas '74, come emendata, hanno avuto impatto anche su di un'altra convenzione emanata dall' IMO e cioè sulla Convenzione STCW come emendata, che, come abbiamo avuto già modo di riferire afferisce all' addestramento e certificazione del personale marittimo.

Fra gli strumenti normativi vanno segnalate le circolari emesse a riguardo dall'IMO e quelle invece emanate dal comando Generale delle CC.PP. e pubblicate sul sito istituzionale della guardia Costiera.

Possiamo quindi riassumere il quadro normativo generale in tema di Maritime Security:

- **CAPITOLO XI-2 della Convenzione SOLAS '74 come emendata**
- **REGOLAMENTO N. 725/04/CE**
- **PROGRAMMA NAZIONALE DI SICUREZZA MARITTIMA E PORTUALE**
- **NORMATIVE NAZIONALI PER L'IMBARCO DELLE GUARDIE GIURATE ARMATE**
- **CIRCOLARI IMO**
- **CIRCOLARI EMANATE DAL COMANDO GENERALE DELLE CC.PP.**

3.2 – ISPS CODE

Della genesi dell'ISPS Code che figura come allegato al Cap. XI-2 della convenzione Solas '74 emendata nel 2002 si è già parlato nell'ambito del paragrafo 3.1 di questa sezione.

Occorre evidenziare che il Codice è diviso nella parte A, obbligatoria e nella Parte B che fornisce una strutturata serie di raccomandazioni e guide per conformarsi alla precedente parte. **Si noti invece che il Reg. n. 725/04/CE ha reso obbligatorie alcune sezioni della Parte B all'interno dell'Unione Europea.**

Un accenno, in questo paragrafo va però anche al Cap. XI-1 della Convenzione Solas '74 emendata nel 2002, in quanto, anche in questo capitolo figurano disposizioni normative che afferiscono alla sicurezza della navigazione in senso lato e quindi anche alla Security delle stesse.

Il Capitolo XI è divenuto XI-1 apportando l'obbligo per le navi effettuanti viaggi internazionali di installare in maniera indelebile (saldato a rilievo o bulinato sulla poppa o sui fianchi della nave, in sala macchine sulla paratia trasversale, o per le navi ro-ro sul ponte più alto ed in garage) **lo Ship Identification Number** ovvero il meglio noto numero IMO.

Il Numero Imo viene assegnato, appunto, dall'organizzazione marittima mondiale e nasce con la nave e finisce con la demolizione della nave stessa, al di là del fatto che l'unità, nel tempo della sua vita, cambi bandiera, nome o proprietario.



E' stato inoltre sancito l'obbligo che ogni nave soggetta alla norma, fosse dotata di un **CSR** **Continuous Synopsis Record** - che rappresenta, per così dire, la carta di identità o meglio la storia della nave dal punto di vista della proprietà, gestione, certificazione, bandiera.

Al Capitolo XI-1 è stato aggiunto **il Capitolo XI-2** che oltre alle sue 13 regole, porta con sé il Codice ISPS diviso, come già descritto, in due parti – Parte A e Parte B.

Il codice ISPS è composto da una serie di misure tese al miglioramento della protezione delle navi e degli impianti portuali, essenzialmente derivate da un'ampia precedente produzione normativa in materia della stessa IMO, ulteriormente rivista, rifinita e sviluppata al fine di fornire una cornice standardizzata e consistente per la valutazione dei rischi associati.

La metodologia della valutazione dei rischi diviene pertanto il punto chiave della nuova normativa ovvero la base per la creazione di un sistema di gestione della security opportunamente documentato (Documento di valutazione del rischio, Piano di Security e connesse procedure operative) per i diversi livelli di security da verificare ad intervalli prestabiliti in termini di effettiva applicazione ed efficacia.

Come sopra rappresentato anche il livello di security diviene elemento essenziale nella nuova cornice normativa.

Esso può essere definito come la qualificazione del grado di rischio che un incidente di sicurezza possa essere tentato o possa verificarsi.

La Regola 3 del Cap XI-2 SOLAS attribuisce agli Stati, il compito di determinare i livelli di sicurezza con cui debbano operare gli impianti portuali e le navi.

Il codice ISPS Code distingue **tre livelli di sicurezza (MARSEC LEVEL)**:

MARSEC 1: rappresenta il livello più basso di sicurezza, ovvero il normale livello di minaccia generica contro le infrastrutture del Porto o le navi. Gli impianti/navi dovrebbero effettuare le seguenti attività per evitare o tenere sotto controllo eventuali incidenti dovuti al trasporto o alla movimentazione di merci o persone:

- assegnare risorse sufficienti per realizzare le funzioni prescritte di sicurezza;
- controllare le *restricted areas* per accertarsi che soltanto le persone autorizzate abbiano accesso;

- controllare l'accesso all'impianto;
- controllare e vigilare la *port facility* in questione, comprese le aree operative;
- sorvegliare la sicurezza dei depositi della nave e del carico;
- accertarsi che le comunicazioni di sicurezza siano prontamente disponibili.

MARSEC 2: oltre alle misure previste dal MARSEC livello 1, vanno adottate ulteriori misure che sono:

- assegnare personale aggiuntivo alle operazioni di controllo e sorveglianza delle zone perimetrali della Port Facility;
- autorizzare preventivamente, verificandone le necessità, l'accesso delle persone all'interno dell'infrastruttura;
- Incrementare il controllo lungo la banchina, dove è ormeggiata la nave, in accordo con lo *Ship Security Officer*;
- incrementare il controllo delle merci caricate a bordo delle navi;
- aumentare la sorveglianza per individuare eventuali attività che si configurino come sospette;
- incrementare il numero di containers controllati.

MARSEC 3: rappresenta il massimo livello di sicurezza ed indica che una nave specifica od una infrastruttura del Porto sono state identificate come obiettivi e che la minaccia è altamente probabile od imminente. A questo livello di sicurezza vanno adottate le seguenti ulteriori misure:

- massimizzare l'uso dei dispositivi di sorveglianza e sicurezza;
- proibire l'accesso al Porto;
- mettere in sicurezza tutti gli accessi del Porto;
- considerare la possibilità di interrompere le operazioni di carico e scarico delle merci;
- eseguire tutte le disposizioni dell'Autorità Marittima, delle Forze dell'Ordine e della Direzione per quanto riguarda specifiche attività;
- sospendere gli arrivi delle navi fino a quando il livello di sicurezza sarà riportato a MARSEC 2;
- assicurarsi che tutte le navi ormeggiate siano informate del livello di MARSEC in atto;
- attivare la sorveglianza lato mare;
- prepararsi ad evacuare totalmente o parzialmente il Porto.

In Italia i livelli di sicurezza sono stabiliti dal **Comitato Interministeriale di Sicurezza Marittima (CISM)** anche sulla base delle informazioni prodotte dal Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia Costiera che si occupa anche di inoltrare tempestivamente ogni variazione di livello di security a tutte le parte interessate.

Quali gli obiettivi principali del Codice ISPS?

- ✓ Stabilire un quadro internazionale per individuare minacce alla sicurezza marittima ed adottare misure preventive contro gli incidenti di sicurezza che toccano le navi ed i porti utilizzati nel commercio internazionale.
- ✓ Stabilire i rispettivi ruoli e responsabilità delle parti sia a livello nazionale che internazionale per garantire la sicurezza marittima.
- ✓ Assicurare la tempestiva ed efficiente raccolta e scambio di informazioni che riguardano la sicurezza
- ✓ Fornire una metodologia per il security assessment, avere piani e procedure per poter reagire al cambiamento dei livelli di sicurezza.
- ✓ Assicurare la fiducia che sono implementate misure di sicurezza marittima adeguate e proporzionate

La parte A del codice è divisa in 19 sezioni:

- 1) Aspetti generali
- 2) Definizioni
- 3) Applicabilità
- 4) Responsabilità dei governi contraenti
- 5) Dichiarazioni di Sicurezza
- 6) Obblighi della società
- 7) Sicurezza della nave
- 8) Valutazione di Sicurezza della nave (SSA)
- 9) Piano di Sicurezza della nave (SSP)
- 10) Documentazione
- 11) Agente di Sicurezza della Società (CSO)
- 12) Agente di Sicurezza della nave (SSO)
- 13) Formazione, Addestramento
- 14) Sicurezza degli impianti portuali
- 15) Valutazione di sicurezza dell'impianto portuale (PFSA)
- 16) Il piano di sicurezza dell'impianto portuale (PFSP)
- 17) L'agente di sicurezza dell'impianto portuale (PFSO)
- 18) Formazione ed addestramento per impianto portuale
- 19) Verifica e Certificazione delle navi

La parte B del codice è parimenti divisa in 19 sezioni e fornisce spiegazioni e guidelines applicative per la parte A. Nello specifico il Codice in questione prevede per gli impianti portuali:

- l'effettuazione di una valutazione della security della infrastruttura/terminale portuale (Port Facility Security Assessment - PFSA);
- lo sviluppo di un Piano di Security di ciascuna Infrastruttura/terminal portuale (Port Facility Security Plan - PFSP);
- la designazione di una figura che svolga le funzioni di Responsabile della Security della Infrastruttura/terminal portuale. Tale figura denominata Port Facility Security Officer (PFSO) dovrà, tra l'altro, rapportarsi alle autorità competenti e ai servizi di security del porto e della nave.

3.2.1 – DEFINIZIONI

Nell'ambito del codice, una particolare importanza deve essere concessa alle definizioni, attraverso le quali è poi possibile comprendere le varie articolazioni della norma.

Ricordiamo le più importanti:

- ✓ **Agente di Sicurezza della nave (SSO)** – E' la persona a bordo della nave che risponde al Comandante ed è designata dalla società come responsabile della sicurezza della nave, e in particolare dell'attuazione e del rispetto del piano di sicurezza della nave, e come collegamento con l'agente di sicurezza della Società (CSO) e con l'agente di sicurezza dell'impianto portuale (PFSO).
- ✓ **Agente di Sicurezza della società (CSO)** – E' la persona designata dalla società per effettuare la valutazione della sicurezza della nave, per elaborare il piano di sicurezza della nave, provvedere alla sua presentazione per approvazione e curarne poi l'attuazione e l'osservanza, e infine per fungere da collegamento con gli agenti di sicurezza dell'impianto portuale e con l'agente di sicurezza della nave.
 - ✓ **Incidente di Security** - XI-2/1.1.13: "Incidente di sicurezza' significa qualsiasi atto o circostanza sospetti che minaccino la sicurezza di una nave, ivi comprese le unità mobili di perforazione offshore e le unità ad alta velocità, ovvero la sicurezza di un impianto portuale o di un'interfaccia nave/porto o di un'attività da nave a nave" –
 - ✓ **Livello di Sicurezza 1** – E' il livello per cui vanno costantemente mantenute misure di sicurezza minime adeguate.
 - ✓ **Livello di Sicurezza 2** – E' il livello per cui vanno mantenute adeguate misure di sicurezza supplementari per un determinato periodo, in conseguenza di un incremento del rischio che si verifichi un problema di sicurezza.
 - ✓ **Livello di Sicurezza 3** – E' il livello per cui vanno mantenute adeguate misure di sicurezza specifiche, per il periodo limitato in cui un problema di sicurezza è probabile ed imminente, anche quando non sia possibile individuare l'obiettivo specifico.
 - ✓ **Impianto portuale** - E' una località, individuata dal Governo Contraente o dall'Autorità Designata, nella quale ha luogo l'interfaccia nave/porto. Essa comprende aree come le zone di ancoraggio, banchine di sosta e gli accosti dal mare, a seconda dei casi.

- ✓ **Interfaccia nave/porto** - Significa le interazioni che 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.
- ✓ **Ship Security Assessment – (SSA)** E' la valutazione del rischio eseguita dal CSO della nave da cui scaturiscono le evidenze delle criticità di security e le relative azioni mitigative.
- ✓ **Piano di Sicurezza della nave (SSP)**: indica un piano elaborato per assicurare l'applicazione a bordo della nave di misure finalizzate a proteggere le persone a bordo, il carico, le unità di trasporto del carico e le provviste della nave dal rischio che si verifichi un
- ✓ **Piano di Sicurezza della nave (SSP)**: indica un piano elaborato per assicurare l'applicazione a bordo della nave di misure finalizzate a proteggere le persone a bordo, il carico, le unità di trasporto del carico e le provviste della nave dal rischio che si verifichi un
- ✓ **Dichiarazione di sicurezza (DOS)** – è l'accordo raggiunto tra una nave ed un impianto portuale o un'altra con cui la stessa si interfaccia, nel quale sono specificate le misure di sicurezza che ciascuna parte attuerà.
- ✓ **ISSC - INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE** – E' il Certificato che valida l'aderenza della nave alle procedure dello SSP ed alle norme previste dallo ISPS Code e Reg. n. 725/04/CE – Per le navi battenti bandiera italiana viene rilasciato a buon esito delle visite effettuate dal DAO operante presso la Capitaneria di porto ove la nave approda. Se la nave è all'estero le visite sono condotte dal DAO appartenente alla Capitaneria di Porto ove ha sede la Compagnia di Navigazione (Company). Il Certificato ha validità di cinque anni con obbligo di visita di convalida intermedia fra il secondo ed il terzo anno di validità dello stesso. La nave soggetta al Codice o al Reg. n. 725/04/CE non in possesso di Certificato ISSC non può lasciare il porto né esercitare commercialmente
- ✓ **AUTORITA' COMPETENTE (Definizione Valida per la Navi battenti Bandiera Italiana e Relativi Impianti portuali Italiani)** – Ovvero quella Autorità, a livello centrale e nazionale che sovrintende alla Sicurezza marittima e dei porti. Le navi, le compagnie armatoriali e le infrastrutture portuali sono oggetto di un sistema di esame, verifica, certificazione e controllo teso ad assicurare che le misure di sicurezza previste dalla normativa "security" siano applicate. L'Autorità Competente in materia Security è l'organizzazione statale a cui il Governo ha affidato la responsabilità dell'attuazione delle misure di SECURITY, introdotte dal Capitolo XI-2 della SOLAS e dall'annesso Codice ISPS, nei riguardi delle navi mercantili, delle compagnie armatrici e delle infrastrutture portuali nazionali che **per l'Italia è stata individuata nel Comando Generale delle CC.PP.**
- ✓ **PUNTO DI CONTATTO NAZIONALE (Definizione Valida per la Navi battenti Bandiera Italiana e Relativi Impianti portuali Italiani)** Il PDC, è l'Autorità nazionale che ha compito di provvedere alla gestione dei livelli di sicurezza, garantire la condivisione delle informazioni relative alla sicurezza marittima con tutte le articolazioni dello Stato competenti in Maritime Security (tra cui il lo Stato Maggiore della Marina Militare attraverso il proprio organo operativo costituito dal Comando in Capo della Squadra Navale) e mantenere i collegamenti con i punti di contatto degli altri Stati contraenti. Tutte le navi che navigano nelle acque di tale determinato Stato, possono domandare consiglio o assistenza in

materia di security al predetto punto di contatto che rappresenta il centro nazionale da cui partono o giungono le comunicazioni di security dirette o provenienti dalle navi e dalle Autorità designate. **Per l'Italia è IMRCC – ITALIAN MARITIME RESCUE COORDINATION CENTER - presso Min. Infr. e Trasp. ROMA**

- ✓ **DAO – DULY AUTHORIZED OFFICER** – E' un funzionario nominato dallo Stato Contraente la Convenzione Solas '74 adeguatamente formato e certificato per poter svolgere attività di ispezione, controllo e visite per il rilascio della Certificazione di Security alle navi di Bandiera. Il DAO può agire anche in attività correlate al Port State Control, in particolare se il PSCO (Port State control Officer) rileva Clear Ground, ovvero gravi inosservanze alle norme di Security nel corso della ispezione di Safety che sta conducendo a bordo. In tal caso il PSCO, se non già certificato DAO, richiede l'intervento del DAO locale per verifica sul posto. Il DAO non può comunque accedere a tutte le parti dello SSP della nave, salva autorizzazione del Comandante, del CSO della nave, ed infine dell'Amministrazione dello stato di bandiera della nave, secondo casi. I DAO Italiani sono Ufficiali e Sottufficiali appartenenti al Corpo delle Capitanerie di Porto che seguono un lungo iter formativo anch'essi presso il centro di addestramento del Corpo "Amm. De Rubertis", situato in Genova. Al superamento degli esami e dopo un periodo di affiancamento con Ufficiali più esperti conseguono la qualifica e sono riconoscibili attraverso uno speciale tesserino identificativo rilasciato dal Comando Generale delle CCPP, di colore rosso. Ad essi, in particolare viene affidato il compito di effettuazione delle visite tese al rilascio dello ISSC – International Ship Security Certificate – che abilita e conferma la nave per la rispondenza al dettato dello ISPS Code e Reg. n. 725/04/CE – L'Ufficiale DAO può, all'estero, firmare il Certificato alla nave senza ricorrere alla scala gerarchica della Capitaneria di Porto di appartenenza, questo a significarne l'importanza e specialità del ruolo.

3.2.2 – LO SHIP SECURITY PLAN (SSP)

Lo SSP rappresenta il testo base, la linea guida ufficiale che deve essere applicata a bordo da parte del Comandante e dello Ship Security Officer ai fini e garanzia delle attività di Security ovvero di mitigazione contro le minacce alla Security della nave.

Esso è redatto dal CSO in discendenza dalla precedente attività di Assessment (Valutazione del Rischio Security della nave).

Per le navi italiane il piano, che va trattato come informazione sensibile (ovvero aperto alla consultazione di un ristretto numero di persone, sia a terra che a bordo), è approvato dalla Capitaneria di Porto ove ha sede la Company.

Viene consegnato a bordo in copia unica certificata ed è conservato dal Comandante della nave. E' consultabile a bordo dal solo Comandante e dallo Ship Security Officer (SSO).

Il DAO straniero ha accesso solo ad alcune parti del Piano ma solo in presenza di Clear Ground circa inefficienze nella gestione della security a bordo.

Il Piano è strutturato in Capitoli e contiene tutte le procedure da attuarsi in funzione dei tre livelli di Security vigenti.

Viene anche chiarito che il livello di security a cui deve operare la nave è stabilito dall'Amministrazione di bandiera della stessa o, se opera in interfaccia presso un impianto portuale che opera ad un livello più alto, la nave si deve comunque adeguare a quel livello.

Ai sensi del paragrafo 9.4 dell'ISPS CODE il Piano deve contenere le seguenti procedure:

- ✓ misure per prevenire l'introduzione a bordo di armi, sostanze pericolose e congegni destinati all'uso contro persone, navi o porti e il cui porto non è autorizzato;
- ✓ identificazione delle aree riservate e misure previste per prevenire l'accesso non autorizzato; Le **aree riservate** vengono identificate dal CSO in sede di Valutazione del Rischio (Assessment) e segnalate con apposita cartellonistica. In generale tali aree sono individuate in :

- PONTE DI COMANDO
- SALA MACCHINE
- LOCALI DI EMERGENZA QUALI LE STAZIONI CO2, DIESEL DI EMERGENZA, STAZIONI ARRESTI DI EMERGENZA
- LOCALI ALLOGGIO EQUIPAGGIO
- LOCALE MACCHINA
- LOCALI DEL CARICO
- ZONE IMBARCO BUNKER ED ACQUA
- NEL CASO DI IMBARCO DI GUARDIE GIURATE ARMATE ANCHE E CERTAMENTE ANCHE IL DEPOSITO ARMI E MUNIZIONI

Tali aree vanno costantemente sorvegliate e tenute chiuse secondo modalità indicate nello SSP.

- ✓ misure per prevenire l'accesso non autorizzato alla nave;
- ✓ procedure per reagire a minacce alla sicurezza o a violazioni della sicurezza, comprese disposizioni per garantire le operazioni fondamentali della nave o dell'interfaccia nave/porto;
- ✓ procedure per reagire alle istruzioni che i governi contraenti possono dare al livello di sicurezza 3;
- ✓ procedure per l'evacuazione in caso di minacce alla sicurezza o violazioni della sicurezza;
- ✓ i compiti del personale di bordo dotato di competenze di sicurezza e del restante personale di bordo, limitatamente al tema della sicurezza;
- ✓ procedure per l'audit delle attività di sicurezza;
- ✓ procedure per l'addestramento e la formazione legati al piano;
- ✓ procedure per l'interfaccia con le attività dell'impianto portuale in materia di sicurezza;
- ✓ procedure per il riesame periodico del piano e per il suo aggiornamento;
- ✓ procedure per la rapportazione di incidenti di sicurezza;
- ✓ identificazione dell'ufficiale di sicurezza della nave;
- ✓ identificazione dell'agente di sicurezza della società, compresi i dati per rintracciarlo in permanenza;
- ✓ procedure per assicurare l'ispezione, il collaudo, la calibratura e la manutenzione delle attrezzature di sicurezza di bordo;
- ✓ la frequenza di collaudo o calibratura delle attrezzature di sicurezza di bordo;
- ✓ identificazione dell'ubicazione dei punti di attivazione del sistema di allarme di bordo;

- ✓ procedure, istruzioni ed orientamenti sull'uso del sistema di allarme di bordo, compreso il collaudo, l'attivazione,
- ✓ la disattivazione e la riprogrammazione, nonché le modalità per limitare i falsi allarmi.

Di particolare interesse sono anche le procedure che riguardano l'imbarco e la gestione delle Guardie Giurate Particolari Armate in servizio antipirateria che devono essere inserite nel Piano da parte del CSO dopo idonea valutazione del Rischio (Assessment), qualora la nave sia prevista in attività nelle aree riconosciute a rischio pirateria (HRA).

3.2.3 – LO SHIP SECURITY OFFICER (SSO) – AGENTE DI SICUREZZA DELLA NAVE

Lo Ship Security Officer è l'ufficiale responsabile a bordo per l'applicazione delle procedure previste dallo Ship Security Plan approvato.

Viene nominato dal CSO (Company Security Officer- Agente di Sicurezza della Compagnia).

Deve essere un Ufficiale di bordo o il Comandante stesso.

Deve essere in possesso di idonea certificazione abilitante allo svolgimento della mansione.

Il Certificato è rilasciato dalla Capitaneria di Porto ed ha validità di cinque anni. Esso viene conseguito dopo aver seguito un corso di 20 ore e dopo aver superato un esame con commissione presieduta da un ufficiale DAO.

Rimane fermo il concetto che il Comandante rimane il responsabile finale di bordo e sua permane l'Autorità massima presente sulla nave anche in materia di Ship Security. (Ricordate.....l'overriding?)

Lo SSO deve:

- ✓ svolgere regolari ispezioni di sicurezza della nave per verificare l'osservanza costante delle misure di sicurezza necessarie;
- ✓ garantire osservanza e supervisione dell'attuazione del piano di sicurezza della nave, comprese eventuali modifiche del piano;
- ✓ coordinare gli aspetti di sicurezza della movimentazione del carico e delle provviste di bordo con il restante personale della nave e con i competenti agenti di sicurezza degli impianti portuali;
- ✓ proporre le modifiche al piano di sicurezza della nave;
- ✓ comunicare all'agente di sicurezza della società (CSO) le eventuali anomalie e non conformità individuate durante gli audit interni, i riesami periodici, le ispezioni di sicurezza e le verifiche della conformità ed attuare eventuali azioni correttive;
- ✓ potenziare la sensibilizzazione e la vigilanza a bordo in materia di sicurezza;
- ✓ assicurare l'addestramento adeguato per il personale responsabile della sicurezza della nave, nella misura opportuna;
- ✓ comunicare tutti i incidenti di sicurezza;
- ✓ coordinare l'attuazione del piano di sicurezza della nave con l'agente di sicurezza della società e del competente agente di sicurezza dell'impianto portuale;
- ✓ assicurare l'adeguato impiego, collaudo, calibratura e manutenzione delle attrezzature di sicurezza eventualmente presenti.

Va sottolineato che tutti i marittimi di qualsiasi ordine e grado, per poter prendere servizio a bordo di una nave soggetta all' ISPS Code ed al Reg. n. 725/04/CE devono conseguire idonee

certificazioni denominate come **SECURITY AWARENESS e/o SECURITY DUTIES**, in funzione del ruolo svolto a bordo.

3.3 – LA NORMATIVA COMUNITARIA

Anche l'Unione Europea si è posta l'obiettivo dell'innalzamento della protezione dei cittadini e dell'economia comunitaria dalle conseguenze di atti illeciti intenzionali, inclusi quelli derivanti da atti di pirateria.

A tal fine il regolamento (CE) n° 725/2004 del 31 marzo 2004 ha introdotto specifiche misure finalizzate a migliorare la sicurezza delle navi adibite al commercio internazionale e, andando oltre i limiti del Codice ISPS, al traffico nazionale (navi di Classe A), nonché dei relativi impianti portuali, contro le minacce di azioni illecite intenzionali.

Il regolamento fornisce inoltre una base per l'interpretazione, l'applicazione armonizzata e per il controllo comunitario delle misure speciali introdotte con il Capitolo XI-2 della SOLAS e del Codice ISPS.

A tale scopo alcuni paragrafi della parte B del Codice sono stati resi obbligatori per gli Stati membri ed è stato altresì introdotto un sistema di ispezioni degli Stati membri da parte della Commissione europea teso a verificare l'efficacia delle procedure e delle misure di sicurezza adottate a livello nazionale, incluse verifiche sugli impianti portuali e singole navi.

Al fine di garantire un regime di sicurezza globale, esteso all'intera catena logistica marittima, non limitato cioè alle sole navi e all'interfaccia nave-porto, l'Unione Europea ha successivamente adottato la direttiva 2005/65/CE, recepita in Italia attraverso il decreto legislativo n°203 del 06/11/2007.

Obiettivo principale della direttiva è quello di introdurre misure integrative e migliorative rispetto a quelle stabilite con il regolamento (CE) 725/2004, estendendole in particolare all'interfaccia porto/entroterra, avvalendosi tuttavia delle stesse strutture e degli stessi organismi contemplati dal predetto regolamento.

Le misure disposte si applicano a tutti i porti situati nel territorio di uno Stato membro in cui insistono uno o più impianti portuali.

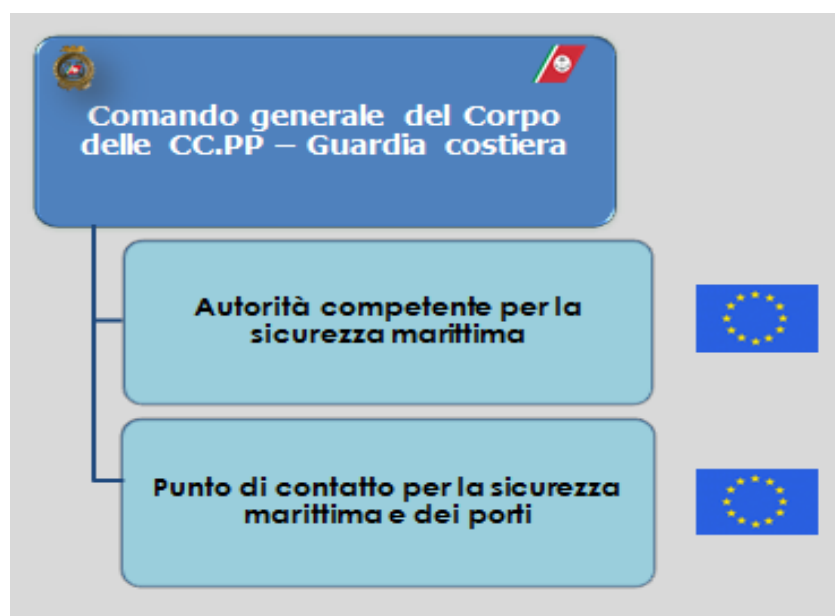
In aggiunta la direttiva impone agli stati membri l'obbligo di procedere all'effettuazione di una valutazione di sicurezza del porto, alla redazione di un piano di sicurezza portuale, all'individuazione di un'autorità per la sicurezza del porto e alla designazione di un agente di sicurezza portuale.

3.4 – LA NORMATIVA NAZIONALE

Al fine di coordinare gli sforzi volti a migliorare il livello di protezione e difesa del settore dei trasporti marittimi, il 29 Novembre 2002, è stato istituito con Decreto Ministeriale, il Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima e dei Porti (CISM).

Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, già incaricato di esercitare le competenze in materia di sicurezza della navigazione attribuite al Ministero dei Trasporti e della Navigazione ex art. 3 della legge 84/94³ e Direttiva 2009/21/EC , con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 18 giugno 2004, ha assunto il compito di svolgere le funzioni di:

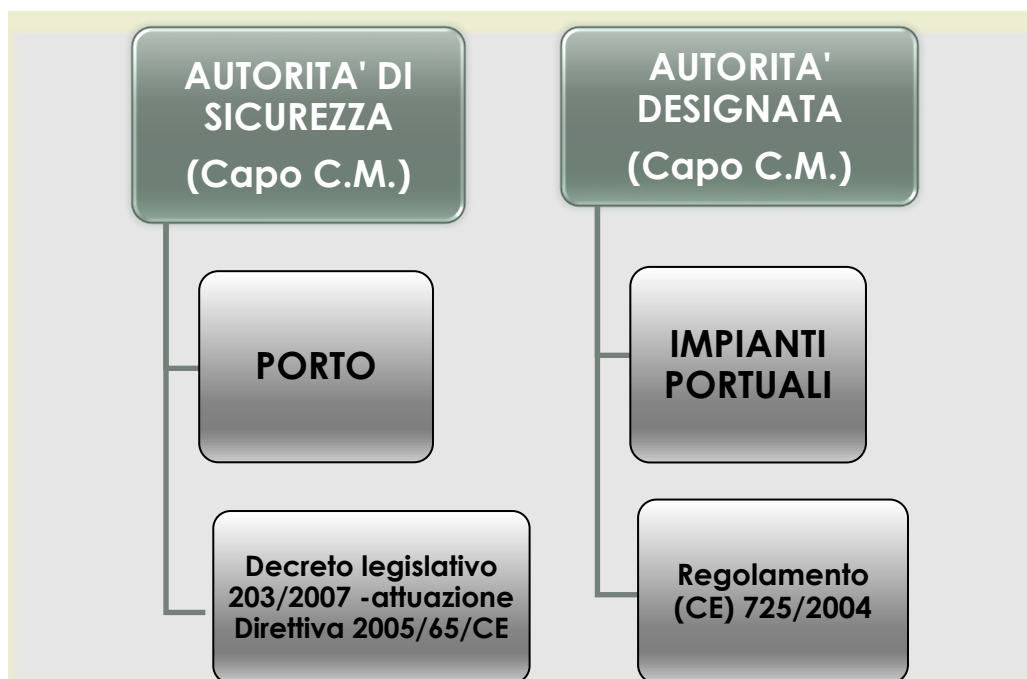
- **Autorità Competente per la Sicurezza Marittima** (autorità nominata da uno Stato Membro per coordinare, attuare e controllare l'applicazione delle misure di sicurezza in relazione alle navi ed agli impianti portuali) che includono anche le funzioni tecnico-operative di cui al Cap. XI-2 della SOLAS ed ISPS Code;
- **Punto di Contatto per la sicurezza marittima** (organismo nominato da uno Stato Membro quale punto di contatto per la Commissione Europea e gli altri Stati membri per l'attuazione, il controllo e l'informazione sull'applicazione delle misure di sicurezza marittima) di cui al regolamento (CE) 725/2004. Il predetto quadro delle competenze è confermato e rafforzato dal D.Lgs 203/2007 che, recependo la Direttiva 2005/65/CE, attribuisce al Comando Generale le funzioni di "punto di contatto nazionale per la sicurezza dei porti".



³ Articolo modificato dall'art.2 comma 1 della legge 23 dicembre 1996, n. 647

Il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, per l'esercizio dei compiti di cui sopra, si attiene agli indirizzi determinati dal Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima (CISM).

L'autorità designata, a livello periferico, per l'applicazione delle disposizioni di security è stata identificata nel **Capo del Compartimento Marittimo** competente per territorio:



Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, oltre a contribuire alla determinazione del livello di security da parte del CISM opera all'interno del Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti (COCIST) per la determinazione del livello di security che le navi nazionali sono tenute ad adottare in ragione della navigazione presso aree a rischio pirateria e rapine in mare conformemente a quanto disposto dal Programma Nazionale di Security (Parte B, Sez.1.1.1).

Le relative informazioni sono raccolte tramite i circuiti informativi connessi con lo shipping internazionale, tra cui i sailing information del Comando in Capo della Squadra Navale della MM quotidianamente dalla Centrale Operativa del Comando Generale che, sin dal 2005, monitora la navigazione delle navi italiane in tutti i mari del mondo.

3.4.1 – IL PROGRAMMA NAZIONALE DI SICUREZZA MARITTIMA E PORTUALE – PNSM

Il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, con Decreto del 20 giugno 2007, ha approvato il “Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali” (PNSM), il cui obiettivo è quello di assicurare, in un quadro di cooperazione internazionale, l’incolumità dei passeggeri, degli equipaggi, degli operatori portuali, del pubblico e delle infrastrutture portuali, nonché la regolarità e l’efficienza del trasporto marittimo nei confronti delle eventuali azioni illecite intenzionali.

A tal fine il Programma, sviluppato ad opera del Comitato Interministeriale di Sicurezza Marittima (CISM) provvede all’applicazione coordinata delle norme e delle procedure in materia di sicurezza marittima, definisce ruoli, compiti e raccordi sinergici tra Autorità, Forze di Polizia, Enti ed operatori del trasporto marittimo e fornisce altresì criteri applicativi ai fini della implementazione delle misure di security.

L’attuale Programma Nazionale di Sicurezza, si suddivide in 3 parti:

Parte I dove sono contenuti gli obiettivi, la normativa di riferimento, le definizioni, il campo di applicazione, i compiti e la composizione del CISM e dei Comitati di Sicurezza Portuali;

Parte II dove sono contenute le indicazioni per la redazione dei Piani di sicurezza, gli adempimenti di sicurezza per le compagnie di navigazione e per gli impianti portuali e le modalità di vigilanza e di controllo degli organi preposti alla sorveglianza;

Parte III dove sono contenute le sei Schede del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima:

SCHEDA N. 1 Controlli di sicurezza dei passeggeri e dei loro bagagli. Essa contiene in **Allegato A** le percentuali di controllo associate ad ognuno dei tre livelli di security per navi passeggeri e navi da crociera .

SCHEDA N. 2 Controlli di sicurezza dei veicoli, del carico, del catering, delle provviste e materiali di bordo. Essa contiene in **Allegato B** le procedure di controllo dei veicoli al seguito, dei conducenti e degli oggetti trasportati ed in **Allegato C** le percentuali di controllo associate ad ognuno dei tre livelli di security per il controllo del carico e dei veicoli.

SCHEDA N. 3 Parte A: Sistemi di allarme di sicurezza della nave. Parte B: Norme di security comuni per navi ed impianti portuali.

SCHEDA N. 4 Security delle navi.

SCHEDA N. 5 Security degli impianti portuali.

SCHEDA N. 6 Formazione, istruzione e familiarizzazione del personale addetto alla security.

Quest’ultima Scheda, che è stata aggiornata con Decreto del Comandante Generale 411/2015, disciplina la formazione di tutto il personale di security impiegato nei porti, negli impianti portuali e nelle navi che non riveste la carica di guardia giurata.

3.4.2 – LA SICUREZZA SUSSIDIARIA

Ai sensi del Decreto del Ministero dell’Interno 154/2009, recante disposizioni per l’affidamento dei

servizi di sicurezza sussidiaria, i controlli in ambito portuale ma anche nelle stazioni ferroviarie e nei terminali marittimi possono essere compiuti direttamente dalle Società di gestione o da istituti di vigilanza privati quando non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'intervento di appartenenti alle Forze di polizia.

In tali circostanze i servizi devono essere **svolti dalle guardie particolari giurate**. Il soggetto affidatario o l'istituto di vigilanza sono soggetti ad un regime autorizzatorio di pubblica sicurezza.

Il controllo pubblico si estende anche alle modalità di esercizio dell'attività atteso che il Regolamento di servizio, allegato all'istanza od alla comunicazione, deve essere approvato dal Questore.

Ai fini dell'approvazione, per i servizi in ambito portuale, il Questore richiede il parere al Capo del Compartimento che si esprime verificando la coerenza del Regolamento di servizio con i piani degli impianti portuali approvati e l'adeguatezza del numero degli addetti (stabilito in ragione dell'intensità di traffico prevedibile e/o riscontrabile).⁴

I primi due commi dell'art. 2 del citato Decreto, rubricato "Servizi di sicurezza sussidiaria" elencano – in modo non estensibile - tutti i servizi che possono essere svolti dalle guardie particolari giurate:

a) servizi di vigilanza dei beni di proprietà o in concessione, di tutela del patrimonio aziendale e dei beni in dotazione al personale di bordo;

b) servizi di videosorveglianza e teleallarme;

c) controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature di merci, bagaglio al seguito e plichi di corrieri;

d) controllo del materiale di catering e delle provviste di bordo nelle aree di produzione o confezionamento

;e) vigilanza ai depositi bagagli, merci, posta e catering;

f) scorta a bagagli, merci, posta, catering e provviste di bordo da e per i vettori (navi e treni);

g) vigilanza dei mezzi di trasporto in sosta – navi, imbarcazioni, treni, vagoni, autobus, ecc. – ai relativi depositi e controllo degli accessi a bordo;

h) controllo a bordo finalizzato a rilevare elementi di rischio per la sicurezza – bagagli abbandonati, oggetti pericolosi, ecc. – ed eventuali situazioni di criticità;i) controllo delle autorizzazioni – tesserini portuali, badge, titoli di viaggio – che consentono l'accesso alle aree del sedime portuale agli equipaggi delle navi, al personale portuale ed a qualsiasi soggetto che abbia necessità di accedere a tali aree;

j) ogni altro controllo o servizio di vigilanza ritenuto necessario dalle società di gestione portuale, dalle società ferroviarie, dalle società dei servizi di trasporto in concessione, per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego operativo di appartenenti alle Forze di polizia.

Da notare che il comma 4 dell'art. 3 del DM 154/2009 riporta una generale prescrizione di sicurezza, peraltro già nota nell'ambito della normativa sulla sicurezza aeroportuale (art. 4, comma 5 del DM 85/1999) che prevede, ove si verificano situazioni particolari di crisi o di minaccia alla sicurezza dei trasporti (anche di carattere internazionale) la possibilità per l'Autorità di pubblica sicurezza (e, relativamente ai porti informati, il Comandante del porto ai sensi degli artt. 81 e 82 Cod. Nav.) di adottare ogni ulteriore misura ritenuta necessaria e richiedere ai soggetti affidatari

⁴ Circolare del Capo della Polizia 12982.D(22)5 del 26.02.2015, lett. a) settimo capoverso.

dei servizi di controllo l'attuazione delle misure di sicurezza occorrenti, che non comportino l'esercizio di pubbliche funzioni.

Si noti inoltre che le predette disposizioni debbono essere lette in coordinamento con la terza parte del PNSM che è costituita da n. 6 schede operative (vedasi precedente Capito 2 par 2.4).

A seguito di alcuni dubbi interpretativi sull'applicazione delle disposizioni del Decreto in esame, il Ministero dell'Interno ha chiarito con specifica Circolare⁵ che il riferimento all'ambito dei porti deve intendersi come *“quello costituito dagli impianti portuali (port facilities) **destinati al traffico passeggeri** in cui accostano le navi passeggeri soggette al Regolamento CE 725/2004 ed all'ISPS Code –ad esclusione delle navi tutte e degli impianti portuali destinati al traffico merci, salvo che per questi ultimi non sia diversamente disposto nei Piani di sicurezza dell'impianto portuale.”*

Per quanto attiene la formazione, il Ministero dell'Interno ha emanato, in data 26 febbraio 2015, il *“Disciplinare per la formazione delle guardie giurate addette ai servizi di sicurezza sussidiaria”* (comprensivo di un allegato tecnico) con il quale, ai sensi dell'art. 6 del D.M 154/2009, sono stati individuati i programmi formativi per gli addetti e per i direttori tecnici, nonché le modalità di svolgimento degli esami per l'ottenimento della certificazione ed il rilascio del relativo certificato.

La Commissione d'esame viene convocata dalle Prefetture e prevede anche la presenza di due Ufficiali del Corpo delle Capitanerie di porto di cui uno in rappresentanza della Capitaneria di porto competente per territorio nominato dal Capo del Compartimento marittimo ed uno in rappresentanza del Comando Generale nominato dalla Direzione Marittima competente.

La locale Capitaneria di porto è tenuta a cooperare con Prefettura e Questura per concordare le sessioni d'esame e la soluzione delle eventuali problematiche logistiche della Commissione. Nell'Allegato tecnico al medesimo Disciplinare sono stati individuati anche i programmi formativi per le Guardie Giurate che svolgono i servizi di sicurezza a bordo delle navi che navigano in aree a rischio pirateria.

Da notare che il Disciplinare regola solo l'attività del personale che riveste la qualifica di Guardia Giurata ed in questo si differenzia dalla scheda 6 del PNSM che invece regola la formazione del personale di security come delineato dall'ISPS Code, parte B, ovvero la formazione per il responsabile della sicurezza dell'impianto portuale (*Port Security Facility Officer*) e del restante personale inserito nell'organizzazione di security della *Port Facility*. Il monitoraggio dei servizi previsti dal D.M. 154/2009 è assicurato dal “Nucleo di vigilanza e controllo” istituito ai sensi dell'articolo 7 del medesimo Decreto. Il Nucleo è composto da funzionari del Ministero dell'Interno ed integrato, per le attività di verifica in ambito portuale, da un rappresentante del Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto. Esso ha il compito di verificare, in particolare, “la funzionalità del servizio svolto e il rispetto degli standard richiesti”.

⁵ Circolare 557/PAS/U003004/12982d(22)5 in data 26.02.2015

3.5 LA MARITIME SECURITY COME OBIETTIVO STRATEGICO

La sopravvivenza di circa 3,5 miliardi di persone dipende dal mare: l'80% della popolazione mondiale risiede entro 60 km dalla costa e, conseguentemente, la concentrazione della maggior parte delle attività produttive è allocata nella fascia litoranea. Questo massiccio avvicinamento al mare rende il commercio marittimo un interesse cruciale per l'economia globale e quindi per le Nazioni, la cui sostenibilità dipende dalla libertà di navigazione e da un adeguato livello di Maritime Security ovvero dal libero e sicuro utilizzo delle vie marittime, che assicurano il traffico del 90 % delle merci e del 70 % del petrolio mondiale.

L'esigenza di tutela e di sicurezza della società civile, in chiave anche di lotta alla criminalità transnazionale via mare, impone ai Governi di adoperarsi, facendo ricorso a tutte le articolazioni statali, competenti in materia "SECURITY", sia civili che militari, affinché lo spazio marittimo e le attività che in esso si svolgono (trasporto marittimo, pesca, diporto, posizionamento di cavi/condotte sottomarine) non diventino luogo e strumento di azioni criminali, a danno dell'ambiente marino, della pace e del benessere economico delle comunità costiere, per opera di organizzazioni delittuose o terroristiche.

In relazione alla tipologia dei nuovi rischi e minacce, la SECURITY si configura sempre più come un "continuum" senza frontiere, perché non ci può essere sicurezza interna (del territorio nazionale) senza un'adeguata sicurezza esterna (marittima).

Quindi, all'indomani del 11 settembre 2001, il concetto di "Sicurezza marittima" si è evoluto a tal punto, da divenire un obiettivo di rilevanza strategica per gli Stati, conseguibile solo attraverso la sinergica cooperazione tra le Forze Armate e in particolare la componente aeronavale della Marina Militare, del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera e delle Forze dell'Ordine.

In tale contesto, la tutela della sicurezza marittima del naviglio nazionale in acque internazionali, comprende, oltre che aspetti di natura tecnico-amministrativa (sistema di certificazione e controllo delle misure di sicurezza), una dimensione di maritime law enforcement (polizia marittima) che prevede l'impiego delle capacità della MM, per fronteggiare e prevenire le minacce terroristiche, di natura asimmetrica e di pirateria ai danni del cluster marittimo, in alto mare.

A tal riguardo giova richiamare l'art. 111 del Dlgs n 60/2010 (Codice di Ordinamento Militare) in virtù del quale, rientrano tra le competenze di Maritime Security della Marina Militare, la vigilanza a tutela degli interessi nazionali e delle vie di comunicazione marittime al di là del limite esterno del mare, ivi compreso il contrasto alla pirateria nonché il concorso alla sicurezza delle frontiere marittime ed al contrasto dei cd. illicit traffic in acque internazionali, (traffico dei migranti , di droga e armi via mare).

In conclusione la "Maritime Security", in ragione degli aspetti sopra elencati è definibile come:

L'insieme delle azioni per la tutela degli interessi nazionali condotte dallo Stato, nelle sue articolazioni operanti a vario titolo sul mare, sulla base delle competenze attribuite dalla legge, al fine di garantire la deterrenza ed il contrasto degli atti illeciti intenzionali che negli spazi marittimi attentino al libero uso del mare, riducendo i rischi derivanti da fenomeni quali terrorismo marittimo, pirateria, traffico di armi di distruzione di massa, nonché di altri dispositivi bellici, traffico di migranti e tratta di esseri umani, traffico di stupefacenti, inquinamento deliberato, distruzione e minaccia all'integrità di cavi e condotte sottomarine, sfruttamento illecito di risorse marine (inclusa la pesca), atti criminali condotti in mare a danno di navi o installazioni off-shore nazionali.

Concorrono alla Maritime security la Marina militare, il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera ed altri organi dello Stato competenti in materia.

3.6 LE MINACCE ALLA "SECURITY" MARITTIMA_ LOTTA ALLA PIRATERIA e AL TERRORISMO MARITTIMO

L'ambiente marino è per sua natura, un ambiente particolarmente vulnerabile, perché presenta zone dove gli Stati difficilmente possono esercitare una sorveglianza efficace ed effettiva, rispetto la terraferma, quindi gli spazi marittimi si prestano ad una molteplicità di MINACCE, a rilevanza mediatica, anche di basso costo, ma capaci di influenzare l'ordine/sicurezza della comunità costiera (che costituisce l'80% della popolazione mondiale). Per tali ragioni la PIRATERIA ed il TERRORISMO MARITTIMO sono due fenomeni criminali che trovano nell'ambiente marino, lo spazio ideale per la loro proliferazione. Benché entrambe le minacce presentano elementi in comune, legati all'asimmetria e alla violenza del modus operandi, è importante comprendere, per individuare il corretto approccio di contrasto e deterrenza, che i due fenomeni hanno motivazioni differenti: il fine della pirateria è sostanzialmente economico, perché l'obiettivo è l'appropriazione indebita del carico (idrocarburi) e di beni appartenenti a soggetti all'equipaggio (denaro, preziosi) mentre l'obiettivo del terrorismo marittimo si può sintetizzare come il conseguimento di un effetto mediatico clamoroso allo scopo di ottenere un vantaggio di natura meramente politica (es. dimostrare la vulnerabilità di una nazione potente).

Può tuttavia materializzarsi una sorta di collegamento ideale fra pirateria e terrorismo marittimo quando la prima diventa un'azione criminale per il finanziamento di attività sovversive da parte di gruppi terroristici .

3.6.1) IL TERRORISMO MARITTIMO

Il terrorismo marittimo è una minaccia asimmetrica che trae le sue radici nel fanatismo religioso di matrice islamica, per cui, oltre ad alcune situazioni localizzate nel subcontinente indiano, la potenziale espansione di questa minaccia a danno dello shipping vede principalmente coinvolte le vie marittime in corrispondenza di quelle nazioni maggiormente coinvolte da processi di radicalizzazione religiosa, d'importanza strategica per il commercio internazionale.

Il terrorismo marittimo si può manifestare attraverso una serie di attività criminali quali la cattura, il dirottamento di un'unità navale o il controllo di una piattaforma petrolifera, per distruggerla o comunque con lo scopo di compromettere la sicurezza della nazione da colpire, il minamento di cavi e condotte sottomarine e gli attacchi contro l'ambiente marino (un fenomeno meglio noto come ecoterrorismo).

Le principali caratteristiche della minaccia asimmetrica, tanto nel terrorismo quanto nella pirateria, possono essere condensate nei seguenti aspetti: ricercare i punti di vulnerabilità nell'avversario e sfruttare al massimo l'elemento sorpresa.

In tale contesto di minaccia, un obiettivo marittimo costituisce una scelta ottimale per i criminali, perché il mercantile (navi da carico o passeggeri) presenta intrinseche difficoltà difensive legate alla scarsa efficacia di un sistema di vigilanza e di protezione, rispetto ad altri vettori commerciali (come aerei e treni), e fornisce una più ampia scelta d'azione ai terroristi, soprattutto quando il vettore navale si trova in alto mare.

Di conseguenza, un minimo di capacità asimmetriche può rendere vulnerabile qualsiasi obiettivo marittimo nei confronti di un attacco sferrato dal mare, da terra o dall'aria.

La minaccia terroristica in ambiente marittimo può concretizzarsi con l'impiego di quattro differenti tipologie di strumenti o assetti: mezzi navali di superficie e subacquei, ordigni esplosivi tradizionali o mine navali e mezzi aerei (droni).

Alla prima famiglia appartengono imbarcazioni veloci di piccole dimensioni (motoscafi) variamente equipaggiate con lanciamissili e lanciagranate spalleggiabili, mitragliatrici di calibro variabile e/o imbottite d'esplosivo.

L'impiego di questi mezzi navali può avvenire sia nell'alto mare che all'interno di un porto, con nave in banchina ovvero con nave alla fonda.

Anche i mezzi subacquei comandati da remoto ed i droni aerei si prestano ad azioni terroristiche certamente letali.

Infine, le mine navali e gli ordigni esplosivi in genere, rappresentano forse il principale strumento di asimmetria marittima; esse sono economiche, semplici da produrre, trasportare e posizionare, e garantiscono un drammatico effetto sorpresa.

In tutti i casi sopra accennati, si tratta comunque di materiali e attrezzature facilmente disponibili sul mercato commerciale, senza dover investire grosse somme di denaro.

3.7 – PIRATERIA MARITTIMA

Il fenomeno della pirateria marittima⁶ e delle rapine armate in mare continua a costituire una minaccia reale alla sicurezza dei trasporti marittimi, nonostante le varie iniziative internazionali e regionali di contrasto messe in atto.

Mentre la navigazione è fenomeno globale, le situazioni e le minacce che le navi devono affrontare differiscono da regione a regione, dipendendo dalle condizioni naturali, politiche ed economiche vigenti nelle singole regioni e dalla capacità e prontezza dei governi locali di rispondere ai reati marittimi.

I report annuali editi dall'Organizzazione ReCAAP (www.reccap.org) per l'Asia, dimostrano come il 90% degli incidenti nella predetta regione si verificano all'interno delle acque territoriali soggette alla giurisdizione degli Stati costieri.

Nel 2019, il Centro rapporti sulla pirateria della Camera di Commercio Internazionale (IMB) ha registrato in tutto il mondo ben 162 incidenti di pirateria e rapina a mano armata contro navi, rispetto a 201 incidenti segnalati nel 2018. Gli incidenti includevano quattro navi dirottate, 11 navi colpite da armi da fuoco, 17 tentativi di attacco e 130 navi abbordate



Nonostante il declino complessivo degli incidenti di pirateria sia uno sviluppo incoraggiante, le navi rimangono a rischio in diverse regioni, in particolare nel Golfo di Guinea.

⁶ L'art. 101 della Convenzione di Montego Bay sul Diritto del mare definisce la pirateria marittima come segue:

- a) ogni atto illecito di violenza o di sequestro, o ogni atto di rapina, commesso a fini privati dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o di un aeromobile privati, e rivolti:
 - i) nell'alto mare, contro un'altra nave o aeromobile o contro persone o beni da essi trasportati;
 - ii) contro una nave o un aeromobile, oppure contro persone e beni, in un luogo che si trovi fuori della giurisdizione di qualunque Stato;
- b) ogni atto di partecipazione volontaria alle attività di una nave o di un aeromobile, commesso nella consapevolezza di fatti tali da rendere i suddetti mezzi nave o aeromobile pirata;
- c) ogni azione che sia di incitamento o di facilitazione intenzionale a commettere gli atti descritti alle lettere a) o b).

Il numero di membri dell'equipaggio rapiti nel Golfo di Guinea è aumentato di oltre il 50% da 78 nel 2018 a 121 nel 2019. Ciò equivale a oltre il 90% dei rapimenti globali segnalati in mare con 64 membri dell'equipaggio rapiti in sei incidenti separati nell'ultimo trimestre del solo il 2019.

La regione ha causato 64 incidenti, tra cui tutti e quattro i dirottamenti delle navi avvenuti nel 2019, nonché 10 navi su 11 che hanno riferito di essere state colpite da un incendio.

In Asia nel 2019 si sono verificati 83 incidenti (76 nell'anno precedente) di cui 31 presso lo Stretto di Singapore. Nel mare del Sud della Cina si segnalano numerosi attacchi perpetrati a petroliere che mirano ad impossessarsi del carico (21 nel periodo 2011- 2015).

Ancorché nel 2019 non si siano verificati attacchi da parte dei pirati somali gli osservatori internazionali ammoniscono che "i pirati somali continuano a possedere la capacità di effettuare attacchi nel bacino somalo e nell'Oceano Indiano più ampio".

Quanto al modus operandi si segnala che gli attacchi presso il Golfo di Guinea risultano particolarmente violenti e mirano, prevalentemente, ad impossessarsi del carico della nave coinvolta.

Membri degli equipaggi vengono spesso rapiti e si registrano numerosi ferimenti. In questo si differenziano dalle modalità operative dei pirati somali che tendono invece ad impossessarsi della nave per chiedere poi un riscatto.

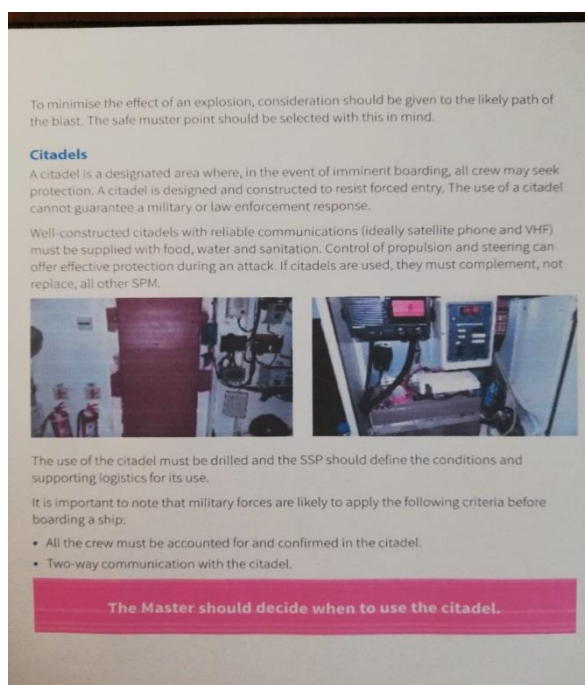
Nel 2011, con la Risoluzione MSC 324(89) *on the Implementation of Best Management Practice Guidance*, l'Organizzazione Internazionale Marittima (IMO) ha suggerito che l'industria marittima mettesse in atto tutte le possibili misure di autoprotezione del naviglio in transito nel Golfo di Aden definito come **High Risk Area**.

Sulla base di tale input l'industria marittima nel corso degli anni ha sviluppato delle linee guida che contengono delle raccomandazioni per fronteggiare il fenomeno della pirateria nell'area a rischio sopra definita indirizzata ad armatori, comandanti di navi e marittimi.

Si tratta delle **Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea, giunte alla versione n.5 (BMP5) a seguito dell'ultimo aggiornamento avvenuto nel giugno 2018.**

Le BMP5 prevedono, oltre a determinate misure di protezione preventiva ed altre evasive e difensive, anche la registrazione delle navi presso il Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA) e la raccomandazione di inviare i report dei passaggi e/o attacchi nell'area ad alto rischio allo *United Kingdom Maritime Trade Operations* (UKMTO) a Dubai.


Strutturalmente viene consigliato alle navi che operano nella zona, ma vale anche per quelle che operano in altre aree classificate come HRA, di individuare un punto di riunione sicuro per l'equipaggio e, se possibile, di una "Cittadella" ovvero di una area chiusa della nave munita di porta anti-intrusione nonché delle dotazioni di sopravvivenza e di possibilità di comunicazione radio



To minimise the effect of an explosion, consideration should be given to the likely path of the blast. The safe muster point should be selected with this in mind.

Citadels
A citadel is a designated area where, in the event of imminent boarding, all crew may seek protection. A citadel is designed and constructed to resist forced entry. The use of a citadel cannot guarantee a military or law enforcement response.

Well-constructed citadels with reliable communications (ideally satellite phone and VHF) must be supplied with food, water and sanitation. Control of propulsion and steering can offer effective protection during an attack. If citadels are used, they must complement, not replace, all other SPM.



The use of the citadel must be drilled and the SSP should define the conditions and supporting logistics for its use.

It is important to note that military forces are likely to apply the following criteria before boarding a ship:

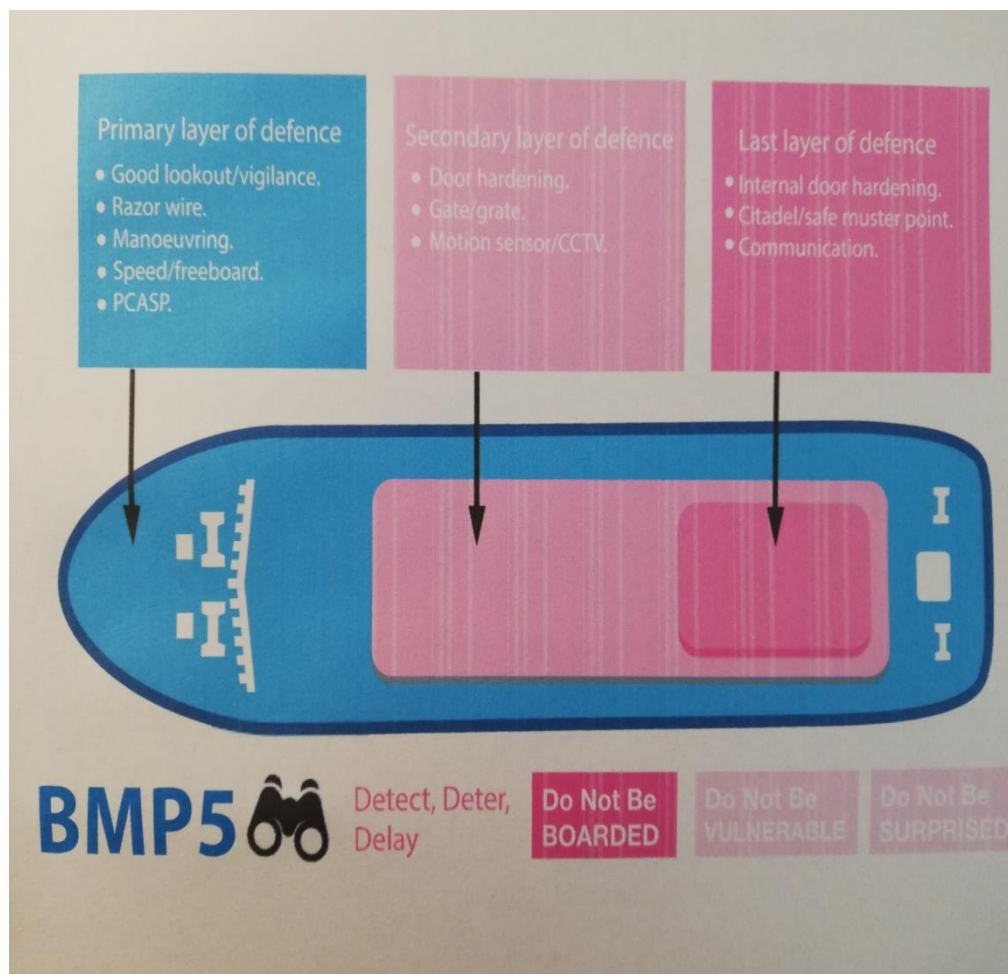
- All the crew must be accounted for and confirmed in the citadel.
- Two-way communication with the citadel.

The Master should decide when to use the citadel.

con l'esterno, da utilizzarsi nel caso la nave fosse presa dai pirati e per allungare i tempi in attesa dell'arrivo delle forze militari di soccorso.

Viene raccomandato di utilizzare la Cittadella, solo su ordine del Comandante e solo se riescono a trovarvi rifugio tutti i componenti l'equipaggio.

Ai fini delle attività preventive ad un attacco di pirateria viene infine proposto lo schema sotto riportato.



- 1) PRIMA LINEA DI DIFESA – Buon Servizio di vedetta – Installazione di filo spinato – Manovre evasive – Velocità e buon altezza di bordo dal livello del mare (non sempre verificabile per navi come petroliere e navi a carico secco completamente cariche – Visibilità da parte dei Pirati circa la presenza a bordo delle PCAPS**
- 2) SECONDA LINEA DI DIFESA – Chiusura delle porte esterne – Sistema di videosorveglianza – Installazione di accessi chiusi e grate**
- 3) TERZA LINEA DI DIFESA – Chiusura delle porte interne – Utilizzo dei punti di riunione sicuri e della Cittadella – Comunicazioni di emergenza con UKNTO o MDAT-GoG, utilizzo allarme tramite SSAS e stazione GMDSS di bordo.**

Sebbene le misure BMP rappresentino un'efficace mitigazione della pirateria, si deve considerare che sussistono anche altre forme di violenza e minacce alle navi che possono differire in termini di metodologia di attacco e che, pertanto, possono richiedere altre forme di mitigazione. Ad esempio, gli attacchi effettuati da gruppi criminali o terroristici possono essere più determinati, anche a prezzo della vita, e ciò può ridurre l'efficacia di alcune delle misure di autoprotezione utilizzate con successo contro i pirati.

Si evidenzia altresì che il rispetto di almeno una delle misure delle BMP è reso obbligatorio dalla legge italiana atteso quanto disposto dall'art 3 del DM 139/2019 che, nel trattare delle caratteristiche delle navi per lo svolgimento dei servizi di protezione, esplicitamente stabilisce che le navi devono essere predisposte per la difesa da atti di pirateria, mediante l'attuazione di almeno una delle vigenti «best management practices» di autoprotezione del naviglio definite dall'IMO.



Il Company Security Officer (CSO) ed il Comandante della nave, in ogni caso, sono tenuti a rivedere le valutazioni delle minacce e dei rischi⁷ e aggiornare i piani se necessario, tra cui lo Ship Security Assessment (SSA), lo Ship Security Plan (SSP) ed il Vessel Hardening Plan (VHP) e attuare eventuali nuove misure.

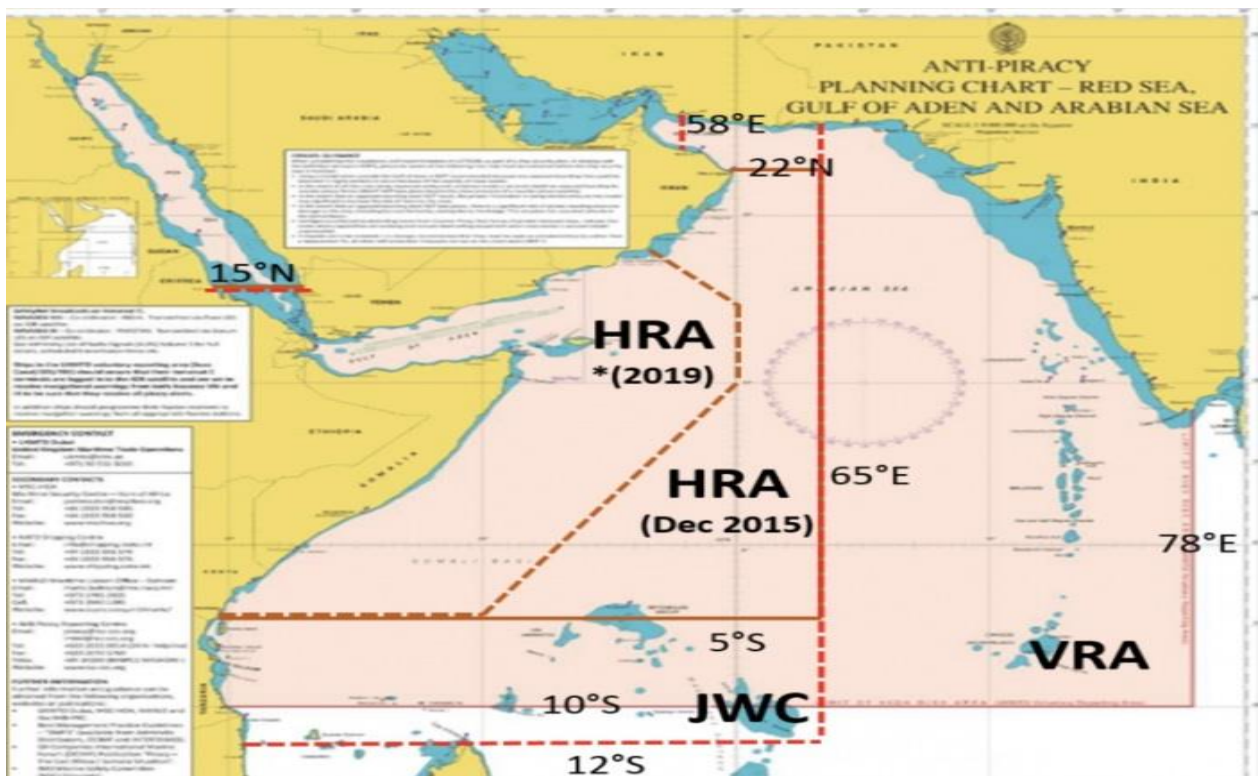
La Circolare dell'IMO MSC.1/Circ 1405 Rev. 2 del 25 maggio 2015 dal titolo “ Revised interim Guidance to ship owners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area “ fornisce, tra le altre, anche utili indicazioni su quali fattori considerare nella redazione della valutazione dei rischi come segue:

- .1 sicurezza e protezione della nave e dell'equipaggio;
- .2 se tutti i mezzi pratici di autoprotezione sono stati effettivamente implementati in anticipo;

⁷ A proposito della valutazione dei rischi e dell'aggiornamento dello Ship Security Plan, obbligatori per le navi italiane, si veda successivo par.3.2

- .3 il potenziale uso improprio delle armi da fuoco con conseguenti lesioni personali o morte;
- .4 la possibilità di subire incidenti imprevisti;
- .5 gli aspetti connessi alla responsabilità per le azioni da intraprendere;
- .6 le probabilità di escalation nei casi di reazione; e
- .7 il rispetto del diritto internazionale e nazionale.

L'industria marittima attraverso le sue associazioni internazionali più rappresentative, in relazione all'effettività della minaccia in essere, oltre a mantenere aggiornate le "best management practices", ridisegna periodicamente i confini dell'area a rischio pirateria. L'ultimo intervento ha determinato una riduzione dell'area come da cartina allegata in vigore dall' **1 Maggio 2019** rispetto a quella previgente e stabilita nel 2015

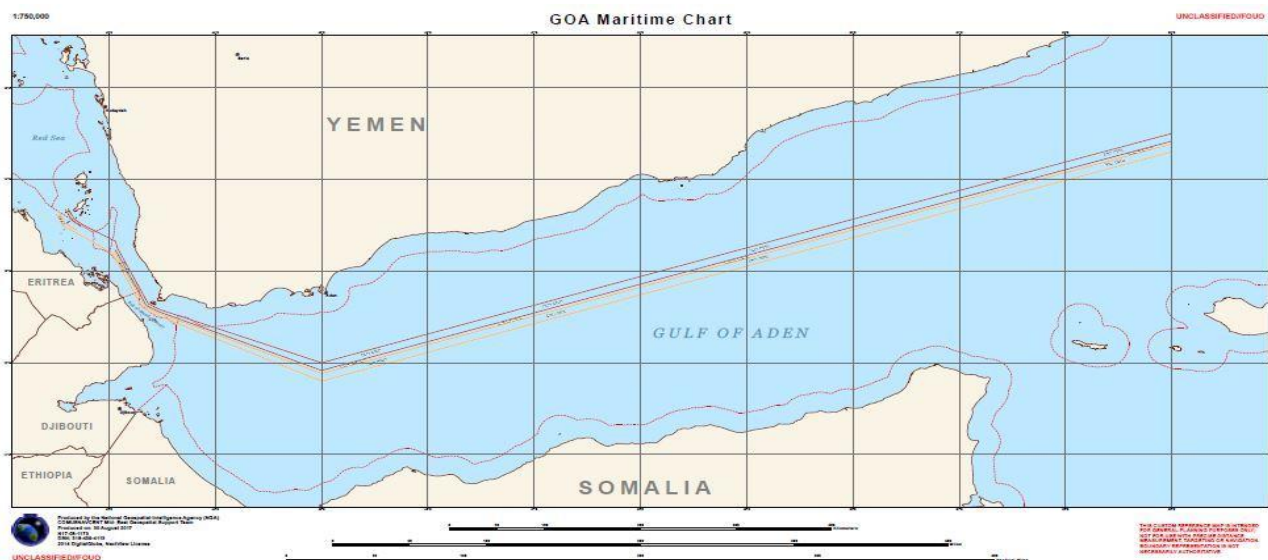


Nell'area è attiva, sin dal 2008, la missione antipirateria "EUNAVFOR Atalanta" decisa dal Consiglio Europeo nel 2008. Si tratta della prima operazione militare a carattere marittimo a guida europea con l'obiettivo di prevenire e reprimere gli atti di **pirateria** nell'area del Corno d'Africa (Mar Rosso, Golfo di Aden e bacino Somalo) che continuano a rappresentare una minaccia per la libertà di navigazione del traffico mercantile e in particolare per il trasporto degli aiuti umanitari del **World Food Program**.

Tra i compiti di questa operazione rientrano anche le attività di addestramento a favore delle Forze armate e di polizia locali (*Local Maritime Capacity Building (LMCB)*) per permettere loro di sviluppare e trasmettere le conoscenze necessarie ad operare in autonomia nel contrasto alle attività illecite tra le quali la pirateria.

La Marina Militare italiana generalmente in coordinamento con le Marine Militari di altri Stati in ambito NATO, UE, ovvero a seguito di accordi multilaterali, opera costantemente il contrasto alla pirateria finalizzato all'eliminazione/prevenzione di atti di violenza, di detenzione o di depreazione compiuti in alto mare o in zone non soggette alla giurisdizione di alcuno Stato, per i fini privati dell'equipaggio di una nave ai danni di altra nave.

Alle navi mercantili che transitano nelle aree a rischio pirateria è fortemente consigliato di interfacciarsi con gli asset militari eventualmente presenti nelle varie regioni. Negli avvicinamenti al Golfo di Aden, ad esempio, è raccomandata la registrazione presso le **Combined Maritime Forces (CMF)** che, dal 6 settembre 2017, hanno istituito un corridoio di sicurezza (**Maritime Security Transit Corridor**) per le navi in transito nel Golfo di Aden, Bab Al Mandeb, Southern Red Sea e relative zone di mare associate⁸.



Analogamente ai comandanti delle navi mercantili è raccomandato di verificare costantemente le **Security Related Information to Mariners (SRIM)** concordemente a quanto previsto dal Capitolo V della SOLAS, Reg. 34 (*Safe navigation and avoidance of dangerous situations.*) nonché gli avvisi di pericolo sull'attualità delle minacce e della probabilità di attacchi emessi regolarmente dal Centro IMB e dalle Autorità militari

⁸ <https://combinedmaritimeforces.com/maritime-security-transit-corridor-mstc/>

3.7.1 – IMBARCO DELLE GUARDIE GIURATE PARTICOLARI IN SERVIZIO ANTIPIRATERIA

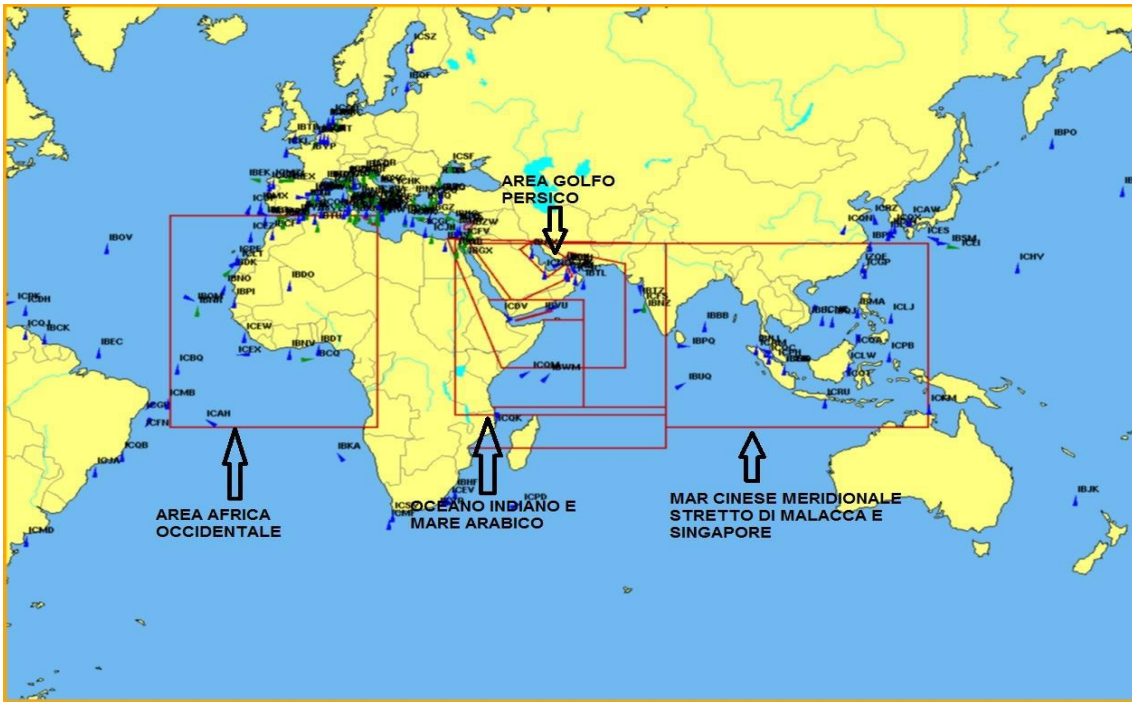
La materia dell'imbarco di nuclei di protezione ed autodifesa armata a bordo del naviglio nazionale è regolata anzitutto dal decreto legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130. Essa stabiliva la possibilità che l'armatore si avvallesse di Nuclei Militari di Protezione (NPM), da imbarcare a bordo delle navi battenti bandiera italiana che navigano nelle acque internazionali a rischio di pirateria.

Successivamente la normativa è stata poi integrata dal D.M. 28 dicembre 2012, n. 266, attuativo delle disposizioni dell'articolo 5, commi 5 e 5-bis, del decreto-legge 12 luglio 2011, n.107, convertito, con modificazioni, dalla predetta legge 2 agosto 2011, n.130 e successive modificazioni.

Il decreto 266 disciplinava la cosiddetta "opzione privata", già prevista dall'art.5 comma 5-bis e *ter* del decreto legge 12 luglio 2011, n. 107, determinando le modalità con cui l'armatore, o un suo rappresentate, è autorizzato ad impiegare guardie particolari giurate (GPG) a bordo delle proprie navi mercantili, battenti bandiera italiana – che transitano in acque internazionali a rischio pirateria - nonché ad acquistare, imbarcare, sbarcare, portare, trasportare ed utilizzare le armi ed il relativo munizionamento.

Si noti che le acque internazionali in cui è possibile imbarcare guardie particolari giurate sono determinate dal Ministero della Difesa con specifico Decreto Ministeriale. Attualmente vige il DM 24 settembre 2015 che individua le aree come segue:

- a) Mar Cinese Meridionale, Stretto di Malacca e Singapore: porzione di mare compresa fra i meridiani 78° E ed 135 W e fra i paralleli 30° N e 15° S;
- b) Africa occidentale: porzione di mare compresa fra i paralleli 36°N e 15° S che si estende a partire dalle coste occidentali dell'Africa fino al meridiano 30° W;
- c) Oceano indiano e Mare Arabico: porzione delimitata a nord-ovest dallo Stretto di Bab El Mandeb, a nord dallo Stretto di Hormuz a sud dal parallelo 12°S ed a est dal meridiano 78° E;
- d) Golfo Persico: Area del Golfo Persico.



A seguito delle modifiche introdotte all'articolo 5, comma 4, del richiamato decreto legge n. 107 del 2011 dal decreto-legge 18 febbraio 2015, n.7, convertito con modificazioni nella legge 17 aprile 2015, n.43, **è stata eliminata** la possibilità dell'imbarco dei Nuclei militari di protezione (NMP) a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana.

Al fine di garantire adeguati servizi di protezione delle navi nazionali effettuati dalle sole guardie giurate, nonché di adeguare le disposizioni nazionali al mutato scenario internazionale di riferimento, si sono rese necessarie modifiche al D.M. 28 dicembre 2012, n. 266.

Ecco, quindi, che in data 7 novembre 2019 è stato emanato il nuovo decreto interministeriale n.139: *"Regolamento recante l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque a rischio pirateria"* in relazione al quale al fine di agevolarne l'applicazione in termini uniformi sull'intero territorio nazionale, il Ministero dell'Interno con circolare n.557/PAS/U/016814/10089.D.GG.V(4)1 del 9 dicembre 2019 ha rassegnato le prime indicazioni di carattere interpretativo. **(allegato 1)**

Il Decreto ribadisce tra l'altro le competenze del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera per attuare coordinare e controllare le misure di sicurezza marittima e fissa il principio secondo cui le navi su cui si effettuano servizi di autoprotezione debbano essere conformi ai requisiti fissati dalle specifiche disposizioni del Comando Generale delle Capitanerie di porto, in materia di sicurezza della navigazione (*safety*) e sicurezza marittima (*security*) (art. 3).

Si conferma che le guardie giurate debbano essere in possesso dei requisiti addestrativi fissati dall'art.6 del D.M. 154/2009 (art4) e si introduce **un principio significativo ed innovativo, unico nel panorama degli operatori di vigilanza privata** ed applicabile esclusivamente nei servizi "antipirateria": in ragione della specificità del settore all'armatore è concesso detenere, previa autorizzazione, non solo armi comuni da sparo ma anche armi a funzionamento automatico (da guerra) da cedere poi in comodato alle GPG a bordo (art.5).

Il Regolamento inoltre risponde all'esigenza più volte segnalata dall'armamento nazionale e consente l'impiego di un numero non inferiore a 3 (tre) guardie giurate in luogo delle 4 previste dall'abrogato Decreto 266 (art.6)⁹.

L'art. 6 chiarisce anche che il Regolamento di servizio delle guardie giurate, da approvarsi da parte dell'Autorità di PS, debba contenere **esplicito rinvio** alle procedure tecnico-amministrative relative all'imbarco delle guardie giurate individuate dal Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, ai sensi del decreto dirigenziale n. 307 in data 25 marzo 2015.

Importante evidenziare anche che il Regolamento, Capo III, artt 7 -12, disciplinando le *"Disposizioni concernenti le autorizzazioni in materia di armi"*, distingue tra le **autorizzazioni rilasciabili all'armatore** (articolo 7) e **quelle rilasciabili al titolare dell'istituto di vigilanza privata** cui viene affidato l'incarico di svolgere i servizi antipirateria (articolo 8), definendo, poi, il **procedimento di rilascio di tali autorizzazioni** (articolo 9).

Inoltre, il Capo tratta della registrazione e custodia delle armi sul territorio nazionale (articolo 10), nonché del trasporto delle stesse quando vengono imbarcate nel territorio nazionale (articolo 11),

⁹ Ai sensi del medesimo articolo 6 il numero delle guardie giurate impiegate a bordo deve comunque essere idoneo a garantire il rispetto della vigente normativa in tema di orario di lavoro, riposo e lavoro straordinario.

dell'imbarco e sbarco delle armi nei porti internazionali (articolo 12) e delle modalità di custodia ed impiego delle stesse a bordo delle navi (articolo 13).

Si noti che il **comma 3 dell'art. 9** introduce anche un **obbligo di comunicazione** in capo all'armatore od al titolare dell'istituto di vigilanza: essi, utilizzando il modello in allegato B del decreto, devono comunicare all'Autorità Competente ad attuare e controllare l'applicazione delle misure di sicurezza marittima (**Maricogecap**) ed al Questore, l'inizio del servizio, i porti di imbarco e sbarco e la dichiarazione di conformità della nave.

Per motivi di semplificazione amministrativa e tenendo conto delle esigenze operative delle navi, il successivo comma 4 stabilisce che gli obblighi di comunicazione di cui al comma 3 sono assolti, a mezzo e-mail, almeno 48 ore prima dell'imbarco.

Si evidenzia infine che l'art.14, *Disposizioni transitorie*, stabilisce che le disposizioni in materia di formazione professionale delle guardie giurate si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2020 e che le guardie giurate, che fino al termine previsto dall'art.5, comma 5, ultimo periodo del decreto legge 12 luglio 2011, n. 107, sono state impiegate a bordo in attività di antipirateria per un periodo cumulativo non inferiore a 90 giorni negli ultimi tre anni, sono ammesse direttamente a sostenere le prove d'esame di cui all'art.6 del decreto del Ministero dell'Interno 15 settembre 2009, 154 del 2009. Al riguardo, si fa presente che con l'art.38 del decreto-legge 14 agosto 2020, n.104 – “ *Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia*”, è stato prorogato alla data del 30 giugno 2021 il termine previsto dal citato art. 5 5, comma 5, ultimo periodo del decreto legge 12 luglio 2011, n.130. La proroga consente, quindi, fino al 30 giugno 2021, l'impiego in servizi antipirateria delle guardie particolari giurate non ancora abilitate, purchè le stesse siano in possesso del previsto requisito di partecipazione, per un periodo di almeno sei mesi, quali appartenenti alle forze Armate, a missioni internazionali, attestato dal Ministero della Difesa.

La predetta normativa deve essere integrata dalle disposizioni amministrative contenute nel decreto dirigenziale n.307/2015 (che abroga il decreto 349/2013) del Comandante Generale del Corpo delle capitanerie di porto: “Decreto di disciplina delle procedure tecnico amministrative afferenti la materia della sicurezza della navigazione (safety) e la sicurezza marittima (*maritime security*) in relazione alla misure urgenti antipirateria.

Il predetto Decreto specifica, tra l'altro:

- la qualifica che le guardie giurate assumono a bordo: personale diverso dall'equipaggio e dai passeggeri (“*other persons*”);
- le caratteristiche del deposito munizioni di bordo: certificato almeno per la classe 1.4S “Esplosivi” di cui al Codice IMDG e munito di apposita attestazione d'idoneità dell'Organismo tecnico della nave;
- la necessità che, prima dell'imbarco, si sia provveduto all'aggiornamento dello *Ship Security Plan* della nave previa specifica valutazione dei rischi connessa all'imbarco delle guardie giurate;
- la necessità che le guardie giurate siano imbarcate nel limite massimo delle dotazioni di salvataggio come indicato nei pertinenti certificati di sicurezza della nave;
- l'obbligo che i nuclei di protezione siano sottoposti ad un periodo di training e familiarizzazione una volta imbarcati;

- le regole di comando e controllo, per il controllo delle armi, per l'uso della forza, per la rapportazione e registrazione degli eventi come da linee guida contenute nella Circolare MSC.1/Circ 1405/Rev.2¹⁰

L'armatore o la Company che intenda imbarcare delle guardie giurate deve inoltrare all'Amministrazione una dichiarazione di conformità al decreto come da fac-simile allegato al Decreto.

Accade sovente che alle guardie giurate imbarcate in funzione antipirateria venga chiesto di fornire il certificato per lavoratori marittimi denominato "security awareness training" all'atto dell'imbarco.

Si tratta evidentemente di pratica errata in quanto non può essere fatta valere per il personale non inquadrabile come marittimo, come le guardie giurate, ovvero non iscritto nelle categorie della gente di mare ai sensi dell'art. 115 del Codice della navigazione e nelle relative matricole.

Formalmente, infatti, il certificato "security awareness" previsto dalla Convenzione internazionale sugli standard di formazione della legge di mare (STCW) è previsto per il personale marittimo iscritto nelle matricole della Gente di Mare¹¹.

Quanto sopra è confermato dalla legislazione nazionale ed in particolare dall'art. 4 del Decreto Dirigenziale n. 1347 del 3.12.2014 concernente la Disciplina del corso di indottrinamento alle attività di security per il personale marittimo e della familiarizzazione alla security per il personale imbarcato. (G.U. Serie Generale n.290 del 11.12.2013).

Tutto il **personale imbarcato a qualunque titolo**, invece, deve ricevere una familiarizzazione di bordo a cura dello *Ship Security Officer (SSO)*.

3.7.1.1 CENNI SULLE MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO DI PROTEZIONE A BORDO DELLE NAVI DA PARTE DELLE GUARDIE GIURATE PARTICOLARI.

L'art. 6 del D.M. n. 139/2019 stabilisce che le modalità di svolgimento dei servizi di protezione del naviglio mercantile debbano essere stabilite dal regolamento di servizio redatto secondo quanto previsto dall'allegato D del decreto del Ministro dell'interno 1° dicembre 2010, n. 269, approvato dal Questore della provincia ove ha sede l'istituto di vigilanza privata, ovvero, per le guardie particolari giurate dipendenti dagli armatori, dal Questore della provincia in cui ha sede la società di armamento.

¹⁰ MSC.1/Circ 1405/Rev.2 Revised interim Guidance to ship owners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area

¹¹ There are three levels of security-related training required.

1. All **people employed** or engaged on a seagoing ship must receive security-related familiarisation training conducted by the ship security officer or other equally qualified person.

2. All **seafarers** must receive approved security awareness training or instruction that can be conducted on board ship or ashore. This is not ship-specific and only has to be completed once.

3. Any **seafarer** who has designated security duties shall undertake approved security training meeting the requirements of Table A-VI/6-2 of the STCW Code

In particolare il Regolamento di servizio deve prevedere che, per ogni nucleo di guardie giurate impiegato a bordo della Nave, sia nominato un responsabile (team leader), individuato nella guardia avente maggiore esperienza, cui è affidata l'organizzazione operativa del nucleo stesso, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento di servizio e secondo le direttive del Comandante della nave al quale lo stesso si deve sempre rapportare.

Tale norma deve essere letta in coordinamento con la Circolare del Ministero dell'Interno 557/PAS/U/017649/10089D.GGV(4)1 del 28.10.2013 che, oltre a fornire utili indicazioni per la redazione del Regolamento di servizio, ribadisce la primazia del Comandante della nave¹² ai sensi degli articoli 8,186,187,295, 297 e 302 del Codice della Navigazione che rimane il responsabile della navigazione e delle manovre della nave, incluse quelle di scampo.

Restano invece al team leader la competenza sulle scelte tattiche necessarie per la protezione della nave.

La Circolare fornisce anche indicazioni sull'uso della forza letale che, viene ribadito, è giustificato nella sola ipotesi del diritto di difesa legittima ai sensi dell'art.52 del codice penale e nel rispetto della normativa nazionale ed internazionale di riferimento.

3.7.1.2 CENNI SULLE SOCIETÀ CHE FORNISCONO IL SERVIZIO DI PROTEZIONE DELLE NAVI ATTRAVERSO L'IMPIEGO DI GUARDIE GIURATE PARTICOLARI

L'Organizzazione internazionale marittima (IMO) ha più volte richiamato gli Stati membri affinché garantiscano che le Società che forniscono personale armato da imbarcare in funzione antipirateria (di seguito PMSC ovvero *Private Maritime Security Companies*) siano strutturate secondo criteri di qualità.

Viene qui in rilievo, pertanto, la ISO 28007-1:2015, quale normativa tecnica da rispettare da parte delle PMSC per ricevere la conseguente certificazione di qualità cosiddetta di terza parte ovvero da parte di società di certificazione esterna.

La ISO 28007 fornisce linee guida contenenti raccomandazioni settoriali specifiche, che le aziende conformi alla norma ISO 28000 possono attuare per dimostrare di fornire personale di sicurezza armata a contratto privato (PCASP) a bordo delle navi.

Per rivendicare la conformità a queste linee guida, è necessario rispettare tutte le raccomandazioni.

L'Organizzazione Internazionale Marittima, oltre a raccomandare alle PMSC una certificazione di qualità ha stabilito una lista di criteri minimi attraverso la Circolare MSC.1/Circ 1405/Rev.2 *Revised interim Guidance to ship owners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.*

¹² Il Comandante delle navi svolge anche le funzioni di Ufficiale di polizia giudiziaria ex art.1235 Cod.Nav.

Tenendo conto del fatto che la qualità del servizio offerto dalle PMSC dipende largamente dalla qualità ed esperienza del personale arruolato ai fini della protezione della nave, la predetta Circolare suggerisce che le PMSC adottino procedure interne scritte per la valutazione del proprio personale e per garantire che siano adeguate formate a seguito di una precisa policy di training.

Viene inoltre richiesto che le PMSC possano fornire, tra l'altro, evidenza documentale sull'esperienza marittima maturata, le referenze acquisite dai clienti sulle procedure di gestione (compresa le capacità di guida del gruppo, la catena di autorità, il cambiamento di comando, le responsabilità nel salvare vite umane), la comprensione dei requisiti dello Stato di bandiera, dello Stato di approdo e dello Stato costiero in relazione al trasporto e all'uso delle armi da fuoco nonché la possibilità di accedere ad una consulenza legale competente.

E' altresì richiesto, per poter operare in un ambiente particolarmente complesso, quale quello rappresentato dalla navigazione internazionale nelle aree a rischio pirateria, che le PMSC siano dotate di conoscenze per elaborare le informazioni sulle minacce ed effettuare concordemente adeguate valutazioni dei rischi.

4.1 – LA CONVENZIONE UNCLOS DEFINIZIONI E DETERMINAZIONI DEGLI SPAZI MARITTIMI, POTERI DEGLI STATI, GLI ATTI ILLECITI

Nel diritto internazionale la **Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare**, o **UNCLOS** acronimo del nome in inglese United Nations Convention on the Law of the Sea è un trattato internazionale che definisce i *Diritti e le responsabilità degli Stati nell'utilizzo dei mari e degli oceani*, definendo linee guida che regolano le trattative, l'ambiente e la gestione delle risorse minerali.

L'UNCLOS è stata definita durante un lungo processo di negoziazione attraverso una serie di Conferenze delle Nazioni Unite cominciate nel 1973 ed è stata finalmente aperta alla firma a Montego Bay, Giamaica, il 10 dicembre 1982. È entrata in vigore il 16 novembre 1994, un anno dopo la firma della Guyana come sessantesimo Stato contraente.

La Convenzione, infatti, viene ricordata come Convenzione di Montego Bay.

Al momento 164 Stati hanno firmato la Convenzione; la UE ha firmato e ratificato, gli USA hanno firmato, ma il Senato Americano non l'ha ancora ratificata.

La Convenzione detta le regole sulle attività e introduce una serie di indicazioni specifiche di fatto trasformando in regola quanto fino ad allora era stato l'uso consuetudinario degli spazi marini.

Gli argomenti più importanti sono: la zonazione delle aree marine, la navigazione, lo stato di arcipelago e i regimi di transito, zona economica esclusiva, giurisdizione della piattaforma continentale, attività estrattive minerarie nel fondo marino, regimi di sfruttamento, protezione dell'ambiente marino, ricerca scientifica e soluzione di dispute.

La Convenzione pone i limiti delle varie aree marine identificate, misurate in maniera chiara e definita a partire dalla cosiddetta *linea di base*. La linea di base, detta così in quanto base di partenza per la definizione delle acque interne e delle acque internazionali, si definisce una linea

spezzata che unisce i punti notevoli della costa, mantenendosi generalmente in acque basse, ma laddove la costa sia particolarmente frastagliata o in casi in cui delle isole sono molto vicine alla costa, la linea di base può tagliare e comprendere ampi tratti di mare.

Le aree identificate dall'UNCLOS sono le seguenti:

Acque Interne

ossia lo spazio di mare all'interno della linea di base. In quest'area vigono in maniera vincolante le leggi dello Stato costiero che regola l'uso delle risorse e il passaggio delle navi

Acque Territoriali

*che comprende lo spazio di mare compreso dalla linea di base alle 12 miglia nautiche. In quest'area vigono comunque le leggi dello Stato costiero ma all'interno delle acque territoriali **esiste il diritto di ogni imbarcazione al cosiddetto passaggio inoffensivo. Il passaggio inoffensivo è definito come l'attraversamento di aree marine in modo continuo e spedito che non pregiudichi la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero. Tale Diritto vale per le navi di tutti gli stati costieri e per le navi che non hanno coste sul mare. La pesca, lo scarico di rifiuti, le attività armate e lo spionaggio non sono considerate azioni inoffensive; sottomarini e sommergibili devono inoltre navigare in emersione mostrando la bandiera.***

Significato dell'espressione "passaggio inoffensivo"

- 1. Il passaggio è inoffensivo fintanto che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero. Tale passaggio deve essere eseguito conformemente alla presente Convenzione e alle altre norme del diritto internazionale.**
- 2. Il passaggio di una nave straniera è considerato pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero se, nel mare territoriale, la nave è impegnata in una qualsiasi delle seguenti attività:**
 - a) minaccia o impiego della forza contro la sovranità, l'integrità territoriale o l'indipendenza politica dello Stato costiero, o contro qualsiasi altro principio del diritto internazionale enunciato nella Carta delle Nazioni Unite;**
 - b) ogni esercitazione o manovra con armi di qualunque tipo;**
 - c) ogni atto inteso alla raccolta di informazioni a danno della sicurezza dello stato costiero.**
 - d) ogni atto di propaganda diretto a pregiudicare la difesa o la sicurezza dello Stato costiero;**
 - e) il lancio, l'appontaggio o il recupero di aeromobili;**
 - f) il lancio, l'appontaggio o il recupero di apparecchiature militari;**

g) il carico o lo scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti nello Stato costiero;

h) inquinamento intenzionale e grave, in violazione della presente Convenzione;

i) attività di pesca;

j) la conduzione di ricerca scientifica o di rilievi;

k) atti diretti a interferire con i sistemi di comunicazione o con qualsiasi altra attrezzatura o installazione dello Stato costiero;

l) ogni altra attività che non sia in rapporto diretto con il passaggio.

Va sottolineato che lo stato costiero non dovrebbe esercitare la propria azione penale su di una nave di altra bandiera che transiti nelle acque territoriali al fine di procedere ad arresti e condurre indagini connesse con reati commessi a bordo durante il passaggio fatti salvi alcuni casi quali ad es:

- a) Se le conseguenze del reato si estendono allo stato costiero
- b) se il reato è di natura tale da disturbare la pace del paese o il buon ordine nel mare territoriale;
- c) se l'intervento delle autorità locali è stato richiesto dal comandante della nave o da un agente diplomatico o funzionario consolare dello Stato di bandiera della nave; oppure
- d) se tali misure sono necessarie per la repressione del traffico illecito di stupefacenti o sostanze psicotrope.

2. Le disposizioni di cui sopra non invalidano il diritto dello Stato costiero di adottare le misure previste dalle proprie leggi per procedere ad arresti o indagini di bordo di navi straniere che transitano nel mare territoriale dopo aver lasciato le acque interne.

Arcipelaghi

Le acque interne degli Stati comprendenti arcipelaghi sono identificate tracciando una linea di base che unisce i punti più esterni delle isole più esterne, qualora questi punti siano ragionevolmente vicini fra loro.

Zona Contigua

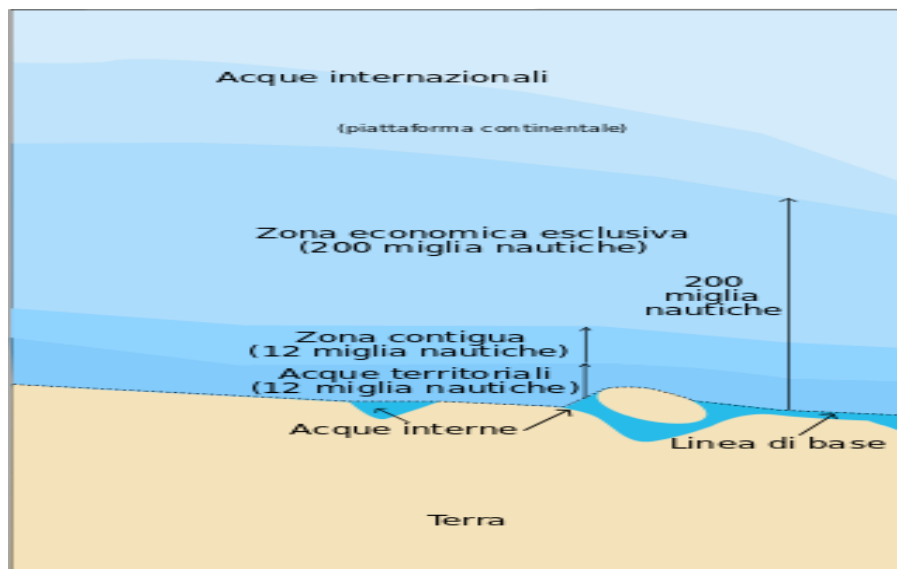
La zona contigua si estende dal mare territoriale non oltre le 24 miglia nautiche dalla linea di base. In quest'area lo Stato costiero può sia punire le violazioni commesse all'interno del proprio territorio o mare territoriale sia prevenire le violazioni alle proprie leggi o regolamenti in materia doganale, fiscale, sanitario e di immigrazione. Ciò rende la zona contigua una hot pursuit area

Zona Economica Esclusiva

Anche nota con l'acronimo ZEE, è l'area di mare che si estende per 200 miglia nautiche dalla linea di base in cui lo Stato costiero può esercitare il diritto di sfruttamento esclusivo delle risorse naturali. Tale principio nasce per dare un freno allo sfruttamento indiscriminato della pesca anche se, con le nuove tecnologie che consentono di perforare alla ricerca di petrolio in acque molto profonde, è stata recentemente utilizzata anche per lo sfruttamento estrattivo minerario esclusivo.

Piattaforma Continentale

La piattaforma continentale è considerata come il naturale prolungamento del territorio di uno Stato, il quale può quindi sfruttarne le risorse minerarie o comunque non-viventi in maniera esclusiva. La piattaforma continentale può superare le 200 miglia nautiche ma non eccedere le 350, o può essere calcolata misurando 100 miglia nautiche dall'isobata dei 2.500 metri



4.2 – LA PIRATERIA SECONDO LA CONVENZIONE UNCLOS

Di particolare importanza gli articoli dal 100 al 105 che trattano del fenomeno "PIRATERIA".

Tutti gli stati debbono cooperare per la repressione degli atti di pirateria in Alto Mare o in qualsiasi altra area che si trovi fuori della giurisdizione di qualsiasi stato.

Articolo 101

Definizione di pirateria Si intende per pirateria uno qualsiasi degli atti seguenti:

a) ogni atto illecito di violenza o di sequestro, o ogni atto di rapina, commesso a fini privati dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o di un aeromobile privati, e rivolti:

- i) nell'alto mare, contro un'altra nave o aeromobile o contro persone o beni da essi trasportati; ii) contro una nave o un aeromobile, oppure contro persone e beni, in un luogo che si trovi fuori della giurisdizione di qualunque Stato;
- b) ogni atto di partecipazione volontaria alle attività di una nave o di un aeromobile, commesso nella consapevolezza di fatti tali da rendere i suddetti mezzi nave o aeromobile pirata;
- c) ogni azione che sia di incitamento o di o di facilitazione intenzionale a commettere gli atti descritti alle lettere a) o b)

Articolo 103

Definizione di nave o aeromobile pirata.

Una nave o un aeromobile sono considerati nave o aeromobile pirata se le persone che ne hanno il controllo intendono servirsene per commettere uno degli atti descritti all'articolo 101. Lo stesso vale se la nave o l'aeromobile sono stati impiegati per commettere uno di tali atti, fintanto che restano sotto il controllo delle persone che di essi si sono rese colpevoli.

Articolo 105

Sequestro di navi o aeromobili pirata Nell'alto mare o in qualunque altro luogo fuori della giurisdizione di qualunque Stato, ogni Stato può sequestrare una nave o aeromobile pirata o una nave o aeromobile catturati con atti di pirateria e tenuti sotto il controllo dei pirati; può arrestare le persone a bordo e requisirne i beni. Gli organi giurisdizionali dello Stato che ha disposto il sequestro hanno il potere di decidere la pena da infliggere nonché le misure da adottare nei confronti delle navi, aeromobili o beni, nel rispetto dei diritti di terzi in buona fede.

4.3 – LA CONVENZIONE SUA E RELATIVO PROTOCOLLO IN MATERIA DI SOPPRESSIONE DEGLI ATTI ILLECITI CONTRO LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA



La **Convenzione per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima**, insieme all'annesso "Protocollo per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale", sono degli accordi internazionali contro gli atti di pirateria in mare firmati a Roma il 10 marzo 1988.

Come stabilito dall'articolo 18 della Convenzione, la stessa è entrata in vigore il 1° marzo 1992, cioè "novanta giorni dopo la data in cui quindici Stati hanno o firmato la Convenzione senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione".

La Convenzione tratta degli obblighi degli stati di contribuire alla lotta contro atti illeciti che possono avvenire in mare contro le navi mercantili.

La Pirateria, ancorché trattata dalla Convenzione di Montego Bay (Vedi paragrafi precedenti) sembrerebbe entrare anche nella Convenzione SUA come parte residuale, in quanto la convenzione SUA tratta dei reati in linea generale.

La Convenzione SUA infatti si applica alle navi che transitano nelle acque nell'Alto Mare o che siano dirette dal mare territoriale all'alto mare e che subiscano atti terroristici.

La repressione degli atti terroristici rivolti verso le navi sono a carico dello stato di bandiera ma questi possono autorizzare altri stati contraenti ad intervenire per la susseguente repressione e controllo.

Spesso gli atti di pirateria sono funzionali all'approvvigionamento economico delle organizzazioni terroristiche. In tal caso tali interrelazioni vanno provate anche in virtù dell'applicazione del disposto della Convenzione di Montego Bay e della Convenzione SUA.

5.1 – LE EMERGENZE A BORDO DI UNA NAVE MERCANTILE –

Come si è avuto modo di specificare nelle sezioni precedenti se in Italiano tutto va sotto il sostantivo "SICUREZZA", nella lingua inglese le locuzioni differiscono.

Infatti sotto la voce Safety si intendono le situazioni di carattere potenzialmente colposo che possono avvenire su di una nave, come una collisione, un incendio, un incaglio etc. ovvero situazioni che scaturiscono quasi sempre da "dolo" ovvero da incapacità personali o costruttive della nave, o addirittura da concause di queste, comprese quelle derivanti da eventi esterni e meteorologiche.

Sotto la voce "Security" vanno invece intese le situazioni di pericolo generate da MINACCE la cui equazione più significativa è

$$\text{MINACCIA} = \text{CAPACITA}' + \text{INTENZIONE}$$

ovvero affinché una minaccia abbia successo vi devono essere due componenti

- 1) La **capacità** di chi vuole portare la minaccia alla nave, all'equipaggio, al carico, ai passeggeri, all'impianto portuale e
- 2) L'**intenzione**, che è l'elemento fondamentale per distinguere la Safety dalla Security.

Questa sezione si occuperà pertanto della trattazione della parte SAFETY e delle azioni che un Comandante, un Equipaggio, una Company possono mettere in campo per contrastare e prevenire simili tipi di incidentalità.

Ma quali sono le incidentalità di cui si parla?

La nave, in quanto mezzo mobile, che si sposta sull'acqua e che attraversa varie regioni del mondo, in funzione delle sue dimensioni, tipologia, del carico trasportato, può essere soggette a varie situazioni di Incidente o di Mancato Incidente (Near Miss), esclusi quelli derivanti da ragioni di Security.

Fra questi, partendo in scala di quelli più comuni:

- 1) INCENDIO
- 2) COLLISIONE
- 3) URTO IN BANCHINA
- 4) PERDITA DEL CARICO IN MARE
- 5) SBANDAMENTO
- 6) INCAGLIO
- 7) INQUINAMENTO
- 8) UOMO IN MARE

5.2 – IL RUOLO DI APPELLO E L'ORGANIZZAZIONE DI BORDO PER CONTRASTARE LE EMERGENZE – SEGNALI PER L'EMERGENZA

Le normative di carattere Internazionale e Nazionale e più precisamente la Convenzione Solas '74 come emendata ed il Regolamento di Sicurezza nazionale - DPR 435/91 – prevedono precise disposizioni di carattere organizzativo e di preparazione degli equipaggi per fronteggiare eventuali situazioni di emergenza.

In particolare, le norme nazionali prevedono che ogni nave sia dotata, prima della partenza, a cura del comandante del cosiddetto **“RUOLO DI APPELLO”**, ovvero di un elenco sul quale sono indicati i compiti che ogni componente l'equipaggio è chiamato a svolgere in ogni singolo caso di emergenza.

Il Ruolo di Appello, come già indicato, è prescritto dall'art. 203 del R.S. DPR 435/91 e dalla Convenzione Solas '74 come emendata - Reg. III/37 –

Sull'argomento va segnalato che il Comando Generale CCPP ha emesso il DD 27.2.2002 con allegato il modello a cui si devono ispirare i Comandanti (e le companies italiane) per la realizzazione di tale documento.

Pertanto il Modello di Ruolo di Appello indicato dal Comando Generale delle CCPP è tipico solo delle navi battenti bandiera italiana e si trova affisso in tutti i locali frequentati dall'equipaggio, sul Ponte di Comando, nella centrale controllo propulsione in macchina.

Un estratto del Ruolo di Appello è fornito ad ogni singolo componente l'equipaggio ed è individuato come LIBRETTO O SCHEDA PERSONALE DI EMERGENZA, dal quale il marittimo può rilevare facilmente, per ogni tipo di emergenza trattata nel Ruolo di Appello, quali siano i suoi

compiti, il suo punto di riunione, il suo mezzo di salvataggio collettivi odi destinazione in caso di abbandono nave.

Sul Ruolo di Appello, oltre alla specifica dei compiti di ciascuno nei singoli casi di emergenza/incidente, vi è riportata l'indicazione dei **PUNTI DI RIUNIONE – ASSEMBLY STATIONS** (Vedi simbologia IMO)



I Punti di Riunione sono zone della nave, in generale locali al coperto che, oltre ad avere le dimensioni lineari per poter ospitare il numero di persone a cui sono destinate (mq. 0,35 x persona), sono anche protetti strutturalmente a livello di coibentazione antincendio, per poter resistere un'ora alla prova standard del fuoco.

In generale sono situati in vicinanza dei mezzi collettivi di salvataggio e sono identificabili attraverso una lettera **A - B - C** - etc....mentre i mezzi collettivi di salvataggio sono identificati attraverso un numero **1 - 2 - 3** etc.

Nell'ambito del Ruolo di Appello sono anche indicati i segnali di emergenza che vengono utilizzati sulle navi battenti bandiera italiana.

Anche se la Convenzione Solas '74 come emendata prescrive solo un segnale di carattere obbligatorio a livello internazionale e cioè quello della fase dell'Emergenza Generale, il Regolamento di Sicurezza – DPR 435/91 – ne indica di altri di carattere obbligatorio come quello per l' UOMO IN MARE e quello per l'INCENDIO GRAVE.

Nel seguito i segnali obbligatori su di una nave battente bandiera italiana ed obbligatoriamente riportati in calce al modello di RUOLO DI APPELLO prescritto dal Comando Generale delle CC.PP.

EMERGENZA GENERALE - SETTE FISCHI BREVI SEGUITI DA UNO LUNGO



GLI ALTRI SEGNALE PREVISI DAL REGOLAMENTO DI SICUREZZA ITALIANO E QUINDI VIGENTE, COME GIÀ SOTTOLINEATO, PER LE NAVI BATTENTI LA BANDIERA NAZIONALE, SONO:

UOMO IN MARE UN FISCHIO LUNGO DI SIRENA

INCENDIO GRAVE DUE FISCHI LUNGI DI SIRENA E SUONO E DI CAMPANE E CAMPANELLE

ABBANDONO NAVE A VIVA VOCE DA PARTE DEL COMANDANTE SFRUTTANDO L'IMPIANTO INTERFONICO DI BORDO

Dal Ruolo di Appello si evince l'intera organizzazione dell'Emergenza a bordo compresa la composizione e tipologia dei vari drappelli che concorrono alla gestione delle svariate criticità.

Avremo quindi, in linea di massima, i seguenti Drappelli:

- ✓ DRAPPELLO ADDETTO ALLA PREPARAZIONE E MESSA A MARE DEI MEZZI COLLETTIVI DI SALVATAGGIO
- ✓ SQUADRA VIGILI DEL FUOCO
- ✓ DRAPPELLO MANICHETTE ED ESTINTORI
- ✓ DRAPPELLO ANTIFALLA E GALLEGGIAMENTO
- ✓ DRAPPELLO PRONTO SOCCORSO
- ✓ DRAPPELLO IMPIANTI FISSI ANTINCENDIO
- ✓ DRAPPELLO CHIUSURA PORTE STAGNE
- ✓ DRAPPELLO ANTINQUINAMENTO
- ✓ DRAPPELLO CONVOGLIAMENTO ED ASSISTENZA PASSEGGERI

Quest'ultimo tipico di una nave passeggeri o di un traghetto passeggeri ro-ro.

EMERGENZE LOCALI QUALI PICCOLI INCENDI, INQUINAMENTO DI TIPO RIDOTTO, UOMO IN MARE, NON CONDUCONO, IN LINEA DI MASSIMA ALLA "CHIAMATA" DELL'EMERGENZA GENERALE E QUINDI ALL'ORDINE DI "ABBANDONO NAVE".

L'EMERGENZA GENERALE E' QUINDI UNA FASE PROPEDEUTICA, NEL CASO L'EMERGENZA LOCALE VIGENTE NON FOSSE CONTENIBILE E PORTASSE A METTERE IN DISCUSSIONE LA "SOPRAVVIVENZA" DELLA NAVE, ALL' ABBANDONO NAVE.

All'Abbandono Nave ogni persona presente a bordo deve raggiungere il proprio mezzo collettivo di salvataggio di destinazione

Format of the Muster List approved according with art. 203 of the Italian Decree n. 435 dated November 8, 1991 and rule 9/27.4 of Convention SOLAS 74(84).

RUOLO DI APPELLO DELLA M/N
MUSTER LIST OF M/V

Modello di Ruolo di Appello approvato al sensi dell'Art. 203 del Regolamento di sicurezza approvato con D.P.R. 8 novembre 1991 n.435 e della regola 9/27 della Convenzione SOLAS 74(84).

Numero di Ruolo (1) (of list)	Nome, ato, qualifica (name and/or rank)	EMERGENZE / EMERGENCIES				EMERGENZA GENERALE (General Emergency)	ABBANDONO NAVE (Abandon ship)
		UOMO A MARE (Man over board)	INCENDIO GRAVE (Fire on board)	Disponibile (Available)	Disponibile (Available)		
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
—							
—							
—							

SEGNALI / SIGNALS		
EMERGENZA GENERALE (GENERAL EMERGENCIES)	UNA SUONERIA DI UN MINUTO DI SEI OLTRE OLTRE DI PROSO O SQUILLI BREVETI DEGLI ALTRI APPARECCHI NON OLTRE ESISTENTE ESISTENTE (1).	ABBANDONO NAVE (ABANDON SHIP)
INCENDIO GRAVE (FIRE ON BOARD)	DOE SQUILLI LUNGO O BREVE OLTRE OLTRE DI PROSO, QUANDO MANORI LA SQUILLA, TALE SEGNALE DEVE ESSERE SEGNATO DAL SUONO BANDO E CONTINUO PER NON MENO DI 10 SECONDI DELLE CAMPANE E DEI CAMPANELLI DI ALLARME DI BORDO CON UN MEZZO DI COMUNICAZIONE SEGNALE DEL PORTO DOVE SI TROVA IL FOCOLGRO DELLA INCENDIO (1)	UOMO A MARE (MAN OVER BOARD)
CHIAMATA DELL'EQUIPAGGIO (1) (CREW CALLS)	UNO SQUILLI DI BREVE OLTRE OLTRE UN COUPO LUNGO DI PROSO QUANDO SANCITA SQUILLA (1)	
	AI PUNTI PER LE MISURAZIONI DI SALVATAGGIO (1) (POINT PER LE MISURAZIONI DI SALVATAGGIO)	
	AI PUNTI PER LE ZATTERE DI SALVATAGGIO (1) (POINT PER LE ZATTERE DI SALVATAGGIO)	
	AI PUNTI PER LE CASSE DI INCENDIO (1) (POINT PER LE CASSE DI INCENDIO)	
	Deposibile (Available)	NOTE (1) INDICARE I MEZZI DI SEGNAZIONE UTILIZZATI (1) INDICATE THE SHIP'S SIGNAL SYSTEM USED

UOMINI CHIAVE / KEY PERSON							
Uomo chiave / Key person		Sostituto / Substitute		Uomo chiave / Key person		Sostituto / Substitute	
(1)		(2)		(3)		(4)	
(5)		(6)		(7)		(8)	

COMPITI PARTICOLARI / SPECIAL DUTIES	PUNTI DI RIUNIONE / MUSTER STATIONS (NAVY / PASSEGGI / PASS SHIP)
UFFICIALI INCARICATI DI ASSICURARE CHE I MEZZI DI SALVATAGGIO ED I MEZZI ANTINCENDIO SIANO MANTENUTI IN BUONE CONDIZIONI E PRONTI ALL'USO IMMEDIATO (OFFICERS IN CHARGE OF LIFESAVING AND FIREFIGHTING APPLIANCES READINESS AND GOOD MAINTENANCE)	Punti di Riunione / Muster Stations
PERSONA QUALIFICATA ASSEGNATA ESCLUSIVAMENTE ALL'ESECUZIONE DI COMPITI DI RADIOCOMUNICAZIONI NEL CASO DI EMERGENZE DI SOCCORSO (NAVY / PASSEGGI)	Ponte / Deck
QUALIFIED PERSON ASSIGNED TO PERFORM RADIOCOMMUNICATIONS DURING DISTRESS INCIDENTS (PASSENGER SHIP)	

Decreto n. _____ in data _____ (Italian Decree n. _____ dated _____)

Nell'ambito del Ruolo di Appello sono indicati anche gli "UOMINI CHIAVE" e i loro sostituti. Sono quei marittimi facenti parte della Tabella Minima di Armamento di Sicurezza della nave che svolgono funzioni "Command & Control", nella gestione delle varie tipologie di emergenza.

5.2.1 – AZIONI DA COMPIERE ALL'EMMISSIONE DEL SEGNALE DI EMERGENZA GENERALE

Come già indicato nel paragrafo precedente l'emanazione del segnale di Emergenza Generale prelude alla possibilità di un successivo Abbandono della Nave, ma non obbligatoriamente.

All'udire il segnale ogni persona presente a bordo deve:

1) INDOSSARE IL GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO SE E' PRESENTE IN CABINA

2) VESTIRSI A STRATI (A CIPOLLA) AL FINE DI POTER UTILIZZARE I TANTI INDUMENTI PER PROTEGGERMI DAL FREDDO O LI SVESTO IN CASO IN CLIMA CALDO

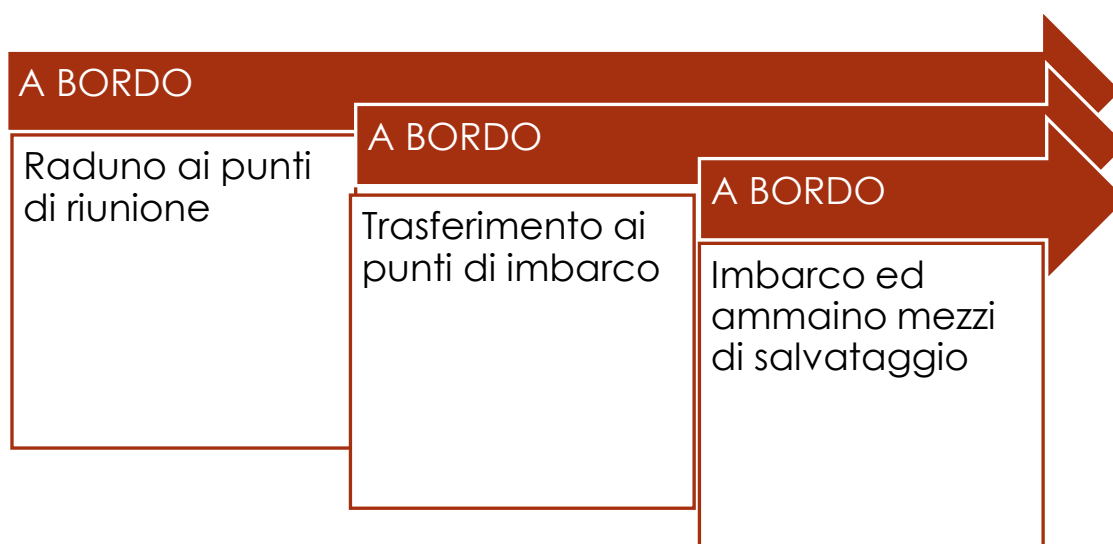
3) RECARSÌ AL PUNTO DI RIUNIONE ASSEGNATO O A QUELLO DOVE SI E' EVENTUALMENTE RICEVUTO IL COMPITO DI CONDURRE I PASSEGGI PER COME INDICATO NEL RUOLO DI APPELLO

5.2.2 GESTIONE SCHEMATICA DI UNA EMERGENZA E DELL'ABBANDONO NAVE

1. **Emergenza primaria:** incendio, falla, esplosione, ecc., mobilitazione dei drappelli per azioni di contrasto tese a mantenere circoscritto ed esaurire l'evento;
2. **Sviluppo dell'emergenza:** l'evento si è propagato, prosegue l'azione di contrasto nel tentativo di esaurirlo o di prolungare la sopravvivenza della nave. Considerata la gravità dell'evento, ed i possibili sviluppi, il Comandante ordina l'**Emergenza Generale:** raduno dei passeggeri/equipaggio ai punti di riunione, approntamento mezzi salvataggio
3. **Nave valutata come non più sicura:** il Comandante ordina l'**abbandono**

DOPO L'EMANAZIONE DEL SEGNALE DI EMERGENZA GENERALE E DELL'ORDINE DI ABBANDONO

NAVE



5.2.3 ADDESTRAMENTO, FAMILIARIZZAZIONE ED ESERCITAZIONI

Come si è potuto facilmente notare le emergenze che si possono verificare su di una nave in navigazione e non sono molteplici, come pure molteplici sono le attività per contrastarne gli effetti che l'equipaggio deve mettere in pratica.

L'Equipaggio, pertanto, deve essere sempre pronto a mettersi in gioco, a mettere in campo ogni possibile conoscenza ed abitudine a combattere ogni tipo di emergenza.

Non a caso la convenzione STCW come emendata prescrive che ogni marittimo, astraendo dal proprio compito e grado deve, per poter imbarcare su di una nave mercantile soggetta alla Convenzione aver seguito un ADDESTRAMENTO DI BASE – BASIC TRAINING

Il BASIC TRAINING è formato da 4 corsi :

- PSSR – PERSONAL SAFETY & SOCIAL RESPONSABILITY

- SOPRAVVIVENZA E SALVATAGGIO
- ANTINCENDIO DI BASE
- ELEMENTARY FIRTS AID

Per ognuno dei quattro corsi il Comando Generale delle CC.PP. ha emanato apposite decretazioni che prevedono le ore di aula e pratica e le modalità di effettuazione dei singoli esami, per ognuna delle certificazioni da conseguire.

Il fatto di essere in possesso di una certificazione non è comunque sufficiente ad essere pronti a fronteggiare una qualsiasi evenienza sulla nave su cui si è imbarcati, anche in funzione del fatto che i marittimi cambiano spesso tipo di nave e di armatore (Company).

Per tale motivo ad ogni nuovo imbarco il marittimo deve essere FAMILIARIZZATO con la nave e con le mansioni che gli vengono assegnate dal RUOLO DI APPELLO.

Tale attività è condotta dagli Ufficiali responsabili della Safety a bordo.

Ma questo non è ancora sufficiente, infatti la convenzione SOLAS '74 come emendata ed il Reg. Sic. DPR 435/91 prescrivono che, periodicamente, in funzione della tipologia di nave, vengano condotte esercitazioni, a cui devono partecipare anche i passeggeri delle navi da crociera, prima che la stessa lasci il porto.

Nel seguito le varie tipologie di esercitazioni, in funzione della tipologia di nave e dell'emergenza a cui ci si deve preparare:

TIPO ESERCITAZIONE	FREQUENZA	RIFERIMENTO NORMATIVO
ABBANDONO NAVE NAVI PASSEGGERI	SETTIMANALE O QUANDO LA NAVE PARTE PER UN VIAGGIO INTERNAZIONALE LUNGO QUANDO CAMBIA + DEL 25% EQUIPAGGIO	R.S. DPR 435/91 – ART. 233.1 SOLAS '74 come em. REG. III/19.3.2
ABBANDONO NAVE NAVI DA CARICO ABBANDONO NAVE NAVI DA CARICO CON LANCIA FREE FALL	MENSILE	R.S. DPR 435/91 – ART. 233.2
UOMO IN MARE ANTINCENDIO NAVI PASSEGGERI ANTINCENDIO NAVI DA CARICO	MENSILE SETTIMANALE MENSILE	R.S. DPR 435/91 – ART. 235

<u>TIPO DI ESERCITAZIONE/PROVA</u>	<u>FREQUENZA</u>	RIFERIMENTO NORMATIVO
AMMAINO DI ALMENO UNA LANCIA	SETTIMANALE	<u>SOLAS '74 come em. REG. III/19.3.3.1</u>

AMMAINO E MANOVRA IN MARE DI OGNI LANCIA	ALMENO OGNI TRE MESI	<u>SOLAS '74 come em. REG. III/19.3.3</u>
AMMAINO DI RESCUE BOAT	OGNI MESE	<u>SOLAS '74 come em. REG. III/19.3.5</u>
ESERCITAZIONE CON MES	NEL CORSO ESERCITAZIONE SETTIMANALE FINO ALLA FASE DI APERTURA REALE ESCLUSA	<u>SOLAS '74 come em. REG. III/19.3.8</u>
APERTURA REALE MES	OGNI SEI ANNI	<u>SOLAS '74 come em. REG. III/20.8.2</u>

5.3 – ALTRI ALLARMI

Nei paragrafi precedenti si sono indicati i Segnali di Emergenza “istituzionali”.

A bordo di una nave, però, se ne possono ascoltare di altri, in chiaro, provenienti dal sistema denominato Public Address – ovvero il sistema di informazione pubblica di bordo utilizzabile dal Comandante per segnalare qualsivoglia ordine o emergenza.

Si possono anche udire altre tipologie di allarmi provenienti dalla attivazione di impianti di sicurezza della nave, segnali che possono essere per il solo richiamo dell’attenzione correlata alla Sicurezza del lavoro a bordo quali quelli correlati alla movimentazione di un portellone di imbarco di nave traghetto ro-ro, o a causa della apertura di una boccaporta di stiva o dal movimento di un fork-lift nel locale da carico di una nave ro-ro, o per l’attivazione di un determinato impianto di macchina.

Malauguratamente però, altri tipi di allarme sono significativi di un’emergenza grave e reale quale quello della sirena che preannuncia la scarica di CO2 in macchina a causa di un incendio indomabile. In tale caso il personale ivi presente ha pochi minuti per lasciare immediatamente il locale, pena il soffocamento.

Altri tipi di allarme sono tipici del Ponte di comando della nave ove sono centralizzati, come abbiamo avuto modo di segnalare tutti i sistemi di controllo antincendio presenti a bordo, compresi i sistemi di chiusura delle porte stagne, gli allarmi provenienti da un elevato livello delle acque presenti nelle sentine e doppi fondi, dei segnali di allarme provenienti dalla stazione GMDSS (vedi Sezione successiva), dagli apparati di navigazione, tutti parimenti presente sul ponte di Comando.

Relativamente agli allarmi e loro tipologie presenti a bordo di una nave mercantile soggetta alla Convenzione Solas’74 come emendata, l’IMO ha emanato un apposito codice denominato COE ON ALERTS AND INDICATORS.

6.1 – IL SISTEMA GMDSS

Il primo messaggio ufficialmente trasmesso con il sistema di telecomunicazione **MORSE** diceva: *“Guardate che cosa ha saputo fare il Signore Iddio”*

L’ultimo mestamento diceva: *“Chiamiamo tutti. Questo è il nostro ultimo grido prima del silenzio eterno” (Stazione francese di La Conquette verso l’Atlantico – 24.00 del 31.1.1998)*

Quel segnale morse che voleva chiudere un’epoca non fu emesso a caso, il 31.12.1998, in quanto alle 00.00 del 1.1.1999 entravano in vigore gli storici emendamenti alla Convenzione Solas '74 come emendata, ed esattamente al Cap. IV, denominati come

G M D S S - Global Maritime Distress Safety System

IL PERCHE' DEL SISTEMA GMDSS

Prima si pensava che *un’adeguata sicurezza marittima (soccorso e salvataggio) potesse essere ottenuta per mezzo dell’assistenza resa da altre navi in navigazione nelle immediate vicinanze della nave in pericolo*. Gran parte del vecchio sistema marittimo per la sicurezza e l’allarme, infatti, era basato sulla capacità delle navi di assicurare in navigazione una *guardia – radio* continua (ovvero un ascolto continuo) su determinate frequenze internazionali di soccorso e sulla disponibilità di apparati radio in grado di trasmettere fino alla distanza minima di circa 150 miglia; così solo le navi in navigazione nelle immediate vicinanze della nave in pericolo erano in grado di intervenire tempestivamente e le operazioni di soccorso si limitavano al circuito nave – nave. Questo sistema, ideato principalmente per operazioni appunto nave – nave , impiegava due sottosistemi di radiocomunicazione manuali :

- I) **la radiotelegrafia su 500 MHz**
- II) **il radiotelefono su 2182 KHz e su 156.8 MHz**

L’esperienza aveva rivelato limitazioni e nonostante varie misure prese per migliorarlo, sussistevano ancora due problemi:

- I) le comunicazioni di soccorso erano inefficaci a una distanza superiore a 200 miglia nautiche dalla nave in pericolo;
- II) un certo numero di navi ogni anno andava perduto, senza che una chiamata o messaggio o allarme di pericolo fosse stato ricevuto.

Tali carenze del vecchio sistema furono alla base di un progetto da parte dell’I.M.O. (International Maritime Organization) e di altre organizzazioni internazionali per l’allestimento di un sistema a carattere mondiale: G.M.D.S.S. (Global Maritime Distress Safety System). Un sistema basato sull’introduzione di:

- 1) satelliti per comunicazioni marittime;
- 2) sistemi di chiamate digitali selettive;
- 3) sistemi di stampa diretta o automatici per la trasmissione di avvisi ai naviganti, bollettini meteorologici, informazioni urgenti alle navi (NAVTEX).

Inoltre fu pianificato un sistema basato su satelliti in orbita polare, in grado di identificare con precisione il punto di provenienza di un radiosegnale automatico di richiesta di soccorso (COSPAS – SARSAT).



Il sistema di comunicazioni Globali di Sicurezza in Mare introdotto dagli emendamenti '92 al Cap. IV della convenzione Solas '74 ha di fatto soppresso il vecchio sistema Morse basato su comunicazioni di tipo analogico.

Il GMDSS introduce il sistema DSC – Digital Selective Call – e le comunicazioni via satellite.

Ciò permette alle navi di ricevere e rilanciare eventuali «distress» provenienti da altre unità o da stazioni di terra, anche quando queste navi operano a lunghe distanze dalla costa.

Il Cap. IV così come rimodulato divide le aree geografiche terrestri in 4 zone di mare:

AREA A1 – Entro venti/trenta miglia da una stazione di terra con servizio VHF in DSC

AREA A2 – Mediamente entro 400 miglia da una stazione di terra con servizio DSC in MF

AREA A3 – Zone di mare oltre l'area A2 e comprese fra 70° Nord e 70° di latitudine Sud con copertura satellitare

AREA A4 – Zone di mare nelle latitudini Nord e Sud oltre i 70° senza copertura satellitare INMARSAT

Per ognuna di queste aree definite come

A1

A1+A2

A1+A2+A3

A1+A2+A3+A4

VI E' OBBLIGO DI AVERE A BORDO DETERMIMATE APPARECCHIATURE RADIO IN FUNZIONE DELL'AREA DI ABILITAZIONE DELLA STAZIONE GMDSS DI BORDO

Nelle immagini sottostanti le coperture delle varie tipologie di aree GMDSS con particolare riferimento alle AREE A1+A2+A3 da parte del sistema denominato INMARSAT che, però, non risulta efficace nelle aree polari artica ed antartica.

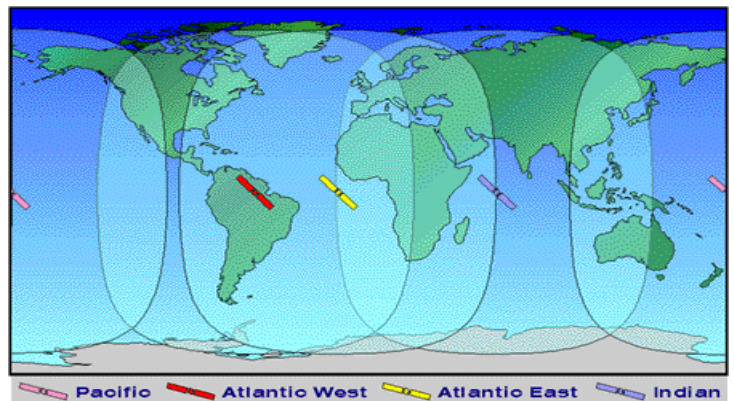
AREA A1 ITALIANA



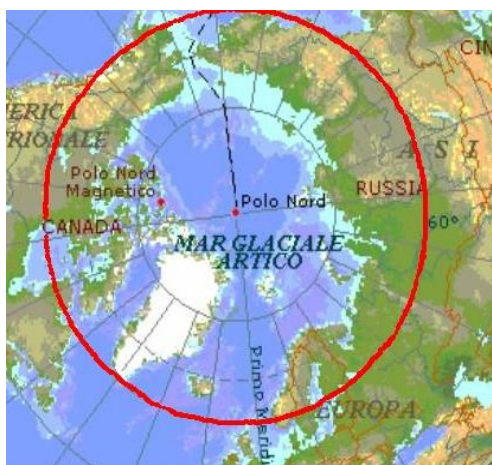
AREA A1+A2 ITALIANA



AREA A1+A2+A3 MONDIALE



AREA A1+A2+A3+A4 – CALOTTE POLARI



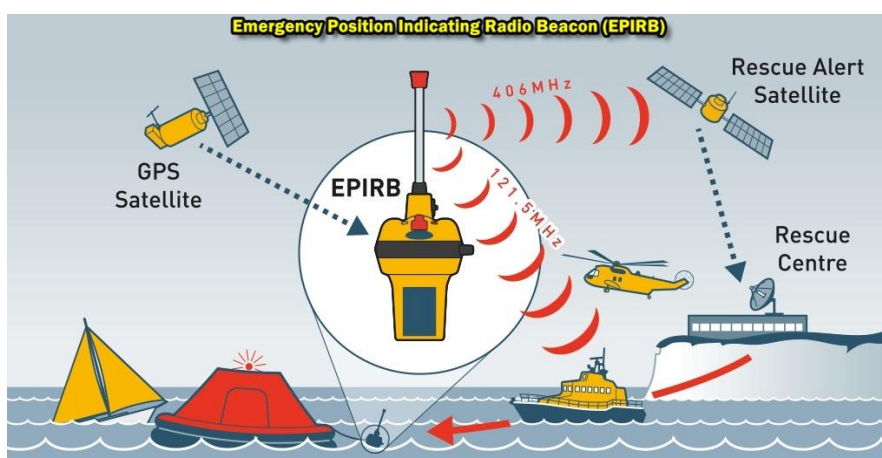
6.1.1 – EPIRB SATELLITARE

Fra le apparecchiature previste dal sistema GMDSS - inserito nel Capitolo IV della Convenzione SOLAS '74 come emendata – vi è l'EPIRB SATELLITARE COSPAS – SARSAT (cd. boa satellitare).

Apparecchiatura molto importante per l'individuazione della nave una volta che questa naufragasse.

La boa, una volta a galleggiamento, emette un segnale che viene ricevuto da satelliti in orbita polare, quindi con copertura totale del globo, che trasmettono la posizione della boa a centri appositamente abilitati "a terra". I dati trasmessi dalla boa comprendono un numero di identificazione dell'apparecchio che è legato alla nave su cui è imbarcato nonché la posizione in latitudine e longitudine. La boa è situata all'esterno ed all'interno del ponte di comando della nave.

La stazione italiana del sistema denominato COSPAS-SARSAT - RESCUE CENTRE -, è situata a Bari Palese ed è gestita dal Comando Generale delle CC.PP.



Un esempio di boa satellitare EPIRB COSPAS SARSAT



6.2 – LA CENTRALE OPERATIVA DEL COMANDO GENERALE DELLE CC.PP. – IMRCC – ITALIAN MARITIME RESCUE COORDINATION CENTER

Ai sensi del D.L. 196/2005 il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera è l'autorità competente a svolgere le attività di monitoraggio e controllo del traffico marittimo inteso come funzioni di raccolta e di scambio di informazioni finalizzato ad incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico predetto, a migliorare la capacità di risposta nelle attività di ricerca e soccorso per la tutela della vita umana in mare, a contribuire ad una più efficace prevenzione e localizzazione degli inquinamenti causati dalle navi, nonché al monitoraggio e controllo delle attività legate allo sfruttamento delle risorse ittiche.

Nella sala monitoraggio della Centrale Operativa sono allestite postazioni operative configurate per lo svolgimento delle attività di monitoraggio, controllo e gestione del traffico marittimo in grado di interagire con i seguenti sistemi:

- **ARES** – (Automazione Ricerca e Soccorso)
- **LRIT** - (Long Range Identification and Tracking)
- **AIS - PELAGUS** – (Automatic Identification System)
- **VTS** – (Vessel Traffic Service)
- **VMS** – (Vessel Monitoring System)
- **SafeSeaNet** (SSN)
- **CleanSeaNet** (CSN)
- **SEG** (*SafeSeaNet Ecosystem* GUI)
- **NAVTEX** – (Navigational Text Warning)
- **SSAS** – (SHIP SECURITY ALER SYSTEM)

L'insieme dei sopraccitati sistemi, con eccezione dello SSAS, compone la piattaforma **VTMIS (Vessel Traffic Management and Information System)**.

Esamineremo, nel seguito, quelli che sono i mezzi di comunicazione che hanno maggiore afferenza con la SECURITY quali lo AIS - lo SSAS – il LRIT.

Come prescritto dal Reg. n. 725/04/CE ogni paese membro doveva individuare un Punto di Contatto Nazionale.

Come indicato dal Programma Nazionale di Sicurezza Marittima e Portuale.....

..... **5.2 - Punto di Contatto per la sicurezza marittima**

Per l'attuazione del "Punto di contatto per la sicurezza marittima" il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto si avvale della Centrale operativa IMRCC (Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo) costantemente in connessione di rete e di comando e controllo con le Capitanerie di Porto per l'arco delle 24 ore.....

6.2.1 – AIS – AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM

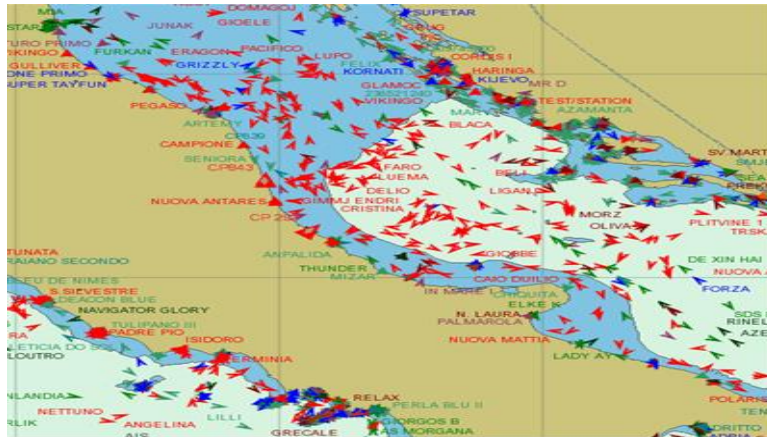
L'AIS è un sistema automatico di tracciamento utilizzato su navi commerciali superiori alle 300 T.S.L., su unità da diporto di lunghezza superiore a 45 metri, e su pescherecci superiori a 15 metri. Tali unità trasmettono i propri dati identificativi via radio (nome unità, bandiera, etc.) e di moto (posizione, rotta, velocità, destinazione, etc.) a stazioni radio costiere con capacità di ricezione su tutto il territorio nazionale. Il sistema aggiorna le posizioni quasi in tempo reale ma la portata (essendo utilizzato un sistema di trasmissione in banda vhf) è limitata a 30 – 40 miglia nautiche a seconda delle condizioni.

Questo flusso dati è convogliato in una piattaforma denominata PELAGUS che è in grado di ricevere le informazioni AIS provenienti da n. 53 server AIS installati presso alcuni Uffici Territoriali (tutte le DM, tutte le CP, etc.) ed inoltre riceve anche i dati SAT-AIS, LRIT, forniti in accordo con l'EMSA. Il sistema si basa su copertura radio e garantisce la rilevazione delle posizioni con una frequenza dipendente dallo stato di navigazione delle unità.

L'apparato AIS è stato reso obbligatorio per le suddette unità dagli emendamenti 2002 al Cap. V della convenzione Solas '74 –

L'apparato è collocato fra le apparecchiature di navigazione sul ponte di comando della nave. Il suo utilizzo è stato oggetto di attenzione nell'ambito delle Best Management Practice 4 e 5 – BPM 4 e BMP 5 in quanto, nel transitare nelle aree ad elevato rischio Pirateria (HRA), le organizzazioni dei pirati, potrebbero ricevere dati dai sistemi AIS di bordo per effettuare una selezione dei bersagli da colpire o meglio delle situazioni di traffico marittimo nell'area.

Le BMP consigliano perciò ai Comandanti delle navi mercantili in transito in tali aree di mantenere comunque in funzione gli apparati ma di inserirvi il minimo possibile di notizie inerenti la nave, il carico, il numero di passeggeri trasportati etc., il tutto facendo prevalere le ragioni di Safety su quelle di Security.



6.2.2 – LRIT – LONG RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING

La regola 19-1 del capitolo V dell'International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), introdotta con risoluzione MSC.202 adottata il 19 Maggio 2006 dal Maritime Safety Committee (MSC) dell'IMO nel corso della sua 81^a riunione, stabilisce che le navi soggette alla convenzione stessa devono essere dotate di apparato satellitare denominato *Long-Range Identification and Tracking* (LRIT) in grado di trasmettere automaticamente le seguenti informazioni:

- identità
- posizione (latitudine e longitudine)
- data e orario

L'architettura del sistema LRIT mondiale, come stabilita dal Maritime Safety Committee da ultimo con risoluzione MSC.263 adottata il 16 maggio 2008, prevede:

- la presenza a bordo delle unità soggette alla convenzione SOLAS di un apposito transponder satellitare conforme ai requisiti stabiliti dal comitato MSC con la propria circolare MSC.1/circ 1307;
- l'implementazione da parte di ogni Governo contraente la convenzione SOLAS di un National LRIT Data Center in grado d'interagire sia con i sistemi presenti a bordo delle proprie navi di bandiera che con l'International LRIT Data Exchange. Più Governi possono accordarsi per realizzare un unico Regional o Cooperative LRIT Data Center;
- un International LRIT Data Exchange che, interfacciandosi con i diversi National e/o Regional/Cooperative LRIT Data Center, provvede alla gestione delle richieste d'informazione provenienti dagli stessi in base ad un apposito LRIT Data Distribution Plan.

Anche i sistemi attraverso i quali le navi trasmettono le informazioni LRIT devono essere conformi ai requisiti stabiliti dalla risoluzione MSC.263. In particolare devono essere in grado di poter trasmettere automaticamente le informazioni LRIT:

- ad intervalli di tempo che variano da 15 minuti a 6 ore in base alle disposizioni inviate da remoto dal rispettivo LRIT Data Center; in ogni caso le navi devono trasmettere le informazioni LRIT almeno ogni 6 ore;

- su richiesta (*polling*) del rispettivo LRIT Data Center, anche a seguito di richiesta proveniente da parte di altri LRIT DC.

In merito a quest'ultimo punto, i Governi contraenti la convenzione SOLAS possono avere accesso alle informazioni LRIT per motivi connessi alla maritime security, o per gli altri scopi individuati dall'IMO, in qualità di:

- Flag State, quando si tratta di navi battenti la propria bandiera
- Port State, quando si tratta di navi battenti bandiera di altri Stati ma dirette verso porti sotto la propria giurisdizione
- Coastal State, quando si tratta di navi battenti bandiera di altri Stati ma che si trovano ad una distanza non superiore alle 1000 miglia nautiche dalle linee di base delimitanti le proprie acque interne.

Il Maritime Safety Committee, con propria risoluzione MSC.242 adottata il 12 ottobre 2007 ha stabilito che i Governi contraenti la convenzione SOLAS possano richiedere, ricevere ed utilizzare le informazioni LRIT anche per motivi connessi alla maritime safety e alla difesa dell'Ambiente marino.



Con risoluzioni 2 ottobre 2007 e 9 dicembre 2008 il Consiglio dell'Unione Europea ha stabilito la realizzazione presso l'*European Maritime Safety Agency* (EMSA) di un Cooperative LRIT Data Center (EU LRIT DC), unico per tutti gli Stati membri dell'Unione.

In Italia, l'articolo 6-ter del decreto legislativo 19 agosto 2005, n.196 prevede che le navi soggette alla sopracitata regola V/19-1 della convenzione SOLAS che fanno scalo in un porto nazionale siano dotate di un dispositivo LRIT conforme alla normativa internazionale. Il medesimo articolo stabilisce inoltre che il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera in qualità di *National Competent Authority* (NCA) acquisisca le trasmissioni LRIT trasmesse dalle navi attraverso l'EU LRIT DC.

A tale proposito, il Comando Generale ha provveduto a dotare la propria piattaforma VT-MIS di una interfaccia macchina-macchina con l'EU LRIT DC in grado di:

- acquisire, in qualità di Flag State, le informazioni LRIT trasmesse dalle navi italiane
- richiedere, in qualità di Port e Coastal State, posizioni relative a navi non italiane (*polling*) eventualmente con una tempistica predefinita da 15 minuti a 6 ore

- richiedere e ricevere le ultime informazioni LRIT relative a navi d'interesse per motivi Search and Rescue, atteso il ruolo di Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) della Centrale Operativa del Comando Generale.

La piattaforma VTMIS utilizzata dalla Guardia Costiera provvede ad integrare le informazioni LRIT con le informazioni AIS disponibili in modo tale da poter monitorare le navi di interesse senza soluzione di continuità (vedi *use cases pre-clearing*).

Nella medesima piattaforma sono stati altresì integrati appositi tools per il controllo da parte della Centrale Operativa delle trasmissioni LRIT delle navi italiane.

IMO	MMSI	Ship Name	Call Sign	Flag	Last Request D...	Last Reque...	Last Reque...	Latitude	Longitude	Date of last...	No Warning Note	No Warning We...
91 9220940	247046200	VALLE DI A...	BTJ	ITA	-	-	-	41°22.4400'N	005°48.000...	18 Aug 201...		
92 9361495	247187200	CAPO MOLINI	FNW2	ITA	31 Jul 2015 12:...	One time p...	✓	29°56.2400'N	032°33.720...	18 Aug 201...		
93 7406980	247107600	MASTER	FIJH	ITA	-	-	-	18°27.4000'N	093°15.560...	18 Aug 201...		
94 7382366	247240000	LUGI PA	IBJX	ITA	-	-	-	40°58.6800'N	009°41.600...	18 Aug 201...		
95 9301885	247182500	MARIA M.	IBSK	ITA	-	-	-	34°24.7600'N	032°56.400...	18 Aug 201...		
96 9322994	247184700	CLIPPER K...	ICAP	ITA	-	-	-	34°50.4800'N	127°39.000...	18 Aug 201...		
97 8900402	247099200	FOUR SPRI...	IBMA	ITA	-	-	-	14°52.6400'N	120°13.520...	18 Aug 201...		
98 9220914	247015800	VALLE DI A...	IBQW	ITA	08 Feb 2015 14:...	One time p...	✓	36°47.7600'N	003°06.960...	18 Aug 201...		
99 9349629	247283500	ITAL MODE...	ICAM	ITA	-	-	-	03°01.0000'N	101°21.440...	18 Aug 201...		
100 9479955	247313400	BLU	UCK2	ITA	-	-	-	04°45.2000'S	011°50.600...	18 Aug 201...		
101 9426037	247282300	ITALIC G	IBYH	ITA	-	-	-	37°43.7600'N	069°07.200...	18 Aug 201...		
102 9334325	247221100	SARACENA	IBVS	ITA	-	-	-	36°53.0800'N	006°56.160...	18 Aug 201...		
103 9170327	247214000	MARETTA ...	IMM	ITA	-	-	-	40°38.4400'N	017°56.480...	18 Aug 201...		
104 9426063	247285100	BOTTIGLIE...	IBYR	ITA	-	-	-	06°01.2000'S	105°54.960...	18 Aug 201...		
105 9334430	247355500	DOMENICO ...	IBJV	ITA	-	-	-	33°57.1600'N	007°21.520...	18 Aug 201...		

Anche questo apparato è normalmente collegato alla stazione GMDSS di bordo sfruttando le modalità di comunicazione della catena satellitare INMARSAT.

6.2.3 – SSAS – SHIP SECURITY ALERT SYSTEM

Il sistema di comunicazione denominato SSAS – Ship Security Alert System – Sistema di Allarme di Security della Nave – è tipico della Maritime Security ed è stato prescritto, per le navi soggette alla norma, dalla Reg. 6 del Cap. XI-2 della Convenzione SOLAS '74 come emendata.

E' un sistema che deve permettere al comandante della nave o ad un membro dell'equipaggio di poter trasmettere un allerta di security alla autorità di bandiera della nave.

E' infatti un sistema di comunicazione UNIDIREZIONALE, ovvero il segnale emesso viene ricevuto da un solo utente.

In questo caso l'Autorità di Bandiera stabilita dallo stato stesso.

Per l'Italia, il segnale è ricevuto dalla centrale operativa del comando Generale delle CC.PP., IMRCC – ROMA.

In questo caso IMRCC svolge il suo principale compito in tema di Maritime Security.

Compito assai rilevante, in quanto, come vedremo, diviene la fonte unica ed attendibile a disposizione del Governo Nazionale nel caso di minaccia portata alla security di una nave Italiana, ovunque essa sia situata nel mondo, sia in navigazione che in porto.

I pulsanti di attivazione del sistema, a bordo, devono essere almeno due.

Uno obbligatoriamente sul Ponte di Comando mentre un altro viene lasciato alla scelta del CSO nelle fasi di redazione dello Ship Security Assessment e dello Ship Security Plan.

La posizione del secondo pulsante rimane a conoscenza del solo CSO nonché del Comandante e dello SSO della nave.

Le modalità di utilizzo, la posizione dei due pulsanti, le modalità di prova del sistema, sono racchiuse in un apposito manualetto che deve redigere il CSO allegando allo Ship Security Plan e come allegato allo stesso, riveste anch'esso la qualifica di documento protetto dall'accesso libero a chicchessia.

Nell'ambito del manualetto vengono indicati anche gli indirizzi dei riceventi il messaggio che possono essere:

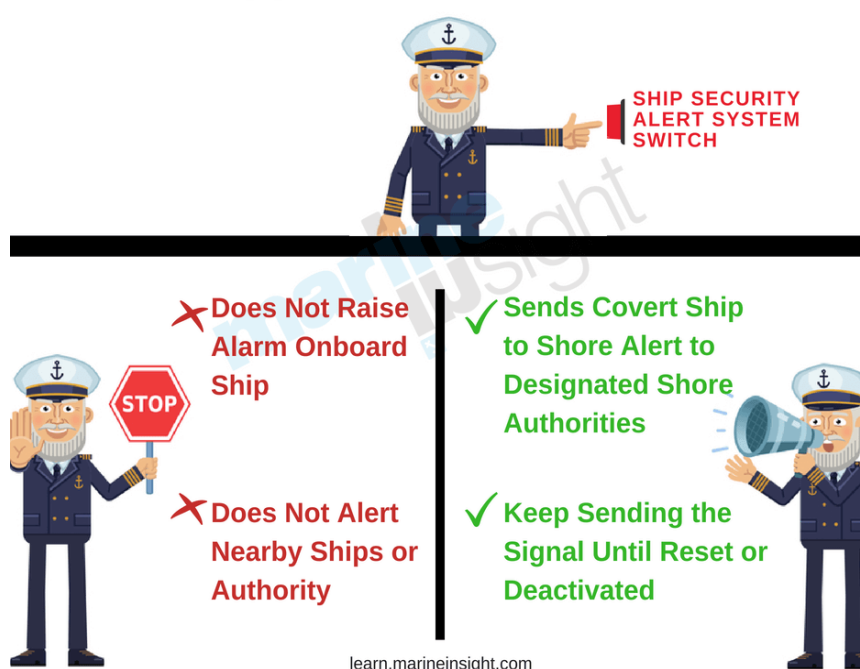
- L'ENTE INDICATO DALL'AUTORITA' DI BANDIERA (Per l'Italia IMRCC)
- e, se richiesto formalmente dalla compagnia di Navigazione, anche quello del CSO della nave interessata

Il messaggio di allarme non viene ricevuto da altre navi o altri enti.

Il segnale viaggia via satellite, in quanto agganciato, generalmente al sistema INMARSAT della stazione GMDSS di bordo, e non può essere disattivato, una volta attivato.

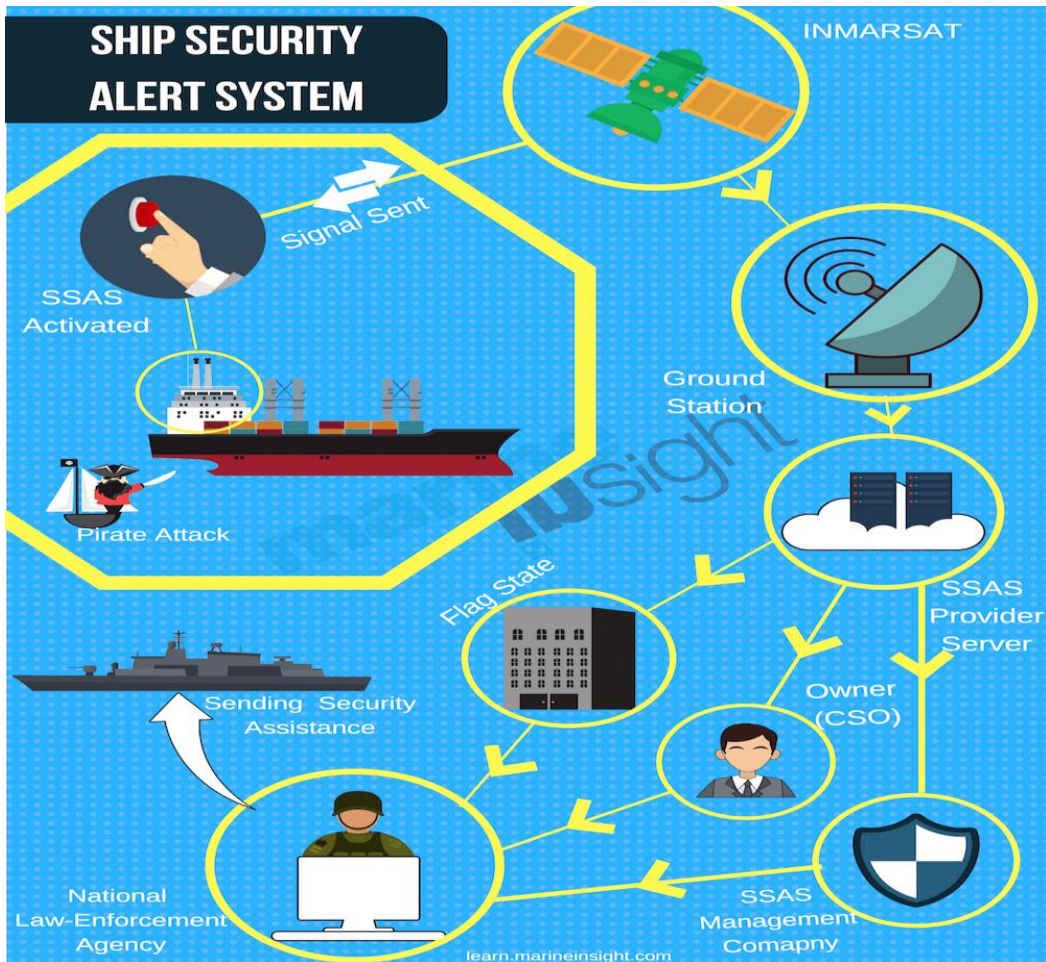
Il messaggio in uscita contiene il nominativo della nave e la posizione geografica

What Happens When I Press SSAS?



E' quindi particolarmente importante per una nave che si trovi ad operare in zone HRA – High Risk Areas – (Pirateria) ed è obbligatorio attivarlo a cura del Comandante o dell'SSO di bordo una volta che si abbia la certezza di essere sotto attacco pirata.

Nel seguito uno schema di attività susseguenti ad un'attivazione del Sistema.



Nel caso Italiano, IMRCC una volta ricevuto l'allarme da parte di un SSAS di nave battente bandiera italiana deve seguire le procedure dettate dal PNSM – Programma Nazionale di Sicurezza Marittima ed esplicitate alle Compagnie ed ai Comandanti delle navi italiane attraverso la Circolare SAR n. 27 del 20.7.2007 -

IMRCC, in funzione della posizione della nave, sia essa in navigazione in acque territoriali italiane, o straniere, o in alto mare o in un porto nazionale o straniero deve informare le massime autorità di sicurezza dello Stato iniziando dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al fine di predisporre le idonee contromisure, anche di carattere internazionale a favore della nave in difficoltà.

I soggetti autorizzati a effettuare la prova del sistema in occasione del rilascio, rinnovo, convalida del Certificato di Security della nave o per semplice prova interna, da parte del Comando nave sono:

- il *Duly Authorized Officer (DAO)* del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- l'ispettore del Ministero delle Comunicazioni (laddove previsto);
- il Comandante della nave ed il suo *Ship Security Officer*;
- il tecnico della società di servizio di radiocomunicazione mobile marittima riconosciuta come atta allo scopo (art. 183 del Codice delle Comunicazioni).

All. 1 – circolare Ministero dell'Interno n.557/PAS/U/016814/10089.D.GG.V(4)1 del 9 dicembre 2019 recante: *“Regolamento per l'impiego di guardie giurate a bordo di navi mercantili battenti bandiera italiana che transitano in acque internazionali a rischio pirateria, adottato ai sensi dell'art. 5, comma 5-ter, decreto legge 12 luglio 2011m n. 107, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130.”*

All. 2 – disciplinare del Capo della Polizia – Direttore Generale della Pubblica Sicurezza – del 26/2/2015 con allegato tecnico al *“disciplinare per la formazione delle guardie giurate addette ai servizi di sicurezza sussidiaria”*

0