

$$\frac{A_{12}}{394}$$

Antonio Bellesi, Renato Roffi

**La sicurezza della navigazione
nei suoi aspetti normativi,
ambientali ed applicativi**

La disciplina della safety e della security
nonché il ruolo del R.I.Na. S.p.A.



Copyright © MMXII
ARACNE editrice S.r.l.

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

via Raffaele Garofalo, 133/ A-B
00173 Roma
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-4749-1

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: maggio 2012

*in ricordo del. CV (CP) dott. Antonio De Rubertis,
maestro indiscusso della materia*

Si ringrazia il Capitano di lungo corso Nilo Girletti per la sua preziosa consulenza tecnico pratica.

Indice

- 9 *Lista degli acronimi*
- 11 *Presentazione*
- 13 **Capitolo I**
Profilo storico e situazione presente in materia di sicurezza della navigazione marittima (Renato Roffi)
- 1.1. Evoluzione storica, 13 – 1.2. Concezione moderna di sicurezza della navigazione, 16 – 1.3. IMO e safety: nascita, sviluppo, e organizzazione attuale, 18 – 1.4. IMO ed environment: protezione dell’ambiente marino, 21 – 1.5. IMO e security: la nuova sfida, 21 – 1.6. Il ruolo dell’IMO, 22.
- 27 **Capitolo II**
La safety (Antonio Bellesi)
- 2.1. La convenzione SOLAS, 27 – 2.2. Formazione e preparazione del personale marittimo, 35 – 2.3. La convenzione STCW, 36 – 2.4. L’ISM code, 41.
- 43 **Capitolo III**
La protezione dell’ambiente marino (Antonio Bellesi)
- 3.1. La filosofia ambientale, 43 – 3.2. La convenzione OILPOL, 44 – 3.3. Programma “Clean Seas”, 45 – 3.4. La convenzione MARPOL, 46 – 3.5. Gli accordi multilaterali relativi alla protezione del mare, 51 – 3.6. Safety e ambiente; aumenta il rigore dei controlli, 55.
- 61 **Capitolo IV**
L’ente tecnico: il Registro italiano navale (Renato Roffi)
- 4.1. Origine e profilo storico del RINa, 61 – 4.2. Le più recenti, decisive revisioni della struttura organizzativa del RINa, 62 – 4.3. 2001–2002: fallimento dei piani di fusione e nuova direzione, 64 – 4.4. Struttura organizzativa del RINA, 65 – 4.5. Le attività di RINA S.p.A. e delle società

del gruppo, 66 – 4.6. Rapporti fra il RINA e l’Autorità Marittima, riguardo all’accertamento della navigabilità della nave e della sicurezza della navigazione. Natura giuridica del RI.NA., 67.

73 **Capitolo V**
La security (Antonio Bellesi)

5.1. I pericoli del XXI secolo: terrorismo fondamentalista e sabotaggio politico, 73 – 5.2. Terrorismo e guerra, 77 – 5.3. Terrorismo marittimo, 79 – 5.4. Terrorismo e pirateria, 83 – 5.5. Normativa internazionale relativa alla security, 86 – 5.6. La convenzione SUA, 86 – 5.7. La risoluzione A. 924 (22), 92 – 5.8. Le attuali linee di sviluppo e le fonti normative, 93 – 5.9. Recenti provvedimenti e proposte in tema di security, 99.

103 **Capitolo VI**
Conclusioni e considerazioni finali (Renato Roffi)

109 *Bibliografia*

Lista degli acronimi

CSI	Container Security Iniziative (Iniziativa per la Sicurezza dei Container)
EMSA	European Maritime Safety Agency (Agenzia Europea sulla Sicurezza Marittima)
ILO	International Labour Organization (Organizzazione Internazionale del Lavoro)
IMCO	International Maritime Consultive Organization (Organizzazione Internazionale Marittima Consultiva)
IMO	International Maritime Organization (Organizzazione Marittima Internazionale)
ISM Code	International Safety Management Code (Codice Internazionale per la Gestione della Sicurezza delle Navi)
ISPS Code	International Ship and Port Facilities Security Code (Codice Internazionale per la Security marittima)
ISSC Certificate	International Ship Security Certificate (Certificato Internazionale per la Sicurezza delle Navi)
MARPOL	Marine Pollution (Convenzione Internazionale sull’Inquinamento prodotto da Navi)
MSC	Maritime Safety Commission (Commissione sulla Sicurezza Marittima)
OILPOL	Oil Pollution (Convenzione Internazionale sull’Inquinamento da Olii)
Paris MOU	Paris Memorandum of Understanding (Memorandum di Parigi)

PSC	Port State Control (Controllo Dello Stato di Approdo)
PSCO	Port State Control Officer (Ufficiale di controllo dello Stato di Approdo)
SOLAS	Safety of Life at Sea (Convenzione Internazionale per la Prevenzione e la Salvaguardia della Vita Umana in Mare)
STCW	International Convention on Seafarers' Training Certification and Watchkeeping (Convenzione Internazionale sugli Standard Minimi di Addestramento per il Personale Marittimo)
SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (Convenzione per la Repressione di Atti illegali contro la Sicurezza della Navigazione)

Presentazione

L'opera tratta della sicurezza della navigazione evidenziandone i molteplici aspetti, sottolineandone le differenze ed i mutamenti intercorsi nell'arco dell'ultimo secolo, finalizzati ad una sempre maggiore attenzione nei confronti della protezione e della difesa della vita umana, sia dai rischi intrinsecamente connessi all'ambiente marino, sia dal nuovo nemico della nostra civiltà, rappresentato dal terrorismo.

Come sottolineato nel breve excursus storico presente nella introduzione, la sicurezza della navigazione era anticamente imperniata in prevalenza sulla difesa della integrità strutturale della nave e del suo carico, secondo una logica marcatamente basata sull'utile mercantile.

La prima svolta nell'orientamento generale si ebbe con la tragedia del Titanic, che portò ad una presa di coscienza della precarietà e dei rischi della attività di navigazione dovuti ad una insufficiente attenzione alle caratteristiche costruttive delle navi ed a un pericoloso vuoto normativo. Le tumultuose vicissitudini storiche degli anni seguenti fecero sì che nessun accordo a livello internazionale venne raggiunto, ed è solo dopo l'ennesima tragedia in mare, quella della Andrea Doria, nel 1956, che la comunità internazionale riuscì ad accordarsi. Nacque così l'IMCO (attualmente IMO), artefice, nel corso degli anni, delle principali Convenzioni internazionali relative alla sicurezza della navigazione (SOLAS, STCW, MARPOL, CLC etc. etc.) che hanno reso più sicuri per l'uomo e per l'ambiente i trasporti marittimi.

Per quanto riguarda la protezione delle navi dalla minaccia terroristica, le tappe fondamentali sono due: il sequestro della Achille Lauro, nel 1985, che portò alla stipulazione a Roma della Convenzione per la repressione degli atti terroristici contro la sicurezza della navigazione (Convenzione SUA 88), e l'11 settembre 2001 che convinse la comunità internazionale della necessità di dotarsi di corpo normativo atto alla protezione (e non più solo alla repressione) della navigazione dalla minaccia terroristica.

Riassumendo possiamo evidenziare come la Sicurezza della Navigazione possa essere divisa in tre settori distinti ma fra loro intimamente collegati: Sicurezza della Navigazione in senso stretto, la c.d. Safety, mirante a difendere le navi ed i loro passeggeri dai sinistri marittimi (Convenzioni SOLAS, STCW, CLC etc.); Protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento derivante da navi (Convenzione OILPOL e MARPOL) e, infine la c.d. Security, ovvero la difesa delle navi e degli impianti portuali dalla nuova e temibile minaccia terroristica (Convenzione SUA ed emendamenti alla SOLAS in tema di Security).

Per quanto riguarda la "nuova sfida", ossia la protezione dal terrorismo marittimo, possiamo sottolineare come questa rappresenti oggi l'argomento di maggior interesse ed attualità: L'11 settembre 2001 ha evidenziato quanto siano deboli le nostre difese nei confronti di un nemico non nuovo per il mondo occidentale, ma che ha oggi assunto una ferocia ed una pericolosità difficilmente contrastabili senza un corpus normativo capace di chiudere le falle del nostro sistema difensivo.

Il timore e la tensione suscitati nella opinione pubblica dall'attacco alle Torri Gemelle ha fatto sì che sia stata avvertita la necessità di agire in fretta, onde evitare il ripetersi di simili tragedie. Si è così deciso, soprattutto per via di pressioni da parte americana, di procedere attraverso l'emendamento di una Convenzione già esistente, la SOLAS, anziché attraverso la stesura di una nuova Convenzione, con l'ovvio obiettivo di evitare i lunghi tempi di approvazione che sarebbero derivati se si avesse scelto la via di un nuovo accordo internazionale. Questa soluzione, al di là degli evidenti vantaggi in termini di tempo, ha comportato, però, la commistione di due materie, la Safety e la Security, che per quanto siano fra di loro collegate (garantire la solidità strutturale di una nave e la preparazione professionale del suo equipaggio significa anche difenderla da eventuali minacce esterne), possono anche facilmente entrare in conflitto fra di loro (rendere una nave impenetrabile dall'esterno significa anche renderla difficilmente evacuabile, ad esempio in caso di incendio). Risulta quindi evidente la necessità di affrontare in futuro il problema, senza far prevalere la logica dell'emergenza, prestando attenzione a creare sistemi normativi armonizzati, che non tendano ad entrare in contrasto fra loro. Safety e Security sono dunque due aspetti distinti di una medesima questione: la difesa della nave e della vita umana da qualsiasi minaccia, qualunque sia la sua origine.