

**CASINA DEI CAPITANI – META – Gennaio 2004**

# **CODICE ISPS**

**Emendamenti alla SOLAS**

**(Cap. V° - Cap.XI° - Nuovo Cap.XI°-2)**

\*\*\*\*\*

**Elaborazione e traduzione libera a cura di Fortunato IMPERATO**

**(dal sito IMO e da documenti cartacei)**

\*\*\*\*\*

## **CODICE ISPS**

L'IMO ha deciso, a fine anno 2002, di adottare nuove misure per la sicurezza marittima (**Security**) intesa come sicurezza per prevenire ed annullare eventuali azioni di terrorismo, sabotaggio, pirateria e dirottamenti e quindi da non confondersi con la **SAFETY** che, pur tradotta in italiano con la stessa parola, ha un significato diverso perché quest'ultima riguarda la sicurezza della vita umana in mare così come da anni universalmente intesa dalle nazioni e dalle convenzioni internazionali e dalla meglio conosciuta **SOLAS**. e che, comunque, tali norme a questa fanno capo, come vedremo meglio di seguito.

La conferenza svoltasi dal 19 al 13 Dicembre 2002, ha elaborato un nuovo completo regime per la Security che deve entrare in forza nel Luglio 2004. seguita a lunghe trattative diplomatiche per migliorare ed accrescere la security marittima e prevenire ed eliminare atti di terrorismo contro la navigazione marittima. Queste misure rappresentano il culmine di un intenso lavoro durato un anno da parte del Comitato di Sicurezza Marittima dell'IMO a partire dall'attentato dell'11 Settembre 2001. Ciò ha provocato una conferenza dei sottoscrittori della SOLAS 74 la quale ha adottato una serie di emendamenti che affrontano da lontano il **nuovo Codice per la Security per le navi e le strutture portuali nel mondo**.

Il Codice contiene in dettaglio i requisiti di **Security** per i Governi, le Autorità portuali e le società armatrici nella sezione obbligatoria – **chiamata "A"** insieme ad una serie di linee-guida (non obbligatoria) relativa ad ottenere tali requisiti e **denominata "B"**. La stessa Conferenza ha altresì adottato una serie di risoluzioni ispirate ad aumentare l'importanza agli emendamenti ed incoraggiare l'applicazione di tali norme alle navi, alle attrezzature portuali e tracciare la strada per futuri lavori sull'argomento.

Tutto ciò premesso, vediamo ora di analizzare come e che cosa comporterà per gli utenti, intendendo per essi: i naviganti, gli Armatori e le aziende portuali.

### **Effetti a seguito degli Emendamenti**

(d'ora in avanti indicheremo con la parola inglese "Security" tutto quanto si riferisce al Codice ISPS).

- 1) - **Capitolo V° - Sicurezza della Navigazione – Regola V/19.2.4** – E' anticipata la data dell'obbligo dell'istallazione a bordo dell'AIS - Automatic Identification System – non oltre la prima visita alle apparecchiature di sicurezza (Safety equipment survey) condotta dopo il 1° Luglio 2004 e in ogni modo entro il 31 Dicembre 2004. Le navi dotate di apparecchiatura AIS la dovranno mantenere sempre operativa, eccetto dove accordi o regolamenti internazionali, provvedano alla protezione delle informazioni sulla navigazione.
- 2) **Il Capitolo XI** (Misure particolari tendenti a migliorare la Sicurezza Marittima) è stato rinumerato con XI-1 – La regola **XI-1/3** è stata modificata nel senso che il numero identificativo IMO della nave, deve essere marcato permanentemente in posizione ben visibile sullo scafo o sulle sovrastrutture. Infine le navi da

passaggeri dovranno esporre tale numero identificativo in forma orizzontale ben visibile dall'alto. Ed esposto anche all'interno.

3) **La nuova Regola XI-1/5** richiede che le navi siano provviste di un **NUOVO documento** – emesso dall'Amministrazione d'appartenenza – chiamato **CSR** (Continuous Synopsis Record) allo scopo di dotarle di un "record" sulla storia della nave, informazioni sul nome della stessa e l'identificazione dello stato di cui inalbera la bandiera, la data in cui è stata iscritta nei registri dello stato medesimo, il numero identificativo, il porto d'iscrizione, il nome dell'Armatore e relativo indirizzo così come ufficialmente è registrato. Ogni successiva variazione dovrà essere riportata nel citato CSR in modo da consentire un continuo e puntuale aggiornamento dei dati, con la cronologia delle variazioni.

4) **Nuovo Capitolo XI-2 – (Misure speciali per migliorare la Security Marittima)** che viene inserito subito dopo il suo rinumerato Capitolo XI (Vedi Nota 2) e che, pertanto, costituisce un nuovo inedito Capitolo della Solas.

Questo nuovo capitolo prevede appunto alla **Regola XI-2 / 3**, di emettere e custodire l'ISPS Code - International Ship and Port Facilities Security Code (Codice Internazionale di Sicurezza Marittima per le Navi e le Infrastrutture Portuali ) che, come indicato nel preambolo, sarà obbligatorio per la parte A mentre la parte B conterrà le indicazioni di come raggiungere i minimi requisiti obbligatori.

La **Regola XI-2/ 4** ribadisce e conferma nella figura del Comandante il ruolo del suo giudizio professionale nel mantenere la Security della propria nave e che tale suo giudizio non **può essere influenzato o interferito dall'Armatore, dal noleggiatore o da altre persone**.

La **Regola XI-2 /5** obbliga tutte le navi a dotarsi di un sistema d'Allarme-Security in ottemperanza alla data prevista per la maggior parte delle navi e per le rimanenti entro il 2006. Tale sistema, una volta attivato, deve iniziare ad inviare un messaggio d'allarme " nave-terra" alle autorità competenti a ciò incaricate dalle singole Amministrazioni, in cui s'identifica la nave, la sua posizione e che la Security di bordo è minacciata oppure compromessa. Tale sistema non deve emettere alcun allarme a bordo, E. deve poter essere attivato dal Ponte di Comando e da almeno un'altra postazione.

La **Regola XI-2 /6** riguarda i requisiti per le "Attrezzature Portuali" che tra le altre cose bada a che le Amministrazioni contraenti eseguano tutte le operazioni affinché siano sviluppati i relativi piani di Security, migliorati e revisionati in osservanza di quanto previsto dall'ISPS Code.

Altre regole di questo Capitolo XI-2, riguardano le istruzioni di trasmissione all'IMO, il controllo della nave in porto, incluse l'emanazione di misure quali Ritardo, Fermo e Restrizioni delle operazioni comprese i movimenti nell'ambito portuale o l'espulsione della nave e l'individuazione delle specifiche responsabilità dell'Armatore.

.....

**SI RACCOMANDA DI LEGGERE ATTENTAMENTE QUANTO PRECEDE SOPRATTUTTO IL PARAGRAFO QUATTRO.**

Cerchiamo ora di analizzare, in via generale, cosa prevede la parte A del nuovo ISPS Code.

- E' essenzialmente un approccio per conseguire la Security della Nave e delle Infrastrutture Portuali vale a dire un rischio delle attività Imprenditoriali e che può determinare, quando siano state adottate le opportune misure di Security, una valutazione del rischio stesso che insorge ad ogni particolare caso.
  - Lo scopo del Codice è quello di fornire uno schema concreto e standardizzato di valutazione del rischio, consentendo ai Governi di poter correggere le istruzioni cambiando o migliorando i punti più vulnerabili della nave e delle infrastrutture portuali. Il primo passo da compiere da parte dei Governi contraenti, è quello di individuare quelle infrastrutture dei porti che sotto il profilo della vulnerabilità, una volta danneggiate, potrebbero provocare importanti perdite umane o danneggiare seriamente l'economia del porto stesso o dell'ambiente. Il tutto per enfatizzare il management del rischio che, pertanto, è incorporato nel Codice, mediante un minimo di requisiti funzionali di Security che sono i seguenti:
    - **PER LE NAVI**
    - **Piani di Security della nave – SSP - (che prevede 3 Livelli di Security, il più alto essendo il più severo)**
    - **Ufficiali responsabili della Security**
    - **Responsabile della Security della Società Armatrice.**
    - **Determinate apparecchiature di Security**
  - **PER LE INFRASTRUTTURE PORTUALI**
  - **Piano di Security per le Infrastrutture**
  - **Responsabile per la Security nell'ambito portuale.**
  - **Determinate apparecchiature di Security**
- PER ENTRAMBE SONO PREVISTI INOLTRE:**
- **Il monitoraggio ed il controllo degli accessi.**
  - **Il monitoraggio delle operazioni del personale e del carico.**
  - **Assicurazione che le comunicazioni siano prontamente operative e disponibili**

#### **L'ARMATORE E LA NAVE**

**Gli Armatori devono designare un Responsabile della Security (Company Security Officer) per la Società ed un Ufficiale responsabile per la Security della Nave (Ship Security Officer) per ogni nave della propria flotta.**

**La responsabilità del Company Security Officer comprende anche l'accertamento che la Security per le Navi sia avviata e completata, che il Piano di Security per le navi sia redatto ed approvato dall'Amministrazione e che sia inviato sulla nave stessa.**

**Il Piano di Security della Nave (Ship Security Plan – SSP) deve indicare le misure fisiche ed operative che la nave stessa deve attuare sempre per mantenere il Livello di Security 1. Deve indicare anche le misure da adottare per passare dal Livello 1 al Livello 2, al momento che quest'operazione è ordinata. Inoltre deve**

**contenere le eventuali operazioni preparatorie per permettere di dare immediata risposta alle istruzioni che saranno impartite per passare dal Livello 2 al Livello 3.**

**La Nave dovrà essere dotata di un Certificato Internazionale di Security che provi essere la stessa rispondente ai requisiti del Capitolo XI-2 ed alla parte A dell'ISPS Code. Quando la nave scala in un porto oppure è diretta verso un porto di Governi firmatari della Convenzione, questi hanno il diritto (secondo la Regola XI-2/9) di eseguire controlli e verificare l'adeguamento riguardo alla detta nave che può essere soggetta ad ispezione da parte del Port State Control, che di regola non si estende alla Security, a meno di particolari circostanze. La nave può altresì essere sottoposta a successivi controlli qualora uno dei Governi firmatari dell'accordo ha ragione di ritenere che la Security della nave medesima o delle infrastrutture portuali di cui si è servita, possa essere stata compromessa.**

.....

## ESEMPIO D'IMPOSTAZIONE DI SHIP SECURITY PLAN

---

Il Piano (sarebbe più giusto definirlo Manuale) consiste nei seguenti Capitoli:

### **Scopi del Piano**

### **Definizioni**

### **Panoramica del Piano**

**Responsabilità per la Security** - del Comandante  
- dell'equipaggio  
- Ronde

**Panoramica sulla Security** - Accessi del personale alla nave.  
- Zone riservate (Restricted Areas)  
- Depositi del carico e delle provviste

**Livelli di Security** - Livello 1.  
(Passaggio da un livello - Livello 2.  
All'altro) - Livello 3.

### **Dichiarazione di Security (DOS)**

### **Addestramento ed Esercitazioni**

### **Relazioni di Security**

### **Mantenimento delle relazioni di Security**

### **Pirateria/Dirottamento**

### **Minaccia DI Nuotatori Subacquei**

### **Persone in Pericolo**

### **Minaccia di bombe/Sabotaggio**

## Capitolo “ RESPONSABILITA ”

### Del Comandante:

Il Comandante sarà completamente sostenuto dall'Armatore nel prendere qualsiasi decisione che, nel giudizio professionale del primo, sia necessario per mantenere la Security della nave. Tale facoltà contempla anche quella di poter negare l'accesso a bordo alle persone (eccetto i rappresentanti Ufficiali dei Governi a ciò autorizzati) o i loro bagagli ed effetti personali e rifiutarsi di imbarcare carico che può avere riferimento alla Security.

Quando, nell'esercizio delle proprie funzioni in merito alle operazioni da intraprendere durante un “ incidente alla security “ dovranno essere tenute presenti le seguenti priorità:

- **Sicurezza (Safety) delle persone a bordo, delle persone delle infrastrutture portuali, quando possibile.**
- **Sicurezza (Safety) della Nave e delle infrastrutture portuali, quando possibile.**
- **Tutela dell'ambiente**

Il Comandante può incaricare un Ufficiale anziano e di grado elevato (Senior Officer) quale Ufficiale alla Security della Nave (Ship's Security Officer) per accertarsi che le norme previste dal Piano (SSP) siano eseguite.

### Dell'Equipaggio

Rientra nei compiti di tutto il personale di bordo preservare la Security della propria nave.

Ogni membro dell'equipaggio che percepisca o sospetti attività dubbie sulla o intorno alla nave stessa, deve immediatamente riferirne all'Ufficiale di guardia o ad uno degli Ufficiali anziani.

### Ronde di Security

Queste ronde costituiscono l'elemento chiave ai fini della Security della nave e possono eliminare o attenuare gli effetti di una potenziale minaccia.

La periodicità dell'esecuzione di queste ronde deve essere adeguata al livello di Security in forza o di un'eventuale potenziale minaccia nella zona, che tuttavia può richiedere di essere corretta per raggiungere la certezza che la sicura navigazione non sia compromessa.

La Ronda stessa deve avvisare immediatamente l'Ufficiale di Guardia su ogni anomala o sospetta circostanza ed evitare di minacciare qualsiasi persona che può costituire un rischio per la Security.

## Capitolo “ DEFINIZIONI”

<b>VOCI IN ITALIANO</b>	<b>SIGLE</b>	<b>TRADUZIONE INGLESE</b>	<b>NOTE</b>
<b>Responsabile della Security dell’Armatore</b>	<b>CSO</b>	<b>Company Security Officer</b>	
<b>Dichiarazione di Security</b>	<b>DOS</b>	<b>Declaration of Security</b>	
<b>Livello di Security 1</b>		<b>Security Level 1</b>	<b>Il Livello minimo di Security <u>sempre</u> operativo.</b>
<b>Livello di Security 2</b>		<b>Security Leve 2</b>	<b>Sono adottate ulteriori misure protettive di Security e che devono essere mantenute in forza per il periodo di tempo in cui è aumentato il rischio di un attentato/incidente.</b>
<b>Livello di Security 3</b>		<b>Security Level 3</b>	<b>Il massimo livello di Security ed indica ulteriore specifiche misure di Security per il periodo di tempo quando un attentato/incidente è probabile o imminente, sebbene non sia possibile identificare un bersaglio specifico.</b>
<b>Ufficiale (di bordo)responsabile della Security</b>	<b>SSO</b>	<b>Ship Security Officer</b>	<b>L’Ufficiale designato dal Comandante per la Security di bordo avente anche per compito il miglioramento ed il mantenimento dello SSP ed il collegamento con il CSO – Port Facility Security Officer</b>



<b>Piano di Security della Nave</b>	<b>SSP</b>	<b>Ship Security Plan</b>	<b>Questo Piano che è stato redatto per assicurare l'applicazione delle misure a bordo allo scopo di proteggere le persone, il carico o la nave dal rischio attentati/incidenti.</b>
-------------------------------------	------------	---------------------------	--

## **PANORAMICA DEL PIANO**

Il Piano di Security della Nave è stato redatto per assicurare la Sicurezza della Nave, delle persone a bordo di proteggere le zone interne della Nave, il carico e le dotazioni, da intrusioni o interferenze esterne. Il metodo per ottenere tali risultati, sono:

### **Accessi delle persone a bordo**

E' molto decisivo il controllo delle persone che accedono a bordo. Tale procedura prevede:

- Controllo dei motivi per cui le persone intendono venire a bordo.
- Identificare rigorosamente l'equipaggio prima che salga a bordo controllando se sono autorizzati a far ciò.
- Assicurarsi, prima della partenza dal porto, che tutte le persone salite a bordo per vari motivi, siano sbarcate effettivamente.

### **Zone d'Accesso limitate – Restricted Areas.**

Le zone d'accesso limitato sono quelle zone chiave della nave che, devono essere chiaramente contraddistinte come tali, e l'eventuale presenza in esse di persone non autorizzate costituisce minaccia alla Security. I luoghi seguenti sono considerati Zone d'Accesso limitato:

- Ponte di Comando
- Sala Macchine
- Macchina timone
- Sala Controllo Propulsione
- Centrale Controllo del Carico
- Sala Pompe
- Centrale Antincendio
- Locali con accessi ai Depositi d'Acqua potabile, pompe e manichette.

### **Depositi del carico e delle provviste**

E' necessario controllare che non vengano manomessi ed evitare che carichi o provviste di bordo vengano imbarcate se non **preventivamente autorizzate**.

Una volta imbarcate, le provviste di bordo **autorizzate** debbono essere marcate al fine di identificarle come approvate per essere caricate sulla nave oppure stivate in **Aree ad accesso limitato** per avere la certezza che non siano manomesse una volta a bordo.

# **LIVELLI DI SECURITY**

**LIVELLO DI SECURITY 1** - Questo livello deve essere **SEMPRE** in forza

## **Accessi a bordo del Personale**

Il controllo del Personale che accede alle nave è determinante ai fini della Sicurezza e della Safety. Le norme da seguire devono essere adeguate alla zona del mondo in cui sta operando la nave ed includono:

- Istituire un controllo alle scale d'imbarco con personale dotato di radio portatili.
- Controllare i motivi per cui tali persone debbano salire a bordo.
- Rifiutare l'accesso a chiunque non si faccia identificare o non fornisca i motivi per cui debba venire a bordo.
- Rifiutare l'accesso a qualsiasi visitatore che minacci la sicurezza e le operazioni della nave.
- Qualora esista il sospetto che comunque si tenti di salire a bordo, aumentare le persone di guardia agli accessi.
- Assicurarsi che i visitatori redigano il Registro delle visite alla scala d'imbarco.
- Assicurarsi che gli stessi siano dotati dell'apposito cartellino di Visitatore.
- Assistere il monitoraggio dei movimenti dei visitatori una volta a bordo.
- Non consentire che i visitatori vaghino per la nave senza essere accompagnati
- Identificare rigorosamente l'identità dei membri dell'equipaggio prima che questi s'imbarchino e controllare che siano autorizzati a salire a bordo

## **Accesso ad aree riservate (Restricted areas)**

Le misure da seguire devono essere consone alla zone di mare in cui opera la nave ed includono:

Blocco e sicurezza ai punti di accesso alle aree riservate ed agli alloggi

Mantenimento di ronde di sicurezza

## **Stive del carico e Depositi provviste**

Le misure da seguire devono essere consone alla zone di mare in cui opera la nave ed includono

Controllo dei dati del carico e delle provviste con i manifesti e documenti doganali

Verifica che il carico e le provviste siano integri in modo di essere certi che non siano stati variati

Verifica che il carico e le provviste siano rispondenti a controllo fisico e visivo.

## **Monitoraggio della Security della Nave**

Premesso che le misure da seguire devono essere consone alla zone di mare in cui opera la nave esse devono anche essere un misto di sistema di illuminazione e ronde di sicurezza per consentire al personale di bordo di avere una visione generale della nave e controllare, in particolare, ogni barriera delle aree riservate. Tali norme includono:

- Ronde di sicurezza regolari
- Qualora all'ancora o in porto, l'illuminazione dei ponti della nave e dei punti d'accesso a bordo deve essere tale da consentire di vedere oltre la nave, sia dal lato banchina che lato mare per accertarsi che nessun galleggiante non autorizzato possa avvicinarsi
- Se in navigazione, usare la massima illuminazione compatibile con una navigazione sicura anche relativamente al COLREG 1972. (Regolamento per evitare gli abbordi in mare)

## **LIVELLO DI SECURITY 2**

All'atto dell'applicazione del Livello 2, dovranno essere aumentate la frequenza e l'intensità di tutto i monitoraggi di sicurezza e soprattutto gli accessi alle aree riservate in modo che soltanto le persone possano salire a bordo

Precedentemente all'entrata nelle zone destinate a divenire Livello di Security 2 , tutto l'equipaggio deve essere informato dettagliatamente su ogni specifica minaccia e la necessità di vigilanza e di riferire su persona, oggetto od attività comunque sospette..

(Fare riferimento alla Lista di Controllo sulle Misure Addizionali di Security)

### **Accesso del personale a bordo**

Le seguenti maggiori misure deve essere aggiunte a quelle previste al Livello Security 1:

- Aumentare la frequenza ed i dettagli nell'ispezionare le persone, i bagagli, i colli a mano ed apparecchiature personali (PC.- Cellulari,ecc.) per evitare che vengano introdotte armi, materiale incendiario e/o esplosivi.
- Destinare persone a sorvegliare specifiche aree a rischio.
- Identificare rigorosamente i visitatori e ogni altra persona mentre sono ancora sulle imbarcazioni.

## **Accesso alle aree riservate**

Oltre a quelle previste al Livello di Security 1, devono essere applicate:

- maggiori guardie di security agli accessi della nave
- assegnare personale per presidiare e controllare le aree riservate

## **Stive del Carico e Depositi Provviste**

- devono essere aumentate tutte le misure di controllo previste al Livello di Security 1
- aumentare il controllo visivo e fisico dello stato delle merci e delle provviste con un accurato controllo del manifesto, liste di carico ed elenco delle provviste.
- Coordinare e migliorare tutte le misure di protezione con i caricatori ed altre persone responsabili delle merci e/o provviste, in aggiunta a quanto già normalmente previsto e concordato.

## **Monitoraggio della Security della Nave**

Le misure già previste al Livello di Security 1 devono essere ulteriormente aumentate e migliorate. In particolare:

- aumentare la frequenza e le modalità delle ronde di security
- destinare maggiori elementi alle vedette di security
- coordinare i mezzi navali di pattuglia – lato mare – con le autorità portuali
- qualora necessario, deve essere coordinato con l'autorità portuale una maggior illuminazione del lato banchina.

## **LIVELLO DI SECURITY - 3**

Costituisce il massimo Livello di Security e pertanto devono essere in forza le più severe misure .

Antecedentemente all'entrata nelle zone destinate ad essere Livello di Security 3, tutto l'equipaggio deve essere informato dettagliatamente su ogni specifica minaccia e la necessità di vigilanza e di riferire su ogni persona, oggetto od attività comunque sospette, e di mantenere la massima allerta..

## **Accesso del personale a bordo**

Le seguenti maggiori misure deve essere aggiunte a quelle previste al Livello Security 1:

- ispezionare tutte le persone, i bagagli, i colli a mano ed apparecchiature personali (PC.- Cellulari,ecc.) anche appartenenti all'equipaggio,per evitare che vengano introdotte armi, materiale incendiario e/o esplosivi.
- Limitare l'ingresso al solo equipaggio e a quelle persone debitamente autorizzate
- Scortare tutti gli addetti ai servizi e le altre persone necessarie ai servizi essenziali di bordo
- Aumentare le persone destinate a sorvegliare specifiche aeree a rischio.
- Destinare personale alla sorveglianza di determinati punti di accesso.
- Destinare personale a continue ronde .

Deve svolgersi anche un “incontro sulla security” (briefing) con tutto l'equipaggio su ogni specifica minaccia e la necessità di vigilanza e di riferire su ogni persona, oggetto od attività

## **Accesso alle aree riservate**

A Livello di Security 3 gli accessi alle aeree riservate devono essere drasticamente limitati. Ciò deve consentire l'immediata identificazione e la correlativa risposta ad un incidente di Security. Altre misure devono prevedere:

- la security ad ogni punto e zone adiacenti di accesso
- assegnare personale per una permanente sorveglianza alle zone riservate
- assegnare personale per una permanente ronda di security nelle zone ed aree adiacenti alle zone riservate.

## **Stive del Carico e Depositi Provviste**

A Livello di Security 3 deve essere ulteriormente incrementata la supervisione delle stive del carico e deposito delle provviste, onde consentire l'immediata identificazione e la correlativa risposta ad un incidente di Security. Altre misure devono prevedere:

- verifica dettagliata ed accurata di tutte le merci e provviste con il manifesto

- verifica dettagliata ed accurata dello stato fisico del carico e delle provviste per essere certi che non sia stato manomesso
- verifica dettagliata ed accurata del carico e delle provviste mediante:
  - continuo controllo visivo e fisico
  - coordinare e migliorare tutte le misure di protezione con i caricatori ed altre persone responsabili delle merci e/o provviste, in aggiunta a quanto già normalmente previsto e concordato.
- controllo delle provviste prima che vengano imbarcate

### **Monitoraggio della Security della Nave**

A Livello di Security 3 deve essere ulteriormente incrementato il monitoraggio di security sulla nave stessa per applicare idonee tempestive risposte ad un incidente sulla security. Ulteriori disposizioni devono includere:

- l'aumento nel numero e nella frequenza delle ronde di security
- l'aumento nel numero e nella frequenza dei battelli di pattuglia lato mare con l'autorità portuale
- l'uso di proiettori per migliorare la visibilità sul ponte e nelle zone adiacenti la nave
- l'uso di illuminazione supplementare per migliorare la visibilità delle zone adiacenti di mare e della linea di galleggiamento-
- l'uso di sommozzatori per ispezionare la carena prima dell'arrivo e prima della partenza ed in ogni altra circostanza in cui sia ritenuto necessario

### **Addestramento ed Esercitazioni**

Il personale di bordo a cui sono stati assegnati specifici compiti e responsabilità ai fini del Piano di Security devono pienamente comprendere il loro coinvolgimento e responsabilità così come previsto dal Piano stesso. E conseguentemente acquisire una piena conoscenza e competenza nello svolgimento dei compiti loro assegnati.

Pertanto, ogni esercitazione ed addestramento deve essere programmato in misura adeguata e relativamente ad ogni stato di Livello di Security.

## **Relazioni di Security**

Gli incidenti o infrazioni alla Security devono essere immediatamente trattati a bordo, se necessario, applicare subito uno stato di allerta.

Lo stampato per Relazione di Security deve essere compilato per consentire successivamente un completo ed accurato Rapporto sull'incidente e /o infrazione rilevata.

## **Metodo di Registrazione**

Il Giornale Nautico dovrebbe essere il registro naturale ove annotare i seguenti fatti:

- Esercitazioni ed addestramento di Security
- Registrazione di incidenti di Security
- Registrazione di Infrazione di Security
- Comunicazioni relative alla Security stessa della nave come specifiche minacce alla stessa
- Variazioni del Livelo di Security

## **Pirateria e/o Rapimento**

Le zone dove viene esercitata la pirateria o rapimenti sono generalmente ben note e le informazioni su ciò, vengono diffuse attraverso vari metodi per avvertire sulla possibilità di tali attacchi. Le seguenti operazioni possono essere d'aiuto quando ci si accinge ad attraversare queste determinate zone:

## **Azioni Preventive**

<b>OPERAZIONE</b>	<b>ESEGUITA DA</b>
<b>Identificazione di una zona a rischio di Pirateria</b>	<b>Comandante Armatore</b>
<b>Accertamento che tutte le misure cautelative per prevenire attacchi di pirateria e/o dirottamento siano state prese</b> <b>Accertamento che la sicurezza dell'equipaggio sia mai compromessa</b> <b>Nel tentativo di opporsi all'attacco</b> <b>Accertamento che le azioni previste nello stampato</b> <b>Prevenzione della Pirateria (FM0052) sia stato</b> <b>seguito come richiesto</b>	<b>COMANDANTE</b>

## SCOPERTA

<b>OPERAZIONE</b>	<b>ESEGUITA DA</b>
<b>Informare l'Ufficiale di guardia che è stata scoperta un'attività sospetta Avvertire il Comandante immediatamente</b>	<b>Chiunque abbia notato l'attività</b>
<b>Concentrare le vedette verso l'attività sospetta</b>	<b>Ufficiale di Guardia</b>
<b>Fare un annuncio per interfonico per allertare lo stato maggiore di bordo Usare qualsiasi mezzo per informare i pirati che sono stati scoperti Non ostacolare i Pirati qualora abbiamo deciso di assaltare la nave per evitare di ricevere rappresaglie Se possibile iniziare la procedura di First Alert</b>	<b>Comandante</b>
<b>Informare tutte le navi in zona – sulla frequenza d'emergenza Registrare i particolari sul Giornale di Navigazione</b>	<b>Ufficiale di Guardia</b>

## Pirati già a bordo

<b>OPERAZIONE</b>	<b>ESEGUITA DA</b>
<b>Non esercitare resistenza Se possibile suonare l'allarme generale Se possibile emettere un annuncio per interfonico avvisando di non eseguire resistenza Seguire attentamente la situazione, essendo la migliore soluzione di lasciar eseguire quanto intendono fare Se possibile aggiornare il Team di Comando Incidente</b>	<b>Comandante</b>
<b>Informare tutte le navi in zona – sulla frequenza d'emergenza Registrare i particolari sul Giornale di Navigazione</b>	<b>Ufficiali Anziani</b>



## **Alla partenza dei Pirati**

<b>OPERAZIONE</b>	<b>ESEGUITA DA</b>
<b>Se non ancora fatto, iniziare il First Alert ed ottenere particolari completi sull'attacco Riferire dell'incidente al proprio Armatore, Autorità locali ed Agenti della Nave Redigere Elenchi o Relazioni, appena possibile, e chiedere a tutto l'equipaggio di fare lo stesso Elencare tutti gli oggetti asportati o mancanti</b>	<b>Comandante</b>
<b>Parlare dell'incidente e permettere ad ogni membro dell'equipaggio di esprimere le proprie sensazioni sull'esperienza vissuta per aiutare a gestire lo stress</b>	<b>Ufficiali Anziani</b>

## **MINACCIA DA NUOTATORI SUBACQUEI**

Gli eventuali attacchi da parte di nuotatori subacquei verosimilmente avvengono quando la nave è in porto oppure all'ancora. Molto probabilmente il loro obiettivo non è quello di attaccare la nave ma di piazzare qualche ordigno alla carena.

## **Azione Preventiva**

<b>AZIONE DA INTRAPRENDERE</b>	<b>DA PARTE DI</b>
<b>Informare lo Staff sulle precauzioni da prendere prima di entrare in quelle zone in cui la minaccia di azioni da parte di nuotatori subacquei sia possibile.</b>	<b>Comandante</b>
<b>Illuminare i lati esterni della murata e la poppa, prima di entrare nelle zone a rischio</b>	<b>Personale di Guardia</b>

## Scoperta

<b>AZIONE DA INTRAPDRENDERE</b>	<b>DA PARTE DI</b>
Informare l'Ufficiale di Guardia se sono state scoperte attività sospette Informare immediatamente il Comandante	<b>Chiunque ha effettuato la scoperta</b>
Concentrare le vedette in direzione dell'attività sospetta	<b>Ufficiale di Guardia</b>
Effettuare un annuncio su interfonico per allertare lo staff Usare qualsiasi mezzo disponibile per informare gli intrusi che sono stati scoperti Non tentare di contrastare i subcaquei. Ciò è importante per evitare rappresaglie qualora intendano salire a bordo Se possibile, dare inizio alla procedura di First Alert	<b>Comandante</b>
Informare tutte le navi in prossimità sul canale di emergenza Registrare i particolari dell'incidente nel Giornale Nautico	<b>Ufficiale di Guardia</b>

## I Subacquei salgono a bordo

<b>AZIONE DA INTRAPDRENDERE</b>	<b>DA PARTE DI</b>
Non opporre resistenza Se possibile, eseguire un annuncio per interfonico per allertare lo Staff Se possibile, suonare l'allarme generale Prendere rigorosamente atto della situazione, potendo essere la migliore situazione quella di lasciar fare quello che intendono Se possibile, aggiornare Il Team di Comando Incidente	<b>Comandante</b>
Informare tutte le navi in prossimità sul canale di emergenza Registrare i particolari dell'incidente nel Giornale Nautico	<b>Ufficiale di Guardia</b>

## Appena i subacquei siano scomparsi

AZIONE DA INTRAPRENDERE	DA PARTE DI
<p>Se non ancora fatto, iniziare la First Alert e raccogliere tutti i particolari sull'attacco</p> <p>Riferire dell'incidente all'Armatore ed agli Agenti della Nave</p> <p>Avvertire l'Autorità Portuale che i subacquei potrebbero aver piazzato oggetti di contrabbando o altro alla carena</p> <p>Preparare Note, o riferire, appena possibile, e chiedere agli Ufficiali e l'equipaggio di fare altrettanto</p> <p>Elencare tutti gli oggetti asportati o mancanti</p>	<p><b>Comandante</b></p>

## Lista di Controllo - Prevenzione Attacco di Pirati

N°.	Operazione	Eseguito ?
1	Informare lo Staff degli Ufficiali sulle precauzioni da prendere prima di entrare nelle zona dei pirati	
2	Armare due o più manichette antincendio in ogni lato della nave in guisa di ottenere una superficie bagnata nella zona poppiera delle murate	
3	Aprire gli idranti sulla zona poppiera, con gli scupers (aperture a murata) aperti onde allagare la coperta e creare una nebulizzazione fuori bordo	
4	Armare le manichette antincendio sul Ponte di Comando per uso delle vedette. Informare la Sala Macchina che tali manichette devono rimanere in funzione per tutta la notte.	
5	Tenere pronto un messaggio standard di attacco di Pirati pronto per essere trasmesso.	
6	Illuminare completamente la poppa senza interferire con le luci di navigazione.	
7	Aggiungere alle vedette normalmente previste in navigazione altre persone con l'incarico specifico, spiegandogli il loro esatto compito e responsabilità e posizzarli sulle ali del Ponte.	
8	Tenere pronto all'uso il fischio e le luci di manovra.	
9	Accertarsi che tutti i megafoni portatili, gongs ,proiettori di ricerca, lampade Aldis e segnali di pericolo siano pronti all'uso	

10	Chiudere dall'interno tutte le porte degli Alloggi, Sala Macchina, Agghiaccio Timone e tutte le porte interne.	
11	Accertarsi che sia prevista una maniera per entrare ed uscire dal locale Agghiaggio quando sia in funzione la chiusura anti-pirata. NON devono essere usati Lucchetti.	
12	Staccare o alzare l'estremità delle scale al massimo sui ponti superiori degli alloggi.	
13	Usare il VHF sulla frequenza di emergenza per trasmettere un segnale d'emergenza.	
14	Accertarsi che l'ARPA sia pronto a funzionare su scale basse.	
15	Tenere in moto tutte le pompe del timone.	
16	Caricare le batterie, provare e distribuire i Walkie-Talkies come meglio possibile	

## **PERSONE IN PERICOLO**

### **Scoperta**

<b>AZIONE DA INTRAPRENDERE</b>	<b>DA PARTE DI</b>
Avvisare il Comandante della scoperta di una persona in pericolo	Chiunque scopra la situazione
Stabilire un contatto e scoprire se le persone siano in pericolo Intraprendere le necessarie iniziative per salvare le persone tenendo comunque presente la sicurezza del proprio equipaggio Se il tempo lo consente, applicare il First Alert e richiedere la guida	Comandante

### **Salvataggio in corso**

<b>AZIONE DA INTRAPRENDERE</b>	<b>DA PARTE DI</b>
NON inviare lo staff a bordo della nave, quando: - Non è stato stabilito il contatto con la detta nave - Vi è il sospetto che i pirati fingano di essere le persone in pericolo Prima di permettere che lo staff destinato salga sulla nave , tenere presente che persone in pericolo possano essere coinvolte in azioni illegali, quali traffico di armi e stupefacenti	Comandante

## Salvataggio completato

<b>AZIONE DA INTRAPRENDERE</b>	<b>DA PARTE DI</b>
Se non ancora fatto, iniziare il First Alert ed avvisare il P.&I. e gli Agenti Nave del prossimo porto di scalo le seguenti informazioni: <ul style="list-style-type: none"><li>- Numero delle persone salvate</li><li>- Il nome, la bandiera, la descrizione, il nominativo internazionale e il porto di destinazione della nave in pericolo</li><li>- Il porto di partenza</li><li>- La nazionalità delle persone salvate.</li><li>- Nazioni presso cui le persone salvate hanno diritto di poter entrare.</li></ul>	Comandante
Mettere in isolamento le persone che si sospetta avere la salute sospetta e trovare sostegno medico	Comandante
Registrare tutti i particolari nel Giornale Nautico	Comandante

## MINACCIA DI BOMBA O SABOTAGGIO

Le bombe possono essere facilmente mascherate come oggetti di normale uso quotidiano e quindi difficili da scoprire. Normalmente la migliore azione da intraprendere è quella di NON cercare le stesse ma di far raggiungere a tutti un posto lontano dalla sospetta posizione della bomba e, se possibile, attendere l'intervento della squadra artificieri.

Se la bomba fosse individuata, in NESSUN caso si deve tentare di spostarla.

<b>AZIONE DA INTRAPRENDERE</b>	<b>DA PARTE DI</b>
Usare la Lista di Controllo Bomba/Sabotaggio mentre si chiama immediatamente il Comandante	Chiunque scopra e chiami il Comandante
Iniziare l'Allarme di Emergenza Iniziare la First Alert Contattare immediatamente le Autorità Locali (se del caso) Sviluppare un piano d'azione con il Comando Incidente e/o le Autorità Locali Concentrare il personale in una zona considerata sicura, lontana dalla posizione della bomba ma con apertura di sfuggita per raggiungere i mezzi di salvataggio	Comandante
Se la posizione dell'ordigno è vicina ai mezzi di salvataggio, ecc allora spostare tutti quelli portatili in altra zona Tenere pronte tutte le apparecchiature di salvataggio ed antincendio	Ufficiali ed Equipaggio

<p><b><u>Se in Porto o all'ancora</u></b>  Arrestare le operazioni di carico  Eventualmente sbarcare tutte le persone</p>	<p>Comandante</p>
<p><b><u>Se in navigazione</u></b>  Eventualmente fermare tutti i macchinari per ridurre le vibrazioni  Eventualmente scegliere di dirigere su un porto o ancoraggio di rifugio  Chiudere tutte le porte stagne e antincendio</p>	<p>Comandante</p>
<p>Se ritenuto sicuro, iniziare una ricerca dell'ordigno</p>	<p>Volontari sotto la direzione del Comandante</p>
<p>Se l'ordigno fosse individuato, riferire tutti i dettagli alle Autorità Locali/Comando Incidente, se del caso. Tenere sull'avviso le Autorità Locali/Comando Incidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se il tempo lo consente, di mettere in sicurezza la nave</li> <li>- Iniziare l'abbandono nave</li> </ul>	<p>Comandante</p>

### Lista di Controllo Sabotaggio/Minaccia di Bomba

<b>Data/ora</b>			
<b>Persona che ricevuto la chiamata</b>			
<b>Domande da porre</b>	<b>Risposta</b>	<b>Punti da rilevare</b>	<b>Particolari di chi chiama</b>
Quando esploderà la bomba ?		Tipo di accento	
Quando è stata messa la bomba ?		Difficoltà a parlare ?	
Che aspetto ha la bomba ?		Voce alta/tranquilla ?	
Che tipo di bomba è ?		Parlata veloce/lenta ?	
Siete stato voi a piazzare la bomba ?		Chiara/attutita ?	
Perché avete piazzato la bomba ?		Potete riconoscere la voce ?	
Qual è il vostro nome ?		Se si, chi pensate sia ?	
Da dove state chiamando ?		Chi sta chiamando ha conoscenza della nave ?	
Esatto linguaggio della minaccia			

<b>Rumori di fondo</b>		<b>Linguaggio usato</b>	
Rumori di strada ?		Parlato benissimo	
Rumori domestici ?		Incoerente ?	
Rumori di aerei ?		Irrazionale ?	
Rumore di musica		Registrato ?	
Macchinari ?		Abusivo ?	

## INDICE

Premessa codice ISP	pag. 1
Codice ISP- Parte A	pag. 3
Esempio di Piano di Security	Pag. 5/22
Definizioni	Pag. 7
Panoramica del Piano	Pag. 8
Livello di Security 1	Pag. 9
Livello di Security	Pag. 10
Livello di Security	Pag. 11
Addestramento/Esercitazioni	Pag. 13
Relazioni di Security	Pag. 14
Registrazioni di Security	Pag. 14
Pirateria/Dirottamento	Pag. 14
Minaccia di Subacquei	Pag. 16
Lista di Controllo Attacco Pirati	Pag. 18
Persone in Pericolo	Pag. 19
Minaccia di Bomba/Sabotaggio	Pag. 20
Lista di Controllo Bomba/Sabotaggio	Pag. 21