

ISPS

dott. Massimo Vasco
massimo.vasco@istruzione.it

Premessa



Fonte: http://www.newspiccalypse.altervista.org/foto/11settembre/Twin_Towers_Explosion.jpg

NBC News

Premessa



Fonte: http://www.altervista.org/foto/11settembre/Twin_Towers_Explosion.jpg

ISPS - International Ship and Port Facility Security

Dopo l'11 settembre 2001, la comunità internazionale è stata costretta a provvedere alla nuova situazione che si era andata configurando e, di conseguenza, ad approvare nuove norme di sicurezza (ad integrazione e completamento di quanto già indicato nei capitoli 5 e 11 della SOLAS), in un'ottica antiterrorismo nei porti e sulle navi, in aggiunta a quelle già esistenti relativamente alle visite e certificazioni della nave, dello scafo e del personale. Il Codice ISPS, in vigore dal 1° luglio 2004, è composto da due parti:

Parte A

E' a carattere obbligatorio e definisce le dotazioni ed i requisiti richiesti per soddisfare a minimi standard di sicurezza negli ambienti cui va applicato il codice.

Parte B

Guida nell'applicazione dei requisiti del Codice relativi agli adempimenti necessari da parte di una Compagnia di Navigazione.



Fonte: <http://www.aisafe.com.au/images/ISPS%20Code.jpg>

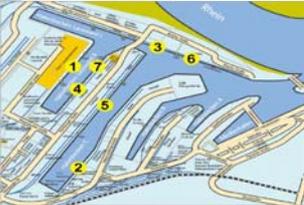
Applicazione

Le disposizioni si applicano alle:

1. Navi passeggeri;
2. Navi da carico con stazza superiore a 500 tonnellate;
3. Piattaforme;
4. Impianti portuali che servono il traffico internazionale.



Fonte: http://imlilaw.com/IMG_TERRORISM.htm



Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Sea_Princess_Southernhampton.jpg; <http://www.fbz.de/info@arech/ispicode/index.html>

Dotazioni, Manuali, Formazione

In particolare, viene richiesto di soddisfare i seguenti aspetti:

1. **Dotazione di dispositivi di security (SSAS);**
2. **Stesura di manuali**
 1. Security della Compagnia (CSP);
 2. Security Plan per ciascuna nave (SSP);
3. **Realizzazione di un Assessment (grado di rischio) per ciascuna nave (SSA).**
4. **Formazione**
 1. Responsabile di Compagnia dei sistemi di security (CSO Company Security Officer);
 2. Formazione dei Responsabili dei Sistemi di security di ciascuna nave (SSO, Ship Security Officer);
 3. Formazione degli equipaggi, in particolar modo:
 1. Ufficiali delle navi mercantili;
 2. Ufficiali delle navi da crociera.



Fonte: http://www.g-i-group.com/images/gi-group/ispis_picd-250.jpg

Dotazioni

Le disposizioni che riguardano le dotazioni si riferiscono a:

1. Equipaggiamento delle navi;
2. Marcatura permanente del numero identificativo della nave mediante il quale sarà immediatamente rintracciabile;
3. Introduzione del sistema di identificazione automatica AIS (Automatic Identification System) già dal **31 dicembre 2004**;
4. Dispositivo di allarme e di sicurezza destinato a lanciare un'allerta in caso di azioni ostili;
5. Rilascio di una registrazione sinottica continua della nave (CSR, Continuous Synopsis Record) in cui, al pari di un libro di bordo elettronico, sarà riportata ogni notizia storica della nave e dei porti toccati, un autentico documento di identità della nave.



Fonte: <http://img624.imageshack.us/img624/00399hc7.jpg>

Disposizioni generali 1/2

Alla luce di tutte queste considerazioni, ogni anno il governo dovrà provvedere a redigere formali dichiarazioni, riguardanti persone, beni o ambiente, sulla base di analoghe relazioni redatte dal Comandante della nave, dagli Agenti di sicurezza della nave e di quelli della sicurezza dell'impianto portuale in relazione a:

- 1) Sicurezza dei propri porti;
- 2) Grado di rischio delle diverse interfacce:
 - 1) nave/porto
 - 2) nave/nave

L'elaborato, sarà redatto sulla base degli orientamenti indicati nella parte B del Codice ISPS e redatto in lingua inglese e nella lingua di lavoro e conterrà la norma relativa all'autorità del Comandante per ciò che concerne le decisioni connesse alla sicurezza a bordo.



Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/d/d1/ISPS_code_Southern.jpg/200px-ISPS_code_Southern.jpg

Disposizioni generali 2/2

Sempre in ordine al piano di sicurezza della nave, del porto, ecc, merita ricordare che esso identifica anche:

1. le misure previste per prevenire l'accesso non autorizzato;
2. le procedure per reagire a minacce alla sicurezza o violazione della stessa;
3. le disposizioni per garantire le operazioni primarie della nave o dell'interfaccia nave/porto;
4. le procedure per l'evacuazione in caso di violazione della sicurezza;
5. i compiti del personale di bordo dotato di competenze di sicurezza;
6. la necessaria certificazione di idoneità della nave e di ogni singolo porto



Fonte: <http://www.f22.de/images/zaun.jpg>

Livelli di Security

Sono previsti tre livelli di Security:

- I. Il Livello minimo di Security sempre operativo.
- II. 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.
- III. 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.



Fonte: http://imrreview.com/LNG_TERRORISM.htm



Fonte: <http://stavesperphotoblogbyamty.blogspot.com/2007/10/ship.html>

Ulteriori aspetti

- Va osservato che, con questo codice l'IMO, ha anche voluto 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.
- **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, con periodicità che è funzione del livello di security adottato. 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.
- **Ufficiale di Security:** è 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



Fonte: http://imrreview.com/LNG_TERRORISM.htm

IMO Number

- Il numero identificativo IMO è stato introdotto nel 1987, come misura mirata a migliorare la sicurezza e prevenire l'inquinamento del mare. Rappresenta un numero a carattere permanente della nave, a prescindere dal cambio del nome, armatore o bandiera. E' obbligatorio per tutte le navi dal 1996.
- In numero è caratterizzato dalle tre lettere IMO seguite da 7 cifre assegnate dal Lloyd's Register, ed è assegnato a tutte le navi di stazza lorda superiore a 100t, dotate di propulsione meccanica (ad es. IMO 8712345).

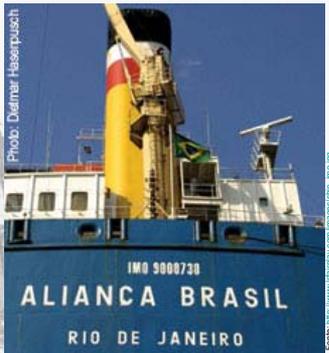


Photo: Detmar Hasenpusch

Fonte: <http://www.maritime-transport.com>

□ **NOTA INFORMATIVA**

Il contenuto della presentazione comprensivo di tutti i dati, informazioni, comunicazioni, software, foto, grafici, disegni e in generale qualsiasi materiale e servizio ivi presente, ove non diversamente indicato sono di proprietà dei rispettivi autori. Il materiale è stato tratto dalla consultazione di siti web con finalità esclusivamente didattiche o di ricerca scientifica, indicando la fonte, in osservanza a quanto stabilito dalla Legge n° 633/41 e dal D.Lvo n° 169/1999.

□ **ESCLUSIONE DI RESPONSABILITÀ**

Il presente materiale serve per consentire al pubblico un più ampio accesso all'informazione. L'obiettivo perseguito è quello di fornire un'informazione aggiornata e precisa. Qualora dovessero essere segnalati degli errori, si provvederà a correggerli. Non si assume alcuna responsabilità per quanto riguarda il materiale contenuto. Tale materiale è costituito da informazioni di carattere esclusivamente generale che non riguardano fatti specifici relativi ad una persona o un organismo determinati. Non è sempre necessariamente esauriente, completo, preciso o aggiornato. E' talvolta collegato con siti esterni sui quali non si dispone di alcun controllo e per i quali non assume alcuna responsabilità. Non costituisce un parere di tipo professionale o legale. Va ricordato che non si può garantire che un documento disponibile in linea riproduca esattamente un testo adottato ufficialmente. Parte dei dati o delle informazioni presenti nel sito sono stati inseriti o strutturati in archivi o formati che possono non essere esenti da errori. Non si può pertanto garantire che il servizio non sia influenzato da tali problemi. La presente clausola di esclusione della responsabilità non ha lo scopo di limitare le responsabilità in violazione di disposizioni della legge nazionale applicabile, né di escluderla nei casi in cui non può essere esclusa in forza di detta legge.
