

## SICUREZZA DELLA VITA UMANA IN MARE \*

di Alessandra Rizzo \*\*

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS): profili di *maritime safety* – 3. Le regole in tema di *maritime security* contenute nella Convenzione SOLAS – 4. Conclusioni.

### 1. Premessa

Il tema della sicurezza della navigazione marittima, sotto il profilo della salvaguardia della vita umana in mare, costituisce oggetto di regolamentazione a partire dal XIX secolo<sup>1</sup>, epoca a cui risalgono importanti innovazioni nella cantieristica navale<sup>2</sup> e la rapida diffusione del trasporto marittimo di persone con la conseguente instaurazione del traffico di linea.

Tuttavia, fino agli inizi del ventesimo secolo, la disciplina concernente la salvaguardia della vita umana in mare ha avuto carattere frammentario e nazionale<sup>3</sup>. Le norme emanate dai singoli Paesi, applicabili solo alle proprie navi e carenti di una base comune in ordine alla costruzione e all'utilizzazione commerciale delle navi, non furono in grado di fronteggiare il problema della sicurezza della navigazione.

Il costante aumento dei sinistri marittimi con numerose perdite di vite

---

\* Scritto destinato al volume F. PELLEGRINO (a cura di), *Sviluppo sostenibile dei trasporti nel Mediterraneo*, Ed. Scientifiche Italiane, Napoli, in corso di pubblicazione.

\*\* Dottore in Giurisprudenza e studente del Master di II livello in "Esperto nell'organizzazione e gestione dei sistemi di mobilità merci e passeggeri", dell'Università di Messina.

<sup>1</sup> Vedi G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Parte prima, tomo secondo, Milano, 1987, p. 1934.

<sup>2</sup> È infatti nella prima metà dell'Ottocento che si assiste allo sviluppo delle costruzioni navali in ferro, all'introduzione della propulsione a vapore e al notevole aumento delle dimensioni strutturali delle navi.

<sup>3</sup> Sul punto vedi G. RIGHETTI, *op. cit.*, p. 1935; P. BOISSON, *Safety at sea. Policies, regulations & international law*, Paris, 1999, p. 45 ss.; F. PELLEGRINO, *Il programma di formazione del master di II livello "Sviluppo sostenibile dei trasporti nel Mediterraneo"* in A. MARINO - F. PELLEGRINO - M. P. RIZZO - G. VERMIGLIO (a cura di), *Sicurezza nei porti: nuovi scenari*, Villa San Giovanni, 2007, p. 15.

umane e, soprattutto, la grande tragedia dell'affondamento del *Titanic*<sup>4</sup> costituirono la molla per il superamento delle regolamentazioni nazionali fino alla definizione di norme e *standard* di sicurezza di valenza internazionale<sup>5</sup>.

Dopo la convocazione, nel 1914 e nel 1929, di due conferenze internazionali volte all'elaborazione di regole comuni per la sicurezza del trasporto marittimo<sup>6</sup>, nel 1948 venne firmata a Londra una Convenzione internazionale, relativa alle navi-passeggeri e a quelle da carico, nella quale le regole adottate in precedenza venivano migliorate al fine di fornire un'organica e completa disciplina in tema di sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Il transatlantico *Titanic*, costruito a Liverpool, considerato praticamente inaffondabile e dichiarato galleggiante ad oltranza, con qualsiasi compartimento allagato, colò a picco in circa tre ore dopo aver urtato un *iceberg* nel Nord-Atlantico nella notte tra il 14 e il 15 aprile 1912. L'abbandono caotico della nave, l'insufficienza delle imbarcazioni di salvataggio (20 scialuppe della capacità di 1178 persone a fronte di 2201 passeggeri) e la morte di 1498 persone impressionarono fortemente l'opinione pubblica e gli addetti al settore della navigazione marittima.

<sup>5</sup> In argomento, P. BOISSON, *op. cit.*, p. 52 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, *op. cit.*, pp. 1934-1935.

<sup>6</sup> Nel 1914 i rappresentanti di 16 Paesi si riunirono a Londra e giunsero alla firma di una Convenzione, mai entrata in vigore, contenente disposizioni in materia di compartimentazione, turni di vigilanza, ruoli di abbandono della nave, imbarcazioni di salvataggio, comunicazioni radiotelegrafiche, monitoraggio delle migrazioni di blocchi di ghiaccio, soccorso tra navi. La conferenza del 1929, tenutasi sempre a Londra, condusse 18 Paesi alla stipula di una Convenzione (relativa alle sole navi-passeggeri) la quale rielaborava le regole precedenti sulla compartimentazione, sulle imbarcazioni di soccorso e sulle radiocomunicazioni prevedendo al contempo l'adozione di mezzi antincendio innovativi. In argomento, G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, *op. cit.*, pp. 1935-1936.

<sup>7</sup> Nell'ambito della terza conferenza internazionale per la sicurezza della navigazione e per la salvaguardia della vita umana in mare, indetta a Londra nel 1948, i rappresentanti di 34 Paesi e di numerosi organismi tecnici internazionali giunsero alla conclusione di una convenzione internazionale, firmata il 10.6.1948 ed entrata in vigore il 15.11.1952. Tale atto, oltre ad occuparsi per la prima volta delle navi da carico, prevedeva nuove e migliori regole strutturali relative alla compartimentazione, stabilità delle navi, misure antincendio nonché prescrizioni dettagliate sui mezzi individuali e collettivi di salvataggio (in particolare con riferimento a caratteristiche, dotazioni ed esercitazioni di emergenza). Inoltre, la Convenzione imponeva l'obbligo di sorveglianza radio continua sulla "frequenza di soccorso" e si occupava altresì di trasporto di: merci pericolose e granaglie; rilevazione e distribuzione delle informazioni meteorologiche; strumenti per la determinazione della rotta; regole per la prevenzione degli abbordi in mare. Per un'approfondi-

Tale Convenzione venne successivamente sostituita da un nuovo accordo internazionale, resosi necessario sia a causa dell'incessante sviluppo della cantieristica navale, sia a seguito delle polemiche sull'effettiva validità delle regole internazionali di sicurezza marittima sorte all'indomani dell'affondamento dell'*Andrea Doria* nel 1956<sup>8</sup>. Il 17 giugno 1960 venne, quindi, firmata a Londra la "Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare" (*International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS 1960*)<sup>9</sup>, la quale ha perfezionato le regole applicabili alle navi-passeggeri, ha aggiunto ulteriori prescrizioni per le navi da carico prevedendo, tra l'altro, per queste ultime l'obbligo del rilascio di un certificato di sicurezza nel caso di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate.

Negli anni successivi, la Convenzione SOLAS 1960 venne più volte emendata al fine di garantire il massimo livello di sicurezza anche alla luce delle innovazioni tecnologiche introdotte nel settore delle costruzioni navali.

La continua esigenza di aggiornamento condusse, nel 1974, alla conclusione di una nuova Convenzione<sup>10</sup> che, peraltro, prevedeva un mecca-

---

mento si veda G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, op. cit.*, p. 1936.

<sup>8</sup> L'*Andrea Doria*, costruita a Genova secondo le regole della Convenzione del 1948, entrò in collisione con lo *Stockholm* al largo di Nantucket il 25 luglio 1956. Il sinistro causò un'avaria che pur non superando i limiti per la prevista galleggiabilità provocò comunque un'inclinazione tale da non consentire l'utilizzo di metà delle imbarcazioni di salvataggio (la nave era dotata di 16 scialuppe, 8 per ogni lato, della capacità di 2000 persone). La nave affondò in quasi 11 ore; grazie alle buone condizioni atmosferiche e al tempestivo soccorso prestato da altre navi si ebbe il numero limitato di 50 vittime su 1076 persone presenti a bordo. L'incidente alimentò comunque dubbi e polemiche soprattutto in tema di stabilità delle navi e di adeguatezza delle dotazioni di attrezzature per il salvataggio.

<sup>9</sup> La SOLAS 1960, firmata a Londra da 46 Paesi nell'ambito della quarta conferenza internazionale per la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, la prima indetta dall'IMCO (*Intergovernment Maritime Consultive Organization*), oggi IMO (*International Maritime Organization*), entrò in vigore il 26.5.1965. Per un approfondimento sulla SOLAS 1960 si veda G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo, op. cit.*, p. 1937.

<sup>10</sup> Il 1° novembre 1974 a Londra venne sottoscritta da 70 Paesi la "Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare" (*International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS 1974*), entrata in vigore sul piano internazionale il 25.5.1980. La SOLAS 1974 è stata resa esecutiva in Italia con l. 23.5.1980, n. 313 ed è entrata in vigore per il nostro Paese l'11.9.1980. Per un commento della SOLAS si veda-

nismo flessibile di revisione del testo<sup>11</sup>, tale da permettere l'adeguamento delle regole ivi contenute al rapido progresso del settore nautico.

La Convenzione SOLAS del 1974 è stata modificata dapprima dal Protocollo SOLAS 1978<sup>12</sup> e, successivamente, da numerosissimi emendamenti<sup>13</sup> adottati in seno alle riunioni del *Maritime Safety Committee* (MSC) dell'IMO ovvero nell'ambito delle conferenze degli Stati firmatari<sup>14</sup>.

Il testo attualmente in vigore si applica alle navi degli Stati contraenti che effettuano viaggi internazionali<sup>15</sup> e detta una serie di regole relative

---

no, tra gli altri, G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, op. cit., p. 1938 ss.; U. LEANZA, *La sicurezza marittima nell'ordinamento internazionale e nell'ordinamento italiano*, in *Nuovi saggi di diritto del mare*, Torino, 1988, p. 277 ss.; P. BOISSON, op. cit., p. 200 ss.; M. GRIGOLI, *Profili del nuovo volto del diritto della navigazione*, in *Giust. civ.*, 1996, p. 265 ss.; G. CAMARDA, *L'evoluzione della normativa internazionale, comunitaria e nazionale vigente in materia di sicurezza della navigazione e prevenzione dell'inquinamento marino*, in *Riv. giur. Ambiente*, 2001, p. 699 ss.; E. E. MITROPOULOS, *L'impegno dell'IMO per la sicurezza marittima*, in FONDAZIONE MARITTIMA AMMIRAGLIO MICHELIGNOLI (a cura di), *Sicurezza marittima. Un impegno comune*, Taranto, 2005, p. 25 ss.; S. ZUNARELLI - M. TRANCHIDA, *L'evoluzione della normativa internazionale in materia di sicurezza marittima*, in FONDAZIONE MARITTIMA AMMIRAGLIO MICHELIGNOLI (a cura di), *Sicurezza marittima. Un impegno comune*, Taranto, 2005, p. 41 ss.

<sup>11</sup> Tale meccanismo di revisione, previsto dal testo del 1974, viene tuttora applicato per apportare i necessari aggiornamenti alla Convenzione essendo la stessa ancora in vigore, ancorché opportunamente emendata nel tempo. In particolare, secondo l'art. VIII della SOLAS, la Convenzione può essere emendata mediante due procedure alternative tra loro e cioè: a seguito di considerazione da parte del Comitato per la Sicurezza Marittima (*Maritime Safety Committee* – MSC) dell'IMO tramite approvazione a maggioranza dei due terzi dei Governi contraenti presenti e votanti in seno al MSC; ovvero, mediante una conferenza tra gli Stati contraenti, convocata dall'IMO ed appoggiata da almeno un terzo dei predetti Stati, con l'approvazione degli emendamenti a maggioranza dei due terzi dei Paesi presenti e votanti. Inoltre, sempre l'art. VIII della Convenzione SOLAS prevede il meccanismo della c.d. "accettazione tacita" in base al quale gli emendamenti approvati, una volta comunicati dal Segretario Generale dell'IMO a tutti i Governi contraenti per l'accettazione, si considerano automaticamente accettati nel caso in cui essi vengano esplicitamente accettati dai due terzi degli Stati ovvero alla scadenza dei termini indicati al par. (b), sottopar. (vi) del medesimo articolo della citata Convenzione.

<sup>12</sup> Si tratta del Protocollo del 17.2.1978, adottato in seno alla Conferenza sulla sicurezza delle navi cisterna e sulla prevenzione dell'inquinamento ed entrato in vigore il 1° maggio 1981. Tale atto è stato successivamente abrogato e sostituito dal Protocollo dell'11.11.1988 (Protocollo SOLAS 1988), adottato da parte della Conferenza internazionale sul sistema armonizzato di visite e certificazioni ed entrato in vigore il 3.2.2000.

<sup>13</sup> A partire dal 1981, anno in cui venne adottata la risoluzione MSC.1 (XLV) che ha modificato integralmente il Capitolo II-2 della SOLAS relativo ai requisiti costruttivi delle

alla costruzione delle navi<sup>16</sup>, nonché alle misure di sicurezza<sup>17</sup> che le stesse devono presentare ed applicare. Viene, peraltro, imposto agli Stati contraenti di effettuare, sulle navi battenti la propria bandiera, visite ed ispezioni al fine di rilasciare uno o più certificati di sicurezza che attestino la conformità del mezzo alle regole della Convenzione<sup>18</sup>.

È evidente, pertanto, che obiettivo primario della SOLAS sia quello di garantire la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, aspetto oggi assolutamente imprescindibile nella regolamentazione del trasporto marittimo.

---

navi e alla protezione antincendio, le regole della Convenzione sono state progressivamente emendate. Da ultimo la SOLAS è stata modificata dagli emendamenti adottati nel 2010 con le risoluzioni MSC.290 (87), MSC.291(87), MSC.308(88), concernenti i Capitoli II- 1 e II- 2, i quali entreranno in vigore a partire dal 1° gennaio 2012.

<sup>14</sup> Ciò in conformità con la già citata procedura prevista dall'art. VIII della SOLAS.

<sup>15</sup> Cfr. la regola 1, Cap. I della SOLAS nonché la regola 2 del medesimo capitolo secondo la quale per "viaggio internazionale" s'intende "un viaggio da una nazione alla quale si applica la presente Convenzione ad un porto situato fuori di tale nazione, o viceversa". È da evidenziare, inoltre, che le regole della SOLAS non si applicano, ai sensi della regola 3, Cap. I della Convenzione, salvo disposizioni contrarie, "alle navi da guerra o da trasporto truppe; alle navi da carico di stazza lorda inferiore a 500 ton.; alle navi senza mezzi di propulsione meccanica; alle navi in legno di costruzione primitiva; alle navi da diporto che non si dedichino ad alcun traffico commerciale; alle navi da pesca".

<sup>16</sup> Cfr. Cap. II- 1 "Costruzione – Compartimentazione e stabilità – Macchine ed impianti elettrici" e Cap. II- 2 "Costruzione – Protezione antincendio, rilevazioni antincendi ed estinzioni degli incendi" della SOLAS.

<sup>17</sup> In particolare, nella Convenzione si riscontrano dettagliate prescrizioni in materia di: mezzi di salvataggio (Cap. III); radiocomunicazioni (Cap. IV); sicurezza della navigazione (Cap. V); trasporto di granaglie (Cap. VI); trasporto di merci pericolose (Cap. VII); navi nucleari (Cap. VIII); gestione per l'esercizio della nave in sicurezza (Cap. IX); misure di sicurezza per i mezzi ad alta velocità (Cap. X); misure particolari per migliorare la sicurezza marittima (*maritime safety*) (Cap. XI- 1); misure particolari per migliorare la sicurezza marittima (*maritime security*) (Cap. XI- 2); misure di sicurezza addizionali per il trasporto alla rinfusa (Cap. XII).

<sup>18</sup> Cfr. Parte B "Visite e certificati" (regole 6-20), cap. I della SOLAS. Per un approfondimento delle prescrizioni della SOLAS in tema di certificazioni si veda A. STEFANINI, *Aspetti della certificazione in materia di safety*, in FONDAZIONE MARITTIMA AMMIRAGLIO MICHELAGNOLI (a cura di), *Sicurezza marittima. Un impegno comune*, Taranto, 2005, p. 205 ss.

## 2. La Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS): profili di *maritime safety*

La Convenzione SOLAS del 1974/78, pacificamente considerata la più importante fonte giuridica internazionale in tema di salvaguardia della vita umana in mare, limitava originariamente il suo ambito d'applicazione alla sicurezza della navigazione intesa nell'accezione di *safety*<sup>19</sup>, ossia come prevenzione di incidenti tecnici o eventi di pericolo accidentali<sup>20</sup>.

Sotto questo particolare profilo, la Convenzione stabilisce specifiche regole, contenute nel Capitolo V (*Safety of navigation*) e nel Capitolo XI-1 (*Special measures to enhance maritime safety*).

<sup>19</sup> Il titolo in inglese della Convenzione è, infatti "International Convention for the Safety at sea". Si precisa al riguardo che nella lingua inglese il concetto di "sicurezza" viene indicato con i termini "safety" e "security".

<sup>20</sup> In tema di sicurezza della navigazione e sul concetto di *safety* si vedano, tra gli altri, G. RIGHETTI, *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Noviss. Dig. it.*, vol. XVII, Torino, 1967, p. 291 ss.; G. RIGHETTI, *Sicurezza della navigazione marittima*, in *Noviss. Dig. it.*, Appendice, vol. VII, Torino, 1987, p. 208 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, *op. cit.*, p. 1934 ss.; M. GRIGOLI, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, I, Milano, 1989; M. GRIGOLI, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, II, Milano, 1990; E. TURCO BULGHERINI, *Sicurezza della navigazione*, in *Enc. Dir.*, vol. XLII, Milano, 1990, p. 461 ss.; M. CORBINO, *Sicurezza della navigazione*, in *Dig. priv. (sez. comm.)*, vol. XIII, Torino, 1996, p. 409 ss.; M. GRIGOLI, *Profili del nuovo volto del diritto della navigazione*, *op. cit.*, p. 265 ss.; P. BOISSON, *op. cit.*, p. 31 ss.; G. CAMARDA, *L'evoluzione della normativa internazionale, comunitaria e nazionale vigente in materia di sicurezza della navigazione e prevenzione dell'inquinamento marino*, *op. cit.*, p. 699 ss.; S. ZUNARELLI - M. TRANCHIDA, *L'evoluzione della normativa internazionale in materia di sicurezza marittima*, *op. cit.*, p. 42; U. LEANZA, *Il traffico illegale di migranti via mare e i problemi di safety e security*, in FONDAZIONE MARITTIMA AMMIRAGLIO MICHELAGNOLI (a cura di), *Sicurezza marittima. Un impegno comune*, Taranto, 2005, p. 107 ss.; M. BARADÀ, *L'evoluzione del concetto di sicurezza marittima nel diritto contemporaneo*, in FONDAZIONE MARITTIMA AMMIRAGLIO MICHELAGNOLI (a cura di), *Sicurezza marittima. Un impegno comune*, Taranto, 2005, p. 281 ss.; E. E. MITROPOULOS, *op. cit.*, p. 25 ss.; G. VERMIGLIO, *Le diverse accezioni giuridiche della sicurezza*, in A. MARINO - F. PELLEGRINO - M. P. RIZZO - G. VERMIGLIO (a cura di), *Sicurezza nei porti: nuovi scenari*, Villa San Giovanni, 2007, p. 31 ss.; F. PELLEGRINO, *Sicurezza e controllo del traffico marittimo: profili normativi*, in F. PELLEGRINO (a cura di), *VI Giornata nazionale della sicurezza in mare. Atti del convegno di Messina, 6 giugno 2004*, Villa San Giovanni, 2005, p. 15 ss.; G. VERMIGLIO, *Sicurezza: safety, security e sviluppo sostenibile*, in R. TRANQUILLI LEALI - G. ROSAFIO (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008, p. 145 ss.; G. VERMIGLIO, *La sicurezza marittima nella società del rischio*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2010, p. 271 ss.; F. PELLEGRINO, *I nuovi orizzonti della sicurezza marittima*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, vol. II, Genova, 2010, p. 781 ss.

Le disposizioni del Capitolo V riguardano, anzitutto, servizi essenziali per la sicurezza della navigazione che gli Stati contraenti sono tenuti a fornire a tutte le navi<sup>21</sup> tra i quali: il servizio meteorologico, il servizio di monitoraggio dei banchi di ghiaccio, i servizi di ricerca e soccorso (SAR), i servizi idrografici e i servizi di traffico navale<sup>22</sup>.

Le altre regole contenute nel capitolo in esame sono alquanto eterogenee e spaziano da prescrizioni di carattere tecnico<sup>23</sup> ad indicazioni sull'impiego di strumenti e macchinari<sup>24</sup>, passando per gli obblighi di annotazione delle attività di navigazione<sup>25</sup>.

In particolare, tra gli impianti e le apparecchiature che le navi devono possedere, un importante apporto per la sicurezza della navigazione marittima è di certo fornito dal sistema AIS (*Automatic Identification System*). Tale sistema di identificazione ed informazione è in grado di trasmettere alle stazioni di terra, alle altre navi e agli aeromobili, nonché di ricevere dalle navi parimenti equipaggiate, specifici dati riguardanti, tra l'altro, l'identificazione della nave, la posizione della stessa, la rotta, le condizioni di navigazione, nonché qualsiasi altra informazione necessaria per la sicurezza e la prevenzione degli incidenti<sup>26</sup>.

Sempre nell'ambito del Capitolo V della SOLAS appaiono di particolare rilievo, al fine di prevenire i sinistri marittimi e tutelare efficacemente

<sup>21</sup> Cfr. reg. 1, Cap. V della SOLAS.

<sup>22</sup> Rispettivamente reg. 5, reg. 6, reg. 7, reg. 9 e reg. 12 del Cap. V della SOLAS.

<sup>23</sup> Cfr., all'interno del Cap. V, reg. 15 "Principi relativi alla progettazione della plancia, alla progettazione e alla sistemazione degli impianti e delle apparecchiature di navigazione e alle procedure di plancia"; reg. 16 "Manutenzione delle apparecchiature"; reg. 17 "Compatibilità elettromagnetica"; reg. 19 "Prescrizioni per la sistemazione a bordo degli impianti e delle apparecchiature di navigazione"; reg. 22 "Visibilità della plancia"; reg. 23 "Sistemazioni per il trasferimento dei piloti"; reg. 25 "Funzionamento della fonte principale di energia e macchine di governo".

<sup>24</sup> Cfr., nel Cap. V, reg. 24 "Impiego degli impianti di controllo della prova e/o della rotta", reg. 26 "Macchine di governo: prove ed esercitazioni"; reg. 29 "Segnali di salvataggio da impiegare da parte di navi, aerei o persone in pericolo"; reg. 33 "Segnali di pericolo: obblighi e procedure"; reg. 35 "Uso ingiustificato dei segnali di pericolo".

<sup>25</sup> Reg. 28, Cap. V della SOLAS.

<sup>26</sup> In particolare, secondo la regola 19, par. 2.4., Cap. V della SOLAS, il sistema AIS deve: "1) fornire automaticamente alle stazioni di terra equipaggiate in modo appropriato, alle altre navi e agli aeromobili informazioni, compresi l'identità, il tipo, la posizione, la rotta, la velocità e le condizioni di navigazione della nave, nonché altre informazioni relative alla sicurezza; 2) ricevere automaticamente tali informazioni da navi equipaggiate in modo simile; 3) controllare e tracciare la rotta delle navi; e 4) scambiare dati con le stazioni di terra".

la vita umana in mare, le regole 31 e 34. La prima disposizione impone al comandante di una nave che incontri un pericolo immediato per la navigazione (ad esempio, banchi di ghiaccio, un relitto, forti venti o una tempesta) l'obbligo di darne comunicazione, con tutti i mezzi a sua disposizione, alle altre navi vicine ed alle autorità competenti<sup>27</sup>. Non solo, ma affinché la situazione di pericolo sia resa adeguatamente nota per evitare il verificarsi di incidenti marittimi, la medesima disposizione obbliga lo Stato contraente che ne abbia ricevuto notizia a darne prontamente comunicazione agli interessati e agli altri Paesi contraenti della Convenzione<sup>28</sup>.

La regola 34 del Capitolo V, invece, mira a prevenire le situazioni pericolose attraverso una programmazione dettagliata del viaggio da intraprendere in modo tale da evitare rischi prevedibili *a priori*. In particolare, il comandante deve assicurarsi che il piano di viaggio (stilato impiegando le appropriate carte e pubblicazioni nautiche, nonché le raccomandazioni dell'IMO<sup>29</sup>) garantisca una navigazione sicura, prevedendo tutti i rischi calcolabili ed evitando azioni pericolose che possano, tra l'altro, danneggiare l'ambiente marino. La programmazione del viaggio, inoltre, è di esclusiva competenza del comandante, non potendo né l'armatore, né il

---

<sup>27</sup> La reg. 31, par. 1 del Cap. V, in proposito, così recita: *"Il comandante di una nave che incontri ghiacci pericolosi, un relitto pericoloso od ogni altro pericolo immediato per la navigazione, o una tempesta tropicale, o temperature dell'aria sotto zero con vento di burrasca che provochino preoccupanti formazioni di ghiaccio alle sovrastrutture, o venti di forza uguale o superiore a 10 della scala di Beaufort per i quali non sia stato ricevuto alcun avviso di tempesta, deve darne comunicazione con tutti i mezzi a sua disposizione alle navi nelle vicinanze nonché alle autorità competenti. Non è stabilita alcuna forma particolare di trasmissione. La comunicazione può essere effettuata sia in linguaggio chiaro (preferibilmente in inglese) sia a mezzo del Codice Internazionale dei Segnali"*. Inoltre, nella regola 32, intitolata *"Informazioni prescritte per gli avvisi di pericolo"*, viene specificata la tipologia delle informazioni che riguardano la situazione di pericolo da comunicare mediante l'avviso.

<sup>28</sup> In proposito, la regola 34, parr. 1 e 2, del Cap. V così recita: *"1. Prima della partenza, il comandante deve assicurarsi che il viaggio previsto sia stato programmato impiegando le carte nautiche e le pubblicazioni nautiche appropriate per l'area in questione, tenendo conto della guida e delle raccomandazioni emanate dall'IMO 2. Il piano viaggio deve identificare una rotta che: 1) tenga conto di tutti i sistemi di rotte navali pertinenti; 2) assicuri un sufficiente spazio di mare per il passaggio sicuro della nave per tutto il viaggio; 3) preveda tutti i rischi della navigazione e le condizioni meteorologiche avverse che siano noti; e 4) tenga conto delle misure di protezione dell'ambiente marino che si applicano ed eviti, per quanto possibile, azioni ed attività che possano causare danno all'ambiente"*.

<sup>29</sup> Ci si riferisce alle *"Guidelines for Voyage Planning"* adottate da parte dell'IMO con la Risoluzione A.893(21).

noleggiatore o altro soggetto, impedire o limitare qualsivoglia decisione che il comandante stesso ritenga necessaria per la sicurezza della navigazione e per la protezione dell'ambiente marino<sup>30</sup>.

Il Capitolo XI-1 della Convenzione SOLAS<sup>31</sup>, come già accennato, si occupa specificamente di particolari misure volte a migliorare la *maritime safety*, prevedendo anzitutto che le navi siano provviste di un numero d'identificazione, permanentemente marcato in modo ben visibile sullo scafo o sulla sovrastruttura, ovvero, per le navi-passeggeri, su una superficie orizzontale visibile dall'alto<sup>32</sup>. Ciò, evidentemente, al fine di identificare facilmente le unità navali per prevenire sinistri ed eventualmente prestare tempestivo soccorso.

La regola 4 del capitolo in esame descrive, poi, la procedura "*Port State Control*"<sup>33</sup>, particolarmente rilevante per garantire effettivamente la *safety* marittima durante l'intero viaggio delle singole navi. Infatti, a complemento delle procedure di visita e rilascio di certificati di sicurezza previsti dalla Convenzione SOLAS<sup>34</sup>, tale disposizione consente un monitoraggio delle condizioni di sicurezza delle navi durante il viaggio, allorché le stesse si trovino nel porto di uno Stato diverso da quello di bandiera. In particolare, qualora vi siano fondati motivi di ritenere che le condizioni della nave e del suo equipaggiamento non rispecchino le prescrizioni di sicurezza, il Governo dello Stato del porto è legittimato ad effettuare a bordo gli opportuni controlli e ad adottare le misure necessa-

<sup>30</sup> Cfr. reg. 34, par. 3, Cap. V della SOLAS.

<sup>31</sup> Il Capitolo XI della SOLAS, introdotto nel 1994, si occupava originariamente di particolari misure volte a migliorare la sola *maritime safety* ma, a seguito di emendamenti del 2002, tale capitolo è stato suddiviso nel Cap. XI-1 "*Special measures to enhance maritime safety*" e nel Cap. XI-2 "*Special measures to enhance maritime security*". In proposito si veda anche il paragrafo successivo del presente lavoro.

<sup>32</sup> Cfr. reg. 3, Cap. XI-1 della SOLAS.

<sup>33</sup> Si precisa che relativamente alla procedura del controllo da parte dello Stato del porto è stato concluso, nel 1982, il "*Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*". Per un approfondimento della procedura *Port State Control* si veda P. BOISSON, *op. cit.*, p. 451 ss.; G. ERCOLESSI, "*Memorandum of Understanding di Parigi*" sul "*Port State Control*" (PSC), in FONDAZIONE MARITTIMA AMMIRAGLIO MICHELIGNOLI (a cura di), *Sicurezza marittima. Un impegno comune*, Taranto, 2005, p. 225 ss.

<sup>34</sup> Si ricordi, infatti, che le navi sono già sottoposte a visite ed ispezioni da parte dello Stato di bandiera con conseguente rilascio di appositi certificati sulle condizioni di sicurezza, secondo quanto disposto dal Capitolo I, regg. 6-20, della SOLAS.

rie per impedire che la nave parta in condizioni di pericolo per i passeggeri o per l'equipaggio<sup>35</sup>. L'interesse per la salvaguardia della vita umana in mare risulta, pertanto, prevalente rispetto al tradizionale principio di non interferenza a bordo di navi straniere per fatti interni alle stesse, caratterizzante da sempre il diritto del mare; ciò in considerazione dell'assoluta superiorità e preminenza riconosciute al valore della vita umana.

Chiude il complesso delle misure particolari, previste dal Capitolo XI-1 della SOLAS, per migliorare la *maritime safety*, la regola 5, inerente al cosiddetto "Registro sinottico continuo" (*Continuous Synopsis Record* – CSR). Si tratta di un registro, rilasciato dallo Stato di bandiera, da tenere a bordo, volto a riepilogare con continuità i dati e le operazioni relative alla singola nave, tra cui: l'indicazione dello Stato di bandiera; gli estremi della registrazione nel registro navale; il nome e il numero di identificazione della nave; il porto di immatricolazione; il nome dell'armatore; l'indicazione dell'Amministrazione o dell'ente autorizzato che ha rilasciato i vari certificati di sicurezza richiesti dalla Convenzione SOLAS<sup>36</sup>. In tal modo si dota la nave di un particolare documento d'identità che permette di ricostruire in qualsiasi momento la storia della stessa e le operazioni amministrative che la riguardano al fine di garantire un costante controllo sul mezzo e sulle sue condizioni di sicurezza.

### 3. Le regole in tema di *maritime security* contenute nella Convenzione SOLAS

La dimensione globale assunta dal fenomeno del terrorismo dopo gli attentati alle *Twin Towers* di New York dell'11 settembre 2001<sup>37</sup> ha dimo-

<sup>35</sup> Cfr. reg. 4, Cap. XI-1 della SOLAS.

<sup>36</sup> Cfr. reg. 5 Cap. XI-1 della SOLAS.

<sup>37</sup> L'11 settembre 2001, si è verificato il dirottamento di quattro aerei civili statunitensi ad opera di 19 affiliati all'organizzazione terroristica di matrice islamica *Al-Qaida*. Due degli aerei dirottati hanno colpito le *Twin Towers* di New York distruggendole, un terzo si è schiantato sul Pentagono ad Arlington e il quarto destinato a colpire la Casa Bianca a Washington è invece precipitato in un campo in Pennsylvania. L'attentato ha provocato 2974 vittime e 24 dispersi ed ha avuto risonanza mondiale. Successivamente l'organizzazione terroristica di *Al-Qaida* ha rivendicato anche l'attentato ai treni di Madrid dell'11 marzo 2004, realizzato mediante l'esplosione di 10 zaini contenenti materiale esplosivo, e quello alla metropolitana di Londra del 7 luglio 2005 posto in essere da attentatori suicidi.

strato la vulnerabilità del settore dei trasporti che, per le sue caratteristiche, è potenzialmente in grado di costituire al contempo obiettivo dell'attività terroristica e strumento per il conseguimento di un risultato ancora più devastante in termini di danni e perdita di vite umane<sup>38</sup>.

Nell'ambito del trasporto marittimo, l'esigenza di fronteggiare il fenomeno terroristico nelle sue recenti modalità operative ha condotto a potenziare le misure predisposte in tema di sicurezza della navigazione non solo mirando a salvaguardare la nave, le persone a bordo e il carico dai rischi propri del mare, ma anche garantendo la cosiddetta *maritime security*<sup>39</sup>, ovvero la protezione da atti illeciti esterni alla nave, anche di stampo terroristico<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> Infatti, l'11 settembre 2001 i terroristi non solo hanno preso il comando degli aerei statunitensi ma li hanno dirottati al fine di farli scontrare con edifici simbolo degli U.S.A. e del potere politico-economico dell'Occidente con l'intento di provocare un numero di vittime di gran lunga maggiore rispetto a quello dei passeggeri dei voli compromessi. Ciò può evidentemente succedere anche in ambito marittimo: si pensi, per esempio, al dirottamento di navi su strutture portuali o alle conseguenze di una eventuale esplosione di navi che trasportano sostanze pericolose.

<sup>39</sup> Sui concetti di "sicurezza navigazione" e di "security" si vedano, tra gli altri, G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, op. cit., p. 1934 ss.; G. RIGHETTI, *Sicurezza della navigazione marittima*, op. cit., p. 291 ss.; M. CORBINO, *Sicurezza della navigazione*, op. cit., p. 409 ss.; M. GRIGOLI, *Profili del nuovo volto del diritto della navigazione*, op. cit., p. 265 ss.; G. CAMARDA, *L'evoluzione della normativa internazionale, comunitaria e nazionale vigente in materia di sicurezza della navigazione e prevenzione dell'inquinamento marino*, op. cit., p. 699 ss.; S. ZUNARELLI - M. TRANCHIDA, *L'evoluzione della normativa internazionale in materia di sicurezza marittima*, op. cit., p. 42; U. LEANZA, *Il traffico illegale di migranti via mare e i problemi di safety e security*, op. cit., p. 107 ss.; M. BARADÀ, *L'evoluzione del concetto di sicurezza marittima nel diritto contemporaneo*, op. cit., p. 281 ss.; E. E. MITROPOULOS, op. cit., p. 25 ss.; G. OLIMBO - G. MOSCATELLI, *La lotta al terrorismo marittimo ed alla proliferazione delle armi di distruzione di massa*, in FONDAZIONE MARITTIMA AMMIRAGLIO MICHELAGNOLI (a cura di), *Sicurezza marittima. Un impegno comune*, Taranto, 2005, p. 123 ss.; G. VERMIGLIO, *Le diverse accezioni giuridiche della sicurezza*, op. cit., p. 31 ss.; F. PELLEGRINO, *Sicurezza e controllo del traffico marittimo: profili normativi*, op. cit., p. 15 ss.; G. VERMIGLIO, *Sicurezza: safety, security e sviluppo sostenibile*, op. cit., p. 145 ss.; G. VERMIGLIO, *La sicurezza marittima nella società del rischio*, op. cit., p. 271 ss.; F. PELLEGRINO, *I nuovi orizzonti della sicurezza marittima*, op. cit., p. 781 ss.

<sup>40</sup> La tutela della vita umana in mare deve, infatti, essere garantita non solo di fronte ad atti criminali genericamente intesi ma anche rispetto a quelli propriamente terroristici e, cioè, compiuti clamorosamente e con estrema violenza al fine di destabilizzare o distruggere le strutture politico-economiche ovvero con intento di rivendicazione politica. Invero, già dopo il sequestro dell'*Achille Lauro*, avvenuto il 7 ottobre 1985 a largo delle coste egiziane ad opera di un gruppo di terroristi palestinesi, erano state adottate a livel-

Pertanto, nel 2002, in seno alla Conferenza Diplomatica degli Stati contraenti la Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare, tenutasi a Londra nei giorni 9-13 dicembre 2002, sono state introdotte importanti modifiche alle regole della SOLAS<sup>41</sup> sì da predisporre, a livello internazionale, misure idonee a garantire la sicurezza marittima globalmente intesa.

Infatti, accanto al concetto di *safety* è stato introdotto nell'apparato normativo della SOLAS il riferimento alla *security* attraverso la previsione del Capitolo XI-2 "*Special measures to enhance maritime security*" all'interno del quale figura, quale innovativo strumento tecnico, l'*International Ship and Port facility Security Code (ISPS Code)*, adottato nell'ambito della succitata Conferenza del 2002.

L'*ISPS Code* è il codice internazionale per la *security* delle navi e delle infrastrutture portuali, composto da norme obbligatorie (Parte A del codice), nonché da raccomandazioni non vincolanti (Parte B del codice), il quale individua apposite misure di sicurezza articolate in base a tre livelli (normale, rafforzato ed elevato) a seconda dell'imminenza o meno del verificarsi di atti criminali e terroristici<sup>42</sup>.

---

lo internazionale norme volte a contrastare il fenomeno del terrorismo marittimo ma è stato solo dopo i fatti dell'11 settembre 2001, probabilmente per la ripercussione mondiale dell'evento, che è stata avvertita maggiormente dagli esperti la vulnerabilità del settore dei trasporti. Infatti, è solo dopo tale data che l'attenzione dell'IMO si è concentrata su un nuovo e più ampio concetto di "*security*", relativo anche alla garanzia di sicurezza di fronte ad atti terroristici, nonché sulla predisposizione di pertinenti misure nell'ambito del più importante testo internazionale in materia di tutela della vita umana in mare, la Convenzione SOLAS. Sul punto vedi anche U. LEANZA, *Il traffico illegale di migranti via mare e i problemi di safety e security*, *op. cit.*, p. 114 ss.

<sup>41</sup> La scelta di inserire specifiche misure in materia di "*maritime security*" proprio nel corpo della Convenzione SOLAS trova la sua ragione, oltre che nell'importanza di tale accordo sul piano internazionale, anche nel favorevole meccanismo della c.d. "accettazione tacita" degli emendamenti (di cui al già citato art. VIII della Convenzione) che ha consentito, già il 1° luglio 2004, l'entrata in vigore delle modifiche adottate in seno alla Conferenza del dicembre del 2002, fornendo una tempestiva risposta all'allarme terrorismo.

<sup>42</sup> Per un approfondimento sull'*ISPS Code* si vedano, tra gli altri, S. MELLEA - A. PUCCI, *L'adozione di un Codice Internazionale "ISPS" per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali*, in FONDAZIONE MARITTIMA AMMIRAGLIO MICHELAGNOLI (a cura di), *Sicurezza marittima. Un impegno comune*, Taranto, 2005, p. 195 ss.; A. SAMIANI, *Sicurezza in mare: compiti della Capitaneria di Porto*, in A. MARINO - F. PELLEGRINO - M. P. RIZZO - G.

In base alla regola 3 del Capitolo XI-2 della SOLAS, ogni Governo contraente la Convenzione deve indicare i livelli di sicurezza e le conseguenti misure da applicare alle proprie navi e ai porti situati entro il proprio territorio, fornendo un opportuno aggiornamento delle stesse misure qualora l'analisi del rischio, alla luce delle circostanze concrete, richieda una variazione del livello di sicurezza<sup>43</sup>.

Tali livelli di sicurezza e le relative misure preventive devono essere comunicati, oltre che alle navi nazionali e alle Autorità portuali, anche a qualsiasi nave che intenda entrare nel porto di uno Stato parte della Convenzione<sup>44</sup>. La regola 4 del Capitolo XI-2 richiede, infatti, che una nave intenzionata ad approdare nel porto di uno degli Stati della SOLAS si adegui alle prescrizioni relative al livello di sicurezza predisposto dallo Stato del porto qualora sia più alto rispetto a quello stabilito dallo Stato di bandiera. Nel caso in cui la nave non soddisfi le suddette prescrizioni la stessa deve darne contezza alla competente autorità dello Stato del porto, unitamente a tutte le informazioni rilevanti per la sicurezza e ciò prima dell'ingresso nel porto o dell'esecuzione di qualsiasi operazione di interfaccia nave/porto<sup>45</sup>.

Sulla stessa scia si colloca la regola 9 del Capitolo XI-2 della SOLAS, la quale attribuisce ai Governi contraenti pregnanti poteri di controllo sulle navi che si trovino o intendano entrare nei propri porti, allo scopo di verificare l'effettiva osservanza delle norme internazionali predisposte dalla Convenzione in esame e dall'ISPS Code in materia di *security*. In particolare, lo Stato del porto è competente ad effettuare i controlli necessa-

---

VERMIGLIO (a cura di), *Sicurezza nei porti: nuovi scenari*, Villa San Giovanni, 2007, p. 45 ss.; FONDAZIONE L.E.M. (a cura di), *Progetto STIMA. Seminario internazionale Codice ISPS*, Livorno, 2004.

<sup>43</sup> Cfr. reg. 3, Cap. XI-2 della SOLAS.

<sup>44</sup> Cfr. reg. 4, Cap. XI-2 della SOLAS. L'obbligo di informazione circa il livello di sicurezza e le relative misure, viene esteso, ai sensi della regola 7, par. 1 del Cap. XI-2 della Convenzione, anche alle navi si trovino o intendano transitare nelle acque territoriali di uno Stato contraente.

<sup>45</sup> Più precisamente, secondo la regola 4, par. 5, Cap. XI-2 della SOLAS "quando una nave non soddisfa le prescrizioni del presente capitolo e della Parte A dell'ISPS Code, oppure non è in grado di rispettare il livello di sicurezza, stabilito dall'Amministrazione o da un altro Governo contraente, che è applicabile alla detta nave, la nave deve comunicare quanto sopra alla competente Autorità, prima di eseguire qualsiasi operazione di interfaccia nave/porto o prima di entrare in porto, qualsiasi sia la circostanza che si verifichi per prima".

ri a riscontrare la presenza a bordo e la validità delle apposite certificazioni di sicurezza<sup>46</sup> nonché a verificare il livello di sicurezza in atto e quello applicato dalla nave nei porti toccati in precedenza<sup>47</sup>.

Qualora poi, a seguito dei controlli, si dovesse riscontrare la mancata conformità rispetto alle prescrizioni della SOLAS e dell'ISPS Code, lo Stato del porto è legittimato ad adottare opportuni provvedimenti, proporzionati all'inosservanza delle norme internazionali in atto e al pericolo per la sicurezza, tra cui: l'intimazione al comandante della nave di conformarsi, ove possibile, alle prescrizioni in tema di *security*; l'ispezione della nave; il ritardo nella partenza della nave ovvero la detenzione della stessa; la restrizione delle operazioni concesse alla nave all'interno del porto; il dirottamento dell'imbarcazione verso un preciso punto delle acque territoriali o di quelle interne; il divieto di accedere al porto, ovvero l'espulsione dallo stesso<sup>48</sup>.

Ovviamente, affinché possa essere garantita efficacemente la sicurezza della navigazione, il costante monitoraggio dell'osservanza delle prescrizioni internazionali in materia di *security* va effettuato non solo relativamente alle navi, ma anche con riguardo alle infrastrutture portuali. A tal proposito, la regola 10 del Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS impone ai Governi contraenti di verificare che le condizioni delle proprie infrastrutture portuali e le misure di sicurezza applicate alle stesse siano conformi alle norme dell'ISPS Code<sup>49</sup> in modo tale da ridurre al minimo la vulnerabilità dell'area portuale di fronte ai potenziali atti terroristici o, in generale, di natura illecita.

---

<sup>46</sup> Si tratta, nello specifico, del "Certificato internazionale relativo alla sicurezza della nave" (*International Ship Security Certificate*) o del "Certificato internazionale provvisorio relativo alla sicurezza della nave" (*Interim International Ship Security Certificate*) che, in base alle disposizioni della Parte A dell'ISPS Code, attestano l'adeguatezza e l'attuazione delle misure di sicurezza adottate dalla nave in relazione alla valutazione dei rischi (*Ship Security Risk Assessment*) e al Piano di sicurezza elaborato (*Ship Security Plan*).

<sup>47</sup> Cfr. reg. 9, parr. 1 e 2, Cap. XI-2 della SOLAS.

<sup>48</sup> Riguardo alle misure sanzionatorie applicabili, cfr. la regola 9, Cap. XI-2 della SOLAS ai paragrafi 1.3, 2.5 e 3.

<sup>49</sup> Si evidenzia, infatti, che anche per le infrastrutture portuali, così come per le navi, la Parte A dell'ISPS Code, prevede un'analisi del rischio (*Port Facility Security Assessment*) e l'elaborazione di un pertinente Piano di sicurezza del porto (*Port Facility Security Plan*) contenente apposite misure per rafforzare gli impianti e le aree portuali e prevenire ovvero fronteggiare adeguatamente eventuali atti criminali ivi compresi quelli terroristici.

Proprio al precipuo scopo di fronteggiare adeguatamente e con tempestività imminenti attacchi terroristici sembra predisposta la regola 7 del Capitolo XI-2 della SOLAS che prevede la costituzione, da parte di ciascuno Stato contraente, di un “punto di contatto” attraverso il quale le navi che si trovino o intendano transitare nelle sue acque territoriali possano richiedere consulenza od assistenza di fronte a situazioni di pericolo, ovvero comunicare qualsiasi fatto relativo alla *security* riguardante altre navi. Inoltre, una volta identificato un concreto “rischio di attacco”<sup>50</sup>, il Governo contraente coinvolto ha l’obbligo di avvisare le navi interessate e i rispettivi Stati di bandiera circa il livello di sicurezza richiesto dalle circostanze, le misure che le navi devono adottare per proteggersi dall’attacco e i provvedimenti che verranno applicati dallo Stato costiero<sup>51</sup>.

Sempre nell’intento di garantire una tempestiva risposta ad eventuali atti terroristici, la regola 6 del Capitolo XI-2 della SOLAS stabilisce che le navi siano dotate di un sistema di allarme relativo alla sicurezza della nave (*Ship Security Alert System*) che, una volta attivato, consente di trasmettere da nave a terra alle competenti autorità, designate dagli Stati contraenti, un segnale di allerta che identifica la nave, la sua collocazione e il grado di rischio o compromissione della stessa<sup>52</sup>. Una volta ricevuto l’allarme, l’autorità competente deve darne immediatamente comunicazione agli Stati in prossimità dei quali si trova la nave, in modo tale da poter fronteggiare efficacemente la situazione di pericolo e contenere le eventuali conseguenze.

<sup>50</sup> È esattamente questa l’espressione utilizzata al paragrafo 3 della regola 7 della SOLAS. Nel testo in lingua inglese si legge, in proposito, “*risk of attack*”.

<sup>51</sup> Cfr. reg. 7, Cap. XI-2 della SOLAS.

<sup>52</sup> In proposito, così recita la regola 6, Cap. XI-2 della SOLAS, ai paragrafi 2, 3 e 4: “2. Il sistema di allarme relativo alla sicurezza della nave, quando attivato, deve: 1) avviare e trasmettere un allarme relativo alla sicurezza da nave a terra ad una autorità competente designata dall’Amministrazione, che in tali circostanze può comprendere la Società, che identifichi la nave, la sua ubicazione e che indichi che la sicurezza della nave è minacciata o compromessa; 2) non inviare l’allarme relativo alla sicurezza della nave ad altre navi; 3) non attivare alcun altro allarme a bordo della nave; e 4) continuare a mantenere attivato l’allarme relativo alla sicurezza della nave finché non venga disattivato e/o resettato. 3. Il sistema di allarme relativo alla sicurezza della nave deve: 1) poter essere attivato dal ponte di comando ed almeno da un’altra postazione; e 2) rispettare standard di prestazione non inferiori a quelli adottati dall’IMO. 4. I punti di attivazione del sistema di allarme relativo alla sicurezza della nave devono essere scelti in modo tale che sia impedita l’involontaria attivazione del detto sistema di allarme”.

Oltre alle specifiche prescrizioni contenute nel Capitolo XI-2 della SOLAS e dell'ISPS *Code*, la regola 8 del medesimo capitolo della Convenzione *de qua* demanda alla competenza ed esperienza professionale del comandante della nave la scelta in merito all'applicazione di qualsiasi altra misura aggiuntiva che lo stesso ritenga necessaria per la sicurezza e protezione della nave<sup>53</sup>, compresi il diniego di far salire a bordo persone o i loro effetti e il rifiuto di imbarcare carichi, tra cui *containers* o altre unità di trasporto sigillate. La discrezionalità del comandante circa la protezione e la sicurezza della nave<sup>54</sup> riguarda, altresì, in base alla medesima regola, la scelta della misura di sicurezza da attuare durante la navigazione qualora sorgesse un conflitto tra due prescrizioni normative in modo tale da attuare quella che meglio si attaglia al caso concreto, purché commisurata al livello di sicurezza indicato al momento<sup>55</sup>.

Scopo dell'impianto normativo internazionale, risultante dal Capitolo XI-2 della SOLAS e dall'ISPS *Code*, è, dunque, quello di predisporre un sistema di misure volte ad implementare la sicurezza delle navi e delle infrastrutture portuali al fine di consentire un'efficace valutazione del rischio e un'adeguata risposta di fronte alla minaccia di atti criminali, anche di natura terroristica.

#### 4. Conclusioni

Da quanto sopra, emerge come il crescente interesse verso la questione della tutela della vita umana in mare<sup>56</sup> abbia progressivamente condotto

---

<sup>53</sup> La disposizione esaminata in lingua inglese riporta l'espressione "*safety and security of the ship*" ponendo così l'accento sulla dimensione totale del concetto di sicurezza comprensivo della *safety* e della *security*. In tal modo la regola 8 del Capitolo XI-2 della SOLAS sembra ricollegarsi direttamente al disposto di cui alla regola 34 del Capitolo V che, come detto nel precedente paragrafo del presente lavoro, affida al comandante l'esclusiva programmazione del viaggio, ivi comprese tutte le decisioni relative alla "*safety of navigation*".

<sup>54</sup> Proprio così è rubricata la regola 8 di cui si discute; nel testo in inglese "*Master's discretion for ship safety and security*".

<sup>55</sup> Cfr. reg. 8, par. 2, Capitolo XI-2 della SOLAS.

<sup>56</sup> Fino al XIX secolo, infatti, non ci è curati di fornire una normativa a tutela della vita umana atteso che la principale preoccupazione, nel settore dei traffici marittimi, era quello di proteggere la nave e, al più, il carico trasportato; la vita dell'equipaggio e dei pochi passeggeri che utilizzavano il mezzo navale per spostarsi non era oggetto di alcuna preoccupazione ma piuttosto affidata al "fato" considerati i grandi rischi della navigazio-

all'adozione di norme internazionali sempre più stringenti, privilegiando così l'aspetto della sicurezza della navigazione rispetto a quello dell'assoluta libertà nei trasporti e dell'indiscussa supremazia dello Stato di bandiera sulle proprie navi, principi cardine del diritto marittimo.

Presa coscienza dell'esigenza di salvaguardare la vita umana in mare in modo uniforme il primo obiettivo perseguito fu quello di proteggere i passeggeri e l'equipaggio dai rischi propri del mare, ovvero da sinistri marittimi dovuti al caso fortuito o a comportamenti colposi.

Come si è visto, ciò è stato raggiunto con la conclusione della "Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare" (*International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*) che nella versione del 1974, ancorché ripetutamente emendata, rappresenta a tutt'oggi il basilare strumento internazionale in tema di protezione della vita umana in mare.

L'attenzione degli Stati contraenti, sotto l'egida dell'IMO, si è dapprima concentrata sulla predisposizione di regole attinenti a profili tecnici (quali, per esempio, i requisiti costruttivi per le navi, l'installazione di specifici impianti e macchinari) nonché di prescrizioni volte a far fronte agli eventi di pericolo accidentali (collisioni con altre navi, con masse di ghiaccio o altri ostacoli ovvero condizioni meteorologiche avverse) all'insegna di una concezione della sicurezza della navigazione definita in dottrina come *maritime safety*.

L'attentato terroristico alle *Twin Towers* del 2001 ha, però, rappresentato il punto di svolta per la normativa internazionale in materia di sicurezza dei trasporti, comportando un innalzamento ed una modifica degli *standard* di sicurezza marittima al fine di tutelare la vita delle persone a bordo e degli Stati rivieraschi anche da atti criminali di provenienza esterna alla nave<sup>57</sup>. Tale aspetto, costituente il concetto di "*maritime security*", ha portato all'introduzione, nella Convenzione SOLAS, di importanti misure *ad hoc* e all'adozione dell'*ISPS Code*, cui rinvia frequentemente la Con-

---

ne e la difficoltà, dati i mezzi dell'epoca, di prevenirli. Vedi G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, *op. cit.*, pp. 1933-1934.

<sup>57</sup> Le navi, infatti, come già detto, possono costituire al contempo l'obiettivo dei terroristi e uno strumento per colpire le popolazioni degli Stati costieri, per esempio mediante il dirottamento sui porti vicini o mediante l'esplosione di carichi di natura tossica o pericolosa.

venzione stessa.

Le misure in questione, come sopra esaminate, tendono a garantire un costante controllo delle condizioni di sicurezza delle navi e delle infrastrutture portuali in relazione al rischio di interferenza illecita concretamente esistente e al livello di sicurezza conseguentemente adottato.

L'interesse per la salvaguardia della vita umana a bordo delle imbarcazioni e delle popolazioni degli Stati costieri giustifica, peraltro, i controlli che lo Stato del porto, secondo la Convenzione SOLAS, può effettuare sulle navi che si trovano o stanno per entrare nei propri porti, sì da completare le procedure di controllo già effettuate dallo Stato di bandiera<sup>58</sup>. L'assoluta supremazia di quest'ultimo viene pertanto destituita in favore della superiore esigenza di tutela della vita umana.

In definitiva, dall'analisi della SOLAS quale normativa di riferimento in tema di salvaguardia della vita umana in mare, si può osservare che tale tutela, per essere veramente efficace, deve necessariamente passare attraverso i complementari profili di *safety* e *security*, tramite un'interpretazione evolutiva dei principi del diritto marittimo, sì da consentire alle pertinenti norme internazionali di stare al passo coi tempi e prevenire ogni possibile minaccia alla sicurezza della navigazione.

---

<sup>58</sup> Si vedano, in proposito, la regola 4, Cap. V, relativa alla procedura "*Port State Control*" in tema di *safety*, e la regola 9, Cap. XI-2, inerente ai controlli dello Stato del porto in materia di *security*, di cui si è detto nei paragrafi precedenti del presente lavoro.

**Abstract**

During the 20<sup>th</sup> century, the internationalization of maritime law also implied a uniformity of national rules and customs regarding safety at sea.

The *Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), signed in 1974, is the single most important international regulatory instrument affecting this matter.

This Convention is the one that specifically deals with the protection of human life at sea. First of all it concerns the maritime safety through its provisions about ship construction, equipment, operation and seaworthiness.

Specific regulations about maritime safety are contained in Chapter V (*Safety of navigation*) and in Chapter XI-1 (*Special measures to enhance maritime safety*). Among the provisions of Chapter V, particularly important is that concerning the installation of AIS (Automatic Identification System). This system enables to identify the ship transmitting some information about it and its route to other ships, to aircrafts and to land stations in order to prevent the accidents.

The same purpose is at the root of regulations 31 and 34 of Chapter V. These provisions respectively oblige the captain to inform other ships and the relevant authorities of any danger (i.e. ice floes, a storm or a wreck) run into during navigation and also to plan the voyage in detail so as to avoid predictable risks.

To enhance maritime safety, the regulation 4 of Chapter XI-1 introduces the "*Port State Control*" procedure. According to this procedure, if a ship in a port of a foreign State doesn't comply with the prescribed safety conditions, the port State can carry out the necessary checks aboard and prevent the departure of the ship.

In order to check the safety conditions of the ships, the regulation 5 of Chapter XI-1 makes provision for the so-called *Continuous Synopsis Record* (CSR), a register in which there are all the information about the identity, the story of the ship and the administrative operations about it.

After the Twin Towers terrorist attacks, on September 11<sup>th</sup> 2001, because of the need of protecting maritime transport and port facilities from such criminal acts, the SOLAS Convention was amended.

In particular, special measures were added to enhance maritime security, that is a concept relating to the protection of ships and port facilities from external illegal acts, terrorist attacks included. So, a specific chapter, that is Chapter XI-2 "*Special measures to enhance maritime security*" was introduced in the SOLAS Convention.

In addition, the ISPS *Code (International Ship and Port facility Security Code)* was adopted. It develops and specifies the convention's provisions by the introduction of standard operating procedures designed to guarantee maritime security.

Among the provisions to enhance maritime security, the regulation 3 of Chapter XI-2 obliges the contracting Governments to establish security levels and the consequent measures that national ships and ports have to observe. Moreover, these prescriptions must be observed by any ship that is about to come into a port of a State Party of the SOLAS Convention.

On the basis of the regulation 9 of the same chapter, the port State can check the validity of security certification and the security level applied by the ship. Then, if the ship doesn't comply with the prescriptions of SOLAS Convention and of ISPS Code, the port State can adopt necessary measures to guarantee maritime security.

The port State must guarantee the maritime security also checking the conformity of its port facilities to ISPS Code provisions (regulation 10 of Chapter XI-2).

An important provision of the Chapter XI-2 is also the regulation 6 that introduces the "*Ship Security Alert System*" that transmits, from the ship to land, an alert signal that allows to identify the ship and to know the degree of danger for it: this to face the imminent illegal acts or terrorist attacks against the ship.

Therefore the SOLAS Convention introduces a complete regulation on protection of human life at sea by "maritime safety" and "maritime security" measures aimed at preventing any possible threat to navigation.