

Codice ISPS - Pirateria

Misure cautelative per prevenire atti terroristici

L'IMO ha emanato un emendamento al Cap. IX della SOLAS 1974 (Gestione della sicurezza delle navi, che rimanda all'applicazione dell'ISM Code). L'emendamento è denominato ISPS Code (*Code International Ships and Port-facilities Security*), ed è entrato in vigore il 1° Luglio 2004.

Per il codice ISPS il 1° Ufficiale di coperta della nave da carico (chiamato SSO, acronimo di *Ship Security Officer*) deve assicurare:

- l'accertamento ed il controllo dei documenti e relativi permessi di tutti coloro che intendono salire a bordo (agenti, portuali, fornitori, eccetera);
- la persona che sale a bordo riceve una targhetta nominativa che dovrà essere esposta sul petto;
- effettuazione di ronde continue nei punti più reconditi della nave ed in quelli più esposti ad infiltrazioni dall'esterno;
- verifica, con la polizza di carico in mano, di ogni collo imbarcato o, in base al numero del contenitore, del tipo di merce stivata nell'interno di esso; il controllo dettagliato delle forniture di viveri...

Secondo il *Code ISPS* il Comandante della nave, già responsabile in capo della Sicurezza (come di tutto il resto) può anche essere nominato SSO.

Ricordiamo che nella Regola I "Definizioni" del Cap. IX della SOLAS sono elencate le navi cosiddette più pericolose: petroliera, chimichiera, gasiera, portarinfusa, "piattaforma mobile di perforazione", unità veloce.

Il codice ISPS mette ora in prima fila (più esposte ad atti terroristici) la nave passeggeri (di cui diremo)

e le navi che hanno merci pericolose (v. Cap. VII SOLAS: *classe 1 esplosivi, classe 2 gas compressi, liquefatti, disciolti sotto pressione, cl.3 liquidi infiammabili, 4.1 solidi infiammabili, 4.2 sostanze suscettibili di combustione spontanea, 4.3 sostanze che, a contatto con l'acqua, sviluppano gas infiammabili, 5.1 sostanze ossidanti, 5.2 perossidi organici, 6.1 sostanze tossiche, 6.2 sostanze infettanti, 7 materiali radioattivi, 8 corrosivi*).

Le raccomandazioni del caso, per ogni nave, sono:

- mettere sempre una persona di guardia allo scalandrone;
- un vigile servizio di guardianaggio;
- usare il *metal detector* fornito dalla polizia portuale o della dotazione di bordo;
- controllare i documenti della persona:

- in caso d'imminente pericolo schiacciare uno dei pulsanti predisposti (e nascosti), variamente ubicati nella nave; al fine d'inviare un segnale di allarme alla centrale di polizia.

I controlli sulla nave passeggeri, rispetto a quelli della nave da carico, aumentano in misura esponenziale. Qui però il Comando di bordo dispone di un equipaggio più numeroso a cui affidare i controlli.

Il **reparto sicurezza** ha un ruolo fondamentale. Esso ha a capo il Comandante in Seconda, è costituito da ufficiali (*Chief security officer*), assistenti (*assistent chief security*) e di un adeguato numero di conuni (*security*).

I compiti del reparto sicurezza sono:

- controllo dei passeggeri alla scala passeggeri;
- controllo dell'equipaggio allo scalandrone.

Passeggeri e componenti dell'equipaggio sono muniti di una tessera personale (che è anche chiave della cabina e carta di credito per acquisti a bordo); la tessera può essere inserita in un "lettore" del computer: sullo schermo compaiono foto e dati personali. Per un eventuale controllo sulla persona e nel bagaglio il "reparto sicurezza" si avvale delle prestazioni del *metal detector* e di un dispositivo analizzatore a raggi X, come negli aeroporti.

L'ingresso di un estraneo in un locale è condizionato dal consenso di chi è all'interno: il suono del campanello attiva automaticamente telecamera ed interfono.

Altre precauzioni sono: divieti di accesso in particolari locali della nave; plancia, sala macchine, etc. dove le porte si aprono dopo aver digitato un numero (solitamente composto di 4 cifre) noto solamente agli addetti. Nell'emergenza, per sfuggire dal locale macchine si passa attraverso porte apribili solo dall'interno tramite una particolare procedura.

Sono chiuse a chiave tutte quelle porte che danno accesso alle stazioni dei condizionatori d'aria; è intuibile il grave pericolo derivante dall'immissione di gas tossici.

Il reparto sicurezza organizza due servizi di ronda: uno destinato all'area passeggeri, l'altro all'area equipaggio; entrambi collegati via radio tra loro e con la sala controllo dove arrivano le immagini delle telecamere sparse.

Ricordiamo che le funzioni di ufficiale di polizia giudiziaria del comandante di nave italiana sono riportate negli articoli 1235-1248 del Codice della navigazione (v. pagine 70 e 71 Cap. VII del testo).

L'attualità del fenomeno "terrorismo" induce a completare l'argomento con qualche considerazione giuridica.

Il Codice penale italiano (art.270 BIS - *contro le associazioni di terrorismo internazionale*) punisce tale tipo di reato.

Secondo molti giuristi italiani "non si è ancora formata una giurisprudenza sul terrorismo internazionale legato alla religione (dopo gli attentati dell'11 settembre a New York). Per perseguire con efficacia il terrorismo internazionale è necessario uniformare i codici, almeno a livello europeo, e favorire la collaborazione giudiziaria. Occorre dire che le "veline" dei servizi di sicurezza ("*intelligence*") non possono costituire una prova di reato se non contengono nome e cognome di chi ha fornito le notizie e di chi le raccoglie. Il grado di civiltà di un Paese si misura anche da questo. L'Italia ha sconfitto il terrorismo interno senza ricorrere a leggi speciali; per questo le è stato riconosciuto il merito da parte dell'ONU".

Contro le violenze di ogni genere dei regimi, esiste la **Convenzione di Ginevra del 1949** dell'ONU (v. pag.192). La Convenzione non è stata, finora, ratificata da tutti gli Stati. D'altra parte due Risoluzioni ONU (1511 e 1546) tendono a contrastare il terrorismo internazionale.

La legislazione italiana prevede l'espulsione del cittadino straniero accusato di associazione di terrorismo internazionale (terrorismo, non guerriglia). La richiesta di espulsione, avanzata dal Ministero dell'Interno, avviene dopo che si sia concluso l'iter giudiziario: prima sentenza del Tribunale ed eventuale sentenza della Corte di Appello. Il decreto di espulsione deve avere il nullaosta della Procura della Repubblica, con firma del giudice d'istruzione preliminare (gip).

Pirateria in Alto Mare

L'argomento pirateria è stato già trattato nel Cap X (§ 1 e § 3) e nel Cap. XIX (Glossario).

Ritorniamo sul tema perché in questi ultimi anni c'è una nuova forma di pirateria che si sviluppa in **acque internazionali**, lontane 100, 200 miglia dalle coste. Ricordiamo che l'80% del commercio mondiale avviene via mare, che nel Mediterraneo transita il 20% del greggio ed il 64% di gas occorrente all'Europa.

Potenti motoscafi inseguono le navi. I pirati, provenienti dalla "nave-madre" che staziona al largo delle coste, arrivano sotto bordo specialmente in ore notturne. Armati, sfruttano il fattore sorpresa per scalare la murata e salire sul ponte di comando della nave, prenderne i comandi e mettere la nave stessa sotto sequestro.

Mantengono i contatti radio con la nave madre ed il sequestro finisce dopo che l'armatore ha pagato il bonifico bancario in un lontano lido (sempre raggiungibile con gli odierni mezzi di radio comunicazioni).

Sono trapelati i nomi di alcune navi che hanno subito il tentativo di abbordaggio, ma non di quelle sequestrate. Citiamo i nomi di due navi da carico: *Jolly Marrone* e *Cielo di Milano*, e quello di una nave passeggeri: *Spirit*. La motonave *Enrico Ievoli* sventò un attacco, nel marzo 2006 nel Golfo di Aden, grazie all'intervento dell'elicottero in dotazione della nave stessa.

Le navi che temono un improvviso assalto dei corsari devono avvertire il **Centro anti pirateria di Roma**. Il centro è gestito dalla Marina Militare, esattamente dal CINCPNAV (Comando in capo navale) che ha il compito di monitorare le navi italiane su tutti i mari. Nel Mediterraneo il traffico mercantile è seguito a Roma da una centrale operativa di coordinamento che impegna le Marine di Italia, Francia, Spagna, Turchia, Regno Unito, U.S.A. Slovenia, Albania, Montenegro, Cipro, Israele e Giordania (Aqaba è il suo unico porto, nel Mar Rosso).

Le aree geografiche più battute dai predoni del mare sono: Golfo di Aden, Golfo di Oman, l'alto mare al largo delle coste dell'Indonesia ma soprattutto della Somalia.

Particolari interessanti sull'abbordaggio sono riferiti nella sottostante nota, secondo la testimonianza di un comandante italiano.

Pirateria e terrorismo internazionale. Le aree geografiche dove sono avvenute o sono state tentate le aggressioni (l'*International Maritime Bureau* ha contato più di 100 attacchi negli ultimi due anni) e talune modalità della nuova pirateria hanno fatto avanzare i sospetti che almeno qualche azione corsara sia in collegamento con una centrale del terrorismo internazionale. Alcune marinerie si sono alleate ed hanno organizzato una pattuglia (*task force*) di unità navali per il pattugliamento di talune coste, per l'assistenza alle navi mercantili, per il controllo di navi sospettate di trasportare carichi di armi, per il controllo delle rotte, con eventuali operazioni di dragaggio e sminamento. Si teme anche l'abbordaggio col proposito di portare la nave all'incaglio o all'affondamento in punti strategici, esattamente negli stretti lungo le principali rotte del petrolio: Hormuz, Bab El Mandeb, Malacca.

La Marina militare italiana ha un'unità in quei mari: la fregata *Libeccio* o il pattugliatore *Granatiere*. Si avvale delle prestazioni di un elicottero, dei radar e di sofisticate strumentazioni di radio comunicazioni e d'identificazione, comprese quelle della rete di spionaggio (ad esempio: quando una nave sospetta esce da un porto) e di contro spionaggio. Una nave in porto o in rada è esposta a sabotaggi ed attentati, specialmente di notte con incursioni sottomarine di sommozzatori.

Alcune Società di Navigazione invitano i loro Ufficiali a frequentare i corsi di anti-terrorismo e anti-pirateria. I Comandanti delle navi dirette verso le acque più "calde" ricevono, dal Centro di Roma, ordini, generalmente segreti (in busta chiusa, da aprire solamente in determinate circostanze) e istruzioni per fronteggiare, in sicurezza, le situazioni di emergenza sopra descritte ed altre che potrebbero presentarsi.

La SOLAS ha emanato emendamenti (oltre al Cap. IX) ai Cap. V e XI, ed ha introdotto il Nuovo Cap. XI-2

I^a Nota. Il Cap.S.L.C. Ivano Mazzocchi nel mese di luglio 2005 era al comando di una porta-contenitori navigante lontana dalle coste della Somalia "quando venni avvertito dal Terzo Ufficiale, che faceva buona guardia anche al radar, che due motoscafi, mossi da potenti motori fuori bordo, pilotati ognuno da quattro corsari, si avvicinavano alla murata. Tentavano l'abbordaggio, per meglio dire, l'assalto. La tecnica è questa: i corsari lancerebbero delle cime terminanti con rampini che farebbero testa contro il fasciame interno del capo di banda. Con un'arrampicata di 10, 15 metri avrebbero raggiunto la coperta (il condizionale è d'obbligo poiché le notizie certe riguardano soltanto i casi di agguati tentati e falliti). Erano

armati di mitragliette e *bazooka*. Armi a bordo non ne abbiamo (dice il comandante della *Jolly Marrone*). Ordinai al Direttore di mettere le macchine a tutta forza, al Terzo di procedere a zig zag (manovra diversiva) e lanciai due allarmi. Uno fu l'allarme anti-incendio, con la sirena; facendo predisporre quindi due getti, potenti, degli idranti: un deterrente che fece desistere i pirati dal tentare la scalata. L'effetto sorpresa, viceversa, è l'arma vincente dei corsari. Quando mi affacciai dall'aletta fui salutato da una raffica di mitraglietta che colpì la vicina sovrastruttura del ponte. Il secondo allarme fu per segnalare l'azione di pirateria al **Centro anti pirateria di Roma**".

II^a Nota: la prima parte dell'aggiornamento è stato fatto sulla base di notizie tratte dalla rivista *Vita e Mare* del Collegio Capitani, articolo del Comandante G.Vascotto) e di notizie fornite da Ufficiali: L. Pinasco, F. Tortora, E. Cossu. La Casina Capitani di Meta-Sorrento ha stampato un prontuario, a cura di F. Imperato; libera traduzione dal sito IMO.