

## Codice ISM: un nuovo modo di interpretare la sicurezza a bordo

A cura del **Capitano di lungo corso Marcello PERI**

Dalle indagini sui sinistri marittimi con perdita di navi e di vite umane, avvenuti negli anni '80 è emerso che le cause principali erano attribuibili all'elemento umano. Ovvero a gravi carenze gestionali da parte delle Compagnie.

Partendo da queste considerazioni, l'MO approvava, con la Risoluzione A741 del 4 XI 1993, l'*International Safety Management Code (ISM Code)*, che fornisce i criteri per una corretta gestione delle navi.

Il 24-5-1994 l'IMO ha approvato il capitolo IX della SOLAS che obbliga all'applicazione di un sistema di gestione conforme al codice ISM che entra in vigore il 1-7-1998 per le navi passeggeri, isterna, *Bulk carrier* e dal 1 Luglio 2002 per tutte le navi.

Il codice ISM è finalizzato alla sicurezza ed alla prevenzione dell'inquinamento; esso rivoluziona il concetto di sicurezza in quanto richiede un diverso approccio al problema da parte di tutti coloro che, in qualsiasi misura, sono responsabili della gestione della nave. La sicurezza non viene più considerata qualcosa puramente tecnico, ma come risultato di un sistema che, deve operare efficacemente ed essere mantenuto nel tempo come un qualsiasi impianto della nave. Gli elementi di questo sistema sono, oltre che le varie attrezzature, la nave in tutto il suo insieme, le persone, preparate e sensibili ad una gestione sicura.

Con queste premesse, il primo elemento implicato nel codice ISM è la Compagnia: cioè l'organizzazione che gestisce l'operatività della nave (direzione, gestione tecnica, armamento e operativa). La Compagnia pertanto può essere l'armatore, il noleggiatore a scafo nudo, o la *società di management*. Quasi tutti i paragrafi del codice incominciano con "la compagnia deve". Questo va ad enfatizzare più concretamente il concetto di "*due diligence*" e "condizioni di navigabilità" che, da sempre, rappresentano un obbligo per chi effettua la gestione delle navi. Chi da terra effettua la gestione delle navi è coinvolto in prima persona nelle problematiche relative alla sicurezza.

A seguito di opportune verifiche negli uffici e a bordo di ciascuna nave l'autorità di bandiera rilascia un certificato alla Compagnia denominato DOC (*Document of Compliance* o Documento di conformità) ed un certificato a ciascuna nave gestita denominato SMC (*Safety Management Certificate* o Certificato Gestione Sicurezza). Il ritiro del DOC da parte dell'Autorità ha il significato di grave lacuna delle capacità gestionali della Compagnia e comporta pertanto l'immediata fermata di tutte le navi gestite da quella compagnia.

Il codice ISM non fornisce soluzioni gestionali obbligatorie, si esprime in termini generali per essere applicato estensivamente. Differenti compagnie avevano diversa organizzazione, differenti compiti ecc., ma tutto dovrà soddisfare i principi e le disposizioni del codice ISM.

Per sviluppare un Sistema di Gestione della Sicurezza (SMS) conforme all'ISM code, la compagnia emette la "dichiarazione della politica" che rappresenta un documento fondamentale del sistema in quanto definisce obiettivi, priorità, strumenti per una efficace applicazione del SMS consentendo, in caso di dubbio o mancanza di Istruzioni, di prendere qualsiasi decisione relativamente a sicurezza e salvaguardia dell'ambiente.

Il codice ISM richiede alla compagnia di assegnare chiaramente al personale di bordo e di terra: istruzioni, compiti operativi, responsabilità, autorità e di specificare procedure e linee di comunicazione nei casi di emergenza. Per il codice ISM, il concetto di sicurezza non riguarda solo la nave ma anche le persone, l'ambiente e la proprietà.

Per quanto riguarda l'organizzazione di terra, il codice ISM prevede che la compagnia designi una persona (DPA) che assicuri un efficace collegamento tra il personale di bordo e la compagnia stessa, che abbia accesso ai più alti livelli dirigenziali, che assicuri adeguato supporto alle navi e che ne monitorizzi l'"operatività" relativamente alla sicurezza.

Il comandante è il responsabile di bordo dell'SMS. Egli dovrà motivare l'equipaggio, dare ordini chiari, applicare e fare applicare le procedure, riesaminare il sistema a bordo. In caso di particolare emergenza, egli ha comunque autonomia decisionale.

L'addestramento la familiarizzazione di tutto il personale di bordo con gli impianti e le procedure della nave, sia in fase operativa sia in emergenza, rappresentano due punti importanti nel sistema. Alla Compagnia è richiesto di organizzarsi in modo da poter comunicare e fornire assistenza in ogni momento ad una nave in difficoltà. Il programma della compagnia riguarda anche la manutenzione della nave e delle sue attrezzature, che devono essere provate regolarmente per scongiurare, il più possibile, un'improvvisa quanto pericolosa avaria.

Il codice ISM si propone anche il miglioramento del sistema. A tale scopo, il comando di bordo e la Compagnia analizzano gli incidenti, le non conformità e le situazioni pericolose che si sono verificate sulle navi. Inoltre la compagnia deve monitorare la corretta ed efficace applicazione del sistema a mezzo di verifiche a bordo e a terra chiamate *Audit*.

I risultati di quanto sopra (analisi incendi, *audits*, etc) vengono discussi dai vari responsabili al fine di migliorare il sistema.

Recentemente ho iniziato a lavorare all'interno dell'ufficio sicurezza di una compagnia di navigazione occupandomi dell'SMS ed effettuando audit interni a bordo delle navi sociali; durante l'audit a bordo viene verificato che tutta la documentazione relativa all'SMS sia aggiornata e mantenuta in ordine, che le procedure siano applicate, che l'addestramento sia effettuato ed il personale motivato, oltre ad una visita completa della nave, per accertare che l'applicazione del sistema porti i benefici sperati in termini di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento.

Tutto ciò sta diventando sempre più importante poiché anche le autorità marittime, quando effettuano le ispezioni non programmate, previste dalla Solas o dai diversi Memorandum, hanno un approccio alla visita influenzato dalle norme del codice ISM. L'ufficio sicurezza è quindi impegnato nel continuo monitoraggio del sistema, nel supporto ai comandi di bordo e nella emissione di nuove procedure ed istruzioni o nell'aggiornamento di quelle esistenti.

Ho cominciato a lavorare con l'SMS a bordo di navi petroliere come ufficiale alla sicurezza e conseguentemente ho potuto osservare le relative problematiche sia da bordo che da terra. Da quanto ho visto, posso dire che, l'entrata in vigore dell'IMS *code* ha avuto i suoi contraccolpi su tutte le figure professionali e dirigenziali che sono state coinvolte dal cambiamento.

*Sicuramente il personale di bordo è stato caricato di una notevole mole di lavoro burocratico e purtroppo questa situazione ha spesso creato dei fraintendimenti che vanno in direzione opposta ai veri obiettivi dell'SMS.*

Ciò è da attribuire (solo in parte) al fatto che il personale navigante è spesso restio ad accogliere le novità, il cambiamento di mentalità richiesto nell'applicazione del codice ISM; ma soprattutto al fatto che, nelle fasi iniziali, le compagnie di navigazione sono state le prime a non aver capito né attuato il cambiamento di mentalità richiesto per conseguire l'obiettivo sicurezza. Esse spesso si sono preoccupate di emettere smodate quantità di documentazione senza creare alcuna interfaccia sufficiente a dare alla flotta un buon supporto nella gestione del sistema.

Tutto questo ha portato ad avere sistemi ai limiti della gestibilità, ed il personale ben lontano dall'essere sensibilizzato e coadiuvato da terra.

A cinque anni dall'entrata in vigore del codice ISM possiamo dire comunque che la situazione si sta stabilizzando. Tutti coloro che navigano conoscono almeno un SMS, che è ormai entrato nella prassi di bordo. Nello stesso tempo le compagnie, avendo più dimestichezza e maggiore sensibilità, stanno decisamente lavorando per razionalizzare la documentazione ed eliminare i famosi fiumi di carta, rendendo così il sistema più facilmente gestibile. Un aiuto è arrivato dall'adozione di programmi informatici grazie ai quali tutta la documentazione prodotta è archiviata nel computer, con l'opportunità di essere consultata in tempo reale sia a bordo che a terra.

Penso che i grandi progressi nell'applicazione dell'ISM *code* siano dovuti soprattutto alla notevole sensibilizzazione promossa dalle compagnie attraverso corsi su Sistema di gestione della sicurezza. Questa è certamente la strada da seguire se si vogliono raggiungere gli obiettivi imposti dal codice. Attualmente le compagnie ed il personale marittimo sono ormai consapevoli della necessità di guardare al futuro e alle navi con mentalità completamente diverse. Gli Ufficiali sanno perfettamente che al giorno d'oggi una buona parte della loro professionalità viene considerata anche in base alla capacità di conoscere ed applicare il SMS.