



CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica
<https://rivista.camminodiritto.it>



DALLA TRAGEDIA DEL TITANIC ALL'INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, LA STRADA PERCORSA E DA PERCORRERE PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

L'International Maritime Organization già da oltre mezzo secolo accompagna la comunità internazionale, nella predisposizione di Convenzioni internazionali che si concentrano principalmente sulla sicurezza della navigazione. La salvaguardia della vita umana in mare è vista come un faro verso cui ogni Stato o complesso organizzato che afferisce al mondo del mare deve tendere, in un contesto caratterizzato dall'utilizzo massificato della navigazione. In seno all'IMO sono state sviluppate una miriade di Convenzioni internazionali che dispongono importanti disposizioni per la sicurezza della navigazione generalmente intesa.

di **Andrea Galati**

IUS/13 - DIRITTO INTERNAZIONALE

Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile

Alessio Giaquinto

Publicato, Martedì 8 Agosto 2023

 Abstract ENG

The International Maritime Organization has been accompanying the international community for over half a century in the preparation of international conventions that focus mainly on navigational safety. The safeguarding of human life at sea is seen as a beacon towards which every State or organized complex belonging to the world of the sea must strive, in a context characterized by the mass use of navigation. Within the IMO, a myriad of international Conventions have been developed which set out important provisions for the safety of navigation generally understood.

Sommario: 1. Dalla tragedia del Titanic all'International Maritime Organization, la strada percorsa e da percorrere per la sicurezza della navigazione; 2. Obiettivi, strategie e ambiti di intervento dell'IMO; 3 La struttura organizzativa dell'IMO.; 3.1 Segue: L'Assemblea; 3.2 Segue: Il Consiglio; 3.3 Segue: Segretariato; 3.4 Segue: il Comitato per la Sicurezza Marittima (Maritime Safety Committee, dall'acronimo M.S.C.); 3.5 Segue: il Comitato Giuridico (Legal Committee, dall'Acronimo LEG); 3.6 Segue: il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (Marine Environment Protection Committee, dall'acronimo MEPC); 3.7 Segue: il Comitato per la cooperazione tecnica (Technical Cooperation Committee, dall'acronimo TC); 3.8 Segue: i sottocomitati; 3.9 Segue: Il comitato di facilitazione (Facilitation Committee, dall'acronimo FAL); 4.0 Conclusioni. Il concetto di sicurezza a bordo nave.

1. Dalla tragedia del Titanic all'International Maritime Organization, la strada percorsa e da percorrere per la sicurezza della navigazione

L'uomo sin dai primordi ha cominciato ad utilizzare la navigazione principalmente come strumento di commercio e di guerra. L'incremento delle relazioni umane ha condotto all'evoluzione del traffico via mare, tanto da essere sempre più avvertita l'esigenza di realizzare degli strumenti normativi che ne regolino l'attività e mirino a rafforzare la sicurezza della navigazione. Quest'ultimo profilo è stato recentemente avvertito come importante e preminente al fine di salvaguardare la vita umana in mare^[1].

Con l'affondamento del Titanic^[2], avvenuto nella notte fra il 14 e 15 aprile del 1912, la comunità internazionale ha cominciato a porre luce sul problema della sicurezza della nave, stimolando gli attori della navigazione ad attenzionare tale necessita in modo da porla a prua di ogni interesse economico e commerciale: Safety First^[3].

Nel 1913, all'indomani dell'incidente del Titanic, si svolse a Londra la Conferenza

Internazionale sulla Sicurezza della Vita Umana in Mare in cui venne elaborata la Convenzione per Salvaguardia della Vita Umana in Mare^[4] (nota come Solas, Safety of life at sea). In questo testo vennero condensate alcune prime disposizioni riguardanti specifiche problematiche legate alla sicurezza della navigazione. In particolare la convenzione era distinta in una parte generale costituita da un preambolo e otto titoli riguardanti il regime di applicabilità della convenzione, la declinazione in termini di sicurezza ai possibili rischi di relitti, iceberg o condizioni atmosferiche avverse, caratteristiche costruttive, comunicazione mediante radiotelegrafo, impianti di salvataggio e misure di protezione contro gli incendi. In ultimo, accanto alla parte generale, era stato realizzato un codice riguardante le modalità di comunicazione mediante telegrafo dei possibili pericoli concernenti i relitti, ghiacciai nell'oceano e condizioni meteo marine avverse^[5].

Sebbene il testo di questa convenzione non fu mai ratificato a causa dello scoppio della grande guerra, l'esigenza di regolare la sicurezza della navigazione era considerata sempre più urgente, anche perché in mare si continuavano a consumare tragedie come quella occorsa al transatlantico italiano Principessa Mafalda che naufragò al largo delle coste brasiliane, causando 314 morti (numero mai chiarito)^[6].

Nel 1929 una nuova Conferenza Internazionale sulla Sicurezza della Vita Umana in Mare condusse all'adozione da parte dei principali Stati marittimi del mondo della convenzione S.o.l.a.s. 1929^[7].

In questa formulazione il testo era composto da otto Capitoli di carattere generale e due annessi che disponevano di aspetti legati alla costruzione delle navi, apparecchi e dispositivi di salvataggio, norme concernenti la sicurezza della navigazione e certificati di sicurezza, nonché il regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare^[8].

Anche in questo caso gli sviluppi furono bloccati dallo scoppio della seconda guerra mondiale, ma nel 1948 anche a seguito di ulteriori sinistri come quello del George Philippar o dell'Orazio, la terza Conferenza Internazionale sulla Sicurezza della Vita Umana in Mare approvò una versione aggiornata della Solas^[9].

Con la creazione dell'Organizzazione delle Nazioni Unite nel 1948 il compito di realizzare e promuovere il tessuto normativo che attenzionasse la sicurezza della navigazione fu affidato all'Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (dall'acronimo IMCO). Questa organizzazione, istituita con la Convenzione di Ginevra del 1948 ed entrata in vigore nel 1958^[10], cominciò a tutti gli effetti ad operare nel 1959^[11].

Fra gli scopi dell'IMCO vi è quello principale di fornire un meccanismo per la

cooperazione tra i governi nel campo della regolamentazione e delle pratiche governative relative a questioni tecniche di ogni tipo che interessano le navi impegnate nel commercio internazionale, nonché a incoraggiare e facilitare l'adozione generale dei più elevati standard praticabili in materia di sicurezza marittima, efficienza della navigazione, prevenzione e controllo dell'inquinamento marino causato dalle navi^[12].

A decorrere dal 1982 l'IMCO mutò con efficacia retroattiva il proprio nome in International Maritime Organization (dall'acronimo IMO) così come deciso dall'Assemblea dell'IMCO e riportato nelle risoluzioni A.358 (IX) e A.371 (X) correttiva della A.358^[13].

L'I.M.O. oggi svolge una funzione nettamente importante nell'ambito della sicurezza della navigazione, elaborando un vasto numero di strumenti normativi (convenzioni, risoluzioni, circolari) capaci di fornire agli attori della navigazione risorse essenziali al fine di garantire la sicurezza della vita umana in mare. In particolare, in seno all'I.M.O. è stata assorbita e continua ad essere centrale la convenzione Solas aggiornata nel corso degli anni e resa aderente alle nuove declinazioni della sicurezza della navigazione che esige di essere continuamente adattata all'evoluzione tecnica della nave^[14].

2. Obiettivi, strategie e ambiti di intervento

Gli obiettivi perseguiti dall'I.M.O. e sanciti nella Convenzione istitutiva riguardano principalmente la creazione di una rete di collaborazione fra i vari Stati aderenti che sia volta all'analisi delle questioni che riguardano la navigazione commerciale, in particolare la sicurezza della navigazione, la prevenzione e la lotta all'inquinamento prodotto da navi come anche altre problematiche di natura giuridica e amministrativa^[15].

Per poter realizzare questi obiettivi, l'IMO, attraverso la sua struttura, elabora e sottopone ai vari Stati diversi strumenti internazionali, fra cui progetti di convenzione, codici, risoluzioni e circolari.

Le Convenzioni rappresentano i pilastri portanti dell'Organizzazione, in quanto loro tramite vengono regolati i vari aspetti in cui si declinano la sicurezza della navigazione, la protezione dell'ambiente marino, la salvaguardia della vita umana in mare, la protezione della nave e del carico trasportato.

Sovente, le Convenzioni contengono soltanto i profili generali della disciplina che intendono regolare, mentre i Codici - che all'uopo sono parte integrante di esse - assolvono alla funzione di completarle, specificandone e dettagliandone gli aspetti tecnici.

I progetti di Convenzione per poter entrare in vigore devono essere ratificati dagli Stati membri, secondo i procedimenti previsti dai rispettivi ordinamenti. In molti casi, la loro entrata in vigore è comunque subordinata alla ratifica di un numero di Stati tali da rappresentare una certa percentuale di stazza lorda del naviglio mercantile mondiale^[16].

Le risoluzioni, invece, vengono utilizzate dall'Assemblea, dal Consiglio e dai Comitati come strumento per modificare e aggiornare le Convenzioni, rendendole aderenti alle esigenze che con il passare del tempo si pongono e in linea con l'evoluzione tecnica che caratterizza il settore della navigazione^[17].

In ultimo, le circolari forniscono agli Stati e a tutti gli operatori della navigazione delle indicazioni, chiarimenti e orientamenti su precisi aspetti operativi che dovessero risultare dubbi o per cui è necessaria maggiore attenzione^[18].

3. La struttura organizzativa dell'I.M.O.

L'IMO ha sede a Londra e attualmente vi prendono parte 175 Stati e 3 membri associati (Hong Kong, Macao e Isole Faroe)^[19]. Gli organi che compongono l'Organizzazione sono l'Assemblea, il Consiglio, il Segretariato, il Comitato per la sicurezza marittima, il Comitato giuridico, il Comitato per la protezione dell'ambiente marino, il Comitato della cooperazione tecnica, il Comitato di facilitazione, i Sottocomitati nonché gli organi ausiliari che l'IMO ritenesse necessario istituire^[20]. Ognuno di questi organi ha una precisa composizione, organizzazione e funzione, nonché il preciso scopo di assicurare il perseguimento degli obiettivi stabiliti dalla Convenzione istitutiva dell'IMO.

3.1. Segue: l'Assemblea

L'Assemblea è il cuore dell'IMO, ad essa sono affidate delle funzioni legislative, di impulso e di gestione. Dal punto di vista operativo essa deferisce la gran parte delle sue funzioni al Consiglio ad eccezione di quelle che le sono propriamente assegnate. Invero, la Convenzione dispone che l'Assemblea possa rinviare al Consiglio, per esame o per decisione, qualsiasi affare di competenza dell'Organizzazione, restando però inteso che non deve essere delegata la facoltà di presentare raccomandazioni agli Stati membri e ai membri associati volti a stimolarli ad adottare norme e direttive concernenti la sicurezza marittima e la protezione ambientale.

All'Assemblea è affidato il compito di pronunciarsi su tutte le questioni che le sono sottoposte dal Consiglio^[21]. Essa ha il compito di adempiere le funzioni e gli scopi che sono attribuiti all'I.M.O. predisponendo le risorse e gli strumenti necessari ad assicurarne

gli scopi. La Convenzione prevede l'esplicita riserva che l'Assemblea trasmetta al Consiglio ogni questione che afferisce agli scopi dell'Organizzazione, nonché l'elaborazione di disegni di convenzioni, accordi e altri documenti appropriati, affinché esso realizzi delle raccomandazioni o proponga strumenti appropriati. Parimenti, le raccomandazioni o gli strumenti che siano sottoposti dal Consiglio all'Assemblea, necessitano dell'accettazione di quest'ultima. Nel caso in cui non siano accettati saranno nuovamente trasmesse al Consiglio per un riesame, con eventuali osservazioni dell'Assemblea^[22].

Essa ha la possibilità di adottare qualsiasi provvedimento che sia appropriato al fine di promuovere la cooperazione tecnica, tenendo anche conto dei bisogni dei paesi in via di sviluppo^[23].

In ultimo, l'Assemblea può decidere di adunare una conferenza internazionale o di seguire qualsiasi altra procedura adeguata al fine di coinvolgere all'adozione di convenzioni internazionali o di emendamenti a convenzioni elaborate dal Comitato della sicurezza marittima, dal Comitato giuridico, dal Comitato per la protezione dell'ambiente marino, dal Comitato per la cooperazione tecnica o da altri organi dell'Organizzazione^[24].

Come si diceva, fra le funzioni che non possono essere delegate dall'Assemblea rientra nello specifico, quella di raccomandare agli Stati membri l'introduzione di norme e di direttive relative alla sicurezza marittima, alla prevenzione e lotta dell'inquinamento marino prodotto da navi, nonché ad altre questioni concernenti gli effetti della navigazione sull'ambiente marittimo che sono assegnate all'IMO o che discendano dall'applicazione di strumenti internazionali^[25].

In particolare, l'IMO svolge una funzione di impulso, ogni qual volta realizzi delle raccomandazioni volte a promuovere l'applicazione degli strumenti più efficaci per garantire la sicurezza marittima, la prevenzione dell'inquinamento marino e la lotta all'inquinamento prodotto da navi. Ad ogni modo, sulla base delle considerate premesse che il tessuto normativo concernente questi ambiti è sempre in continua evoluzione, l'Assemblea può all'uopo adottare degli emendamenti volti a rendere aderente il corredo delle convenzioni ai più recenti aggiornamenti tecnici^[26].

L'Assemblea è composta dagli Stati membri e dai membri associati^[27]. Per il suo funzionamento, deve eleggere per ogni sessione ordinaria, un Presidente e due Vicepresidenti che restano in carica fino alla successiva sessione ordinaria; non possono svolgere queste funzioni i membri associati^[28]. Essa si riunisce in sessione ordinaria una volta ogni due anni. Dovrà essere convocata una sessione straordinaria, dopo un preavviso di sessanta giorni, ogni volta che un terzo dei membri ne notifichi la domanda al

Segretario generale oppure ogni volta che il Consiglio lo reputi necessario, purché con un preavviso di sessanta giorni^[29]. Inoltre, per la validità delle deliberazioni essa deve riunire la maggioranza dei membri che non siano membri associati^[30].

In ultimo, l'Assemblea può istituire organi temporanei o permanenti, purché in quest'ultimo caso ci sia una raccomandazione del Consiglio^[31]. Ad essa è inoltre affidato il compito di eleggere i rappresentanti del Consiglio, nonché approvare la nomina da parte di quest'ultimo del Segretario generale^[32].

Ad essa è attribuito il compito di approvare il programma di lavoro dell'Organizzazione^[33], il regolamento interno^[34], esaminare le spese e approvarne i conti^[35], nonché votare il bilancio di previsione e stabilirne l'ordinamento finanziario^[36].

3.2. Segue: il Consiglio

Il Consiglio è l'organo esecutivo dell'Organizzazione. In particolare, nell'intervallo tra le sessioni dell'Assemblea ad esso è affidato il compito di svolgere tutte le funzioni dell'IMO, ad eccezione della facoltà di presentare raccomandazioni agli Stati membri e ai membri associati volti a stimolarli ad adottare norme e direttive concernenti la sicurezza marittima e la protezione ambientale, in quanto prerogativa esplicitamente riservata all'Assemblea^[37].

Sotto il profilo interno, al Consiglio è affidato il compito di esaminare il progetto di programma di lavoro e il preventivo di spesa, i quali vengono approntati dal Segretariato generale sulla base delle proposte che vengono formulate dal Comitato per la sicurezza marittima, dal Comitato giuridico, dal Comitato per la protezione dell'ambiente marino, dal Comitato per la cooperazione tecnica, dal Comitato di facilitazioni e di altri organi dell'Organizzazione. Tali documenti vengono formulati tenendo conto dell'interesse generale e delle priorità dell'IMO^[38].

Al Consiglio è affidato il compito di ricevere i rapporti, le proposte e le raccomandazioni dei Comitati e dei sottocomitati e trasmetterli all'Assemblea (o per informazione, ai suoi membri, qualora essa non fosse adunata), potendo inserire anche osservazioni o raccomandazioni^[39]. Inoltre, esso esamina le questioni affidate alla competenza dei suddetti Comitati solo dopo averli consultati^[40].

Sotto il profilo esterno, il Consiglio, previa approvazione dell'Assemblea e nei limiti sanciti dalla Convenzione, potrà concludere accordi o stabilire delle disposizioni che hanno ad oggetto i rapporti con le altre organizzazioni, in modo da assicurarne le dovute

relazioni^[41].

In ultimo, ad esso è affidato il compito di sottoporre all'Assemblea i rendiconti finanziari dell'Organizzazione insieme ai commenti e alle raccomandazioni che avrà formulato. Inoltre, in occasione di ogni sessione ordinaria dell'Assemblea dovrà redigere un rapporto sul lavoro svolto dall'Organizzazione^[42].

Il Consiglio è composto da 40 membri eletti dall'Assemblea^[43], di cui 10 appartenenti agli Stati che hanno un maggiore interesse nel fornire servizi internazionali di navigazione marittima, 10 appartengono agli Stati che hanno un maggiore interesse nel commercio marittimo internazionale e 20 appartengono agli Stati che hanno interesse particolare nel trasporto marittimo o nella navigazione e la cui elezione garantisce che in esso siano rappresentati tutte le grandi regioni geografiche del mondo^[44]. I membri che compongono il Consiglio rimangono in carica fino alla chiusura della successiva sessione ordinaria dell'Assemblea che li ha eletti. I membri uscenti possono essere rieletti^[45].

Esso nomina, con l'approvazione dell'Assemblea, il Segretario Generale, assumendo tutte le disposizioni necessarie ai fini dell'assunzione del personale necessario ad espletare le finalità dell'Organizzazione^[46].

Il Consiglio una volta eletto, nomina il suo Presidente e adotta il regolamento interno e si riunisce, con un preavviso di un mese, su convocazione del suo presidente o quando viene richiesto da almeno quattro dei suoi Membri ogni qualvolta sia necessario per la realizzazione della sua finalità. Non è previsto uno specifico luogo in cui si svolgano le riunioni, la norma convenzionale lascia infatti libera questa scelta, disponendo che si aduni in qualsiasi luogo che giudichi appropriato^[47].

Alle adunanze partecipano solo i membri che compongono lo compongono, tuttavia quanto questi esamini una questione di cui abbia interesse un membro dell'Assemblea che non sia stato eletto, viene comunque invitato a partecipare alle deliberazioni, pur senza avere il diritto di voto^[48].

3.3 - Segue: Segretariato

Il Segretariato ha la funzione di curare la conservazione, raccolta e trasmissione dei documenti, ordini del giorno, verbali e informazioni necessarie al lavoro dell'Organizzazione, in modo da garantirne l'efficace svolgimento delle funzioni^[49]. Al Segretario è affidata innanzitutto una funzione di gestione, infatti è tenuto a redigere il bilancio di previsione biennale e i conti annuali, sottoponendoli al Consiglio^[50], ma ha

anche una funzione di raccordo in quanto incaricato di tenere informati tutti i membri dell'Organizzazione sulle attività svolte dalla stessa. In tal senso, per migliorare il raccordo, ciascun membro dell'Organizzazione può chiedere l'accreditamento di uno o più suoi rappresentanti^[51]. La Convenzione, l'Assemblea o il Consiglio potranno comunque assegnare al Segretario qualsiasi altra funzionale congeniale alla migliore realizzazione degli interessi dell'IMO^[52]

Il Segretariato è costituito dal Segretario Generale, il quale viene nominato dal Consiglio con l'approvazione dell'Assemblea e che, a sua volta, nomina il contingente di personale necessario ad assicurare l'efficiente funzionamento dell'Organizzazione. La natura giuridica del Segretario è quella di funzionario amministrativo dell'Organizzazione^[53].

Il Segretario e il personale dell'ufficio in analisi, devono svolgere le funzioni loro assegnate in maniera terza e imparziale, astenendosi dal compiere qualunque atto incompatibile con la loro condizione di funzionari internazionali^[54].

3.4. Segue: il Comitato per la Sicurezza Marittima (Maritime Safety Committee, dall'acronimo MSC)

Il Comitato per la Sicurezza marittima ha la funzione di esaminare ogni questione che ricade nella sfera di competenza dell'Organizzazione e che concerne gli ausili alla navigazione, la costruzione e l'equipaggiamento delle navi, la sicurezza dell'equipaggio, le norme in materia di prevenzione degli abbordi, il maneggio e lo stivaggio delle merci pericolose, le procedure e i requisiti per la sicurezza marittima, le informazioni idrografiche, i documenti relativi alla navigazione, le inchieste sugli incidenti, il salvataggio di beni, persone e ogni altra questione che sia riferibile alla sicurezza marittima^[55].

Per poter realizzare i propri compiti, il Comitato sottopone al Consiglio, proposte di regolamenti di sicurezza o emendamenti a quelli già elaborati, raccomandazioni e direttive. Inoltre, ha il compito di redigere un rapporto sul lavoro del Comitato a partire dalla precedente sessione del Consiglio.

Il Comitato è composto da tutti i membri dell'IMO che vi partecipano attraverso le proprie delegazioni. Ogni anno elegge il proprio presidente e vicepresidente adottando il regolamento interno. Esso si riunisce in sessioni di lavoro almeno una volta l'anno^[56].

3.5. Segue: il Comitato Giuridico (Legal Committee, dall'Acronimo LEG)

Il Comitato Giuridico ha la funzione di esaminare ogni questione che ricade nella sfera di competenza dell'Organizzazione. In generale si occupa dei profili di responsabilità relativi al funzionamento delle navi, inclusi danni, inquinamento, reclami dei passeggeri, rimozione dei relitti, nonché degli aspetti legali concernenti il personale marittimo^[57].

Nell'assolvimento delle proprie funzioni il Comitato sottopone al Consiglio le bozze di convenzioni internazionali o emendamenti da questo formulati. Inoltre, ha il compito di redigere un rapporto sul lavoro del Comitato a partire dalla precedente sessione del Consiglio.

Il Comitato è composto da tutti i membri dell'IMO che vi partecipano attraverso le proprie delegazioni. Ogni anno elegge il proprio presidente e vicepresidente adottando le norme di procedura. Esso si riunisce in sessioni di lavoro almeno una volta l'anno^[58].

3.6. Segue: il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (Marine Environment Protection Committee, dall'acronimo MEPC)

Il Comitato per la Protezione dell'ambiente marino ha la funzione di esaminare ogni questione che ricade nella sfera di competenza dell'Organizzazione e relativa alla prevenzione e al controllo dell'inquinamento marino da parte di navi. I propri compiti si sostanziano sia in una attività di ricerca volta ad acquisire informazioni scientifiche e tecniche finalizzate alla prevenzione e al controllo dell'inquinamento marino da parte di navi, sia in attività di predisposizione di regolamenti, raccomandazioni e direttive da indirizzare agli Stati, in particolare, a quelli in via di sviluppo.

Il Comitato, inoltre, ha la funzione di promuovere la cooperazione con le altre organizzazioni in modo da contribuire alla tutela dell'ambiente, alla prevenzione e al controllo dell'inquinamento prodotto da navi^[59].

Per poter realizzare i propri compiti, il Comitato sottopone al Consiglio, proposte di regolamenti o emendamenti a quelli già elaborati, raccomandazioni e direttive. Inoltre, avrà il compito di redigere un rapporto sul lavoro del Comitato a partire dalla precedente sessione del Consiglio^[60].

Il Comitato è composto da tutti i membri dell'IMO che vi partecipano attraverso le proprie delegazioni. Ogni anno elegge il proprio Presidente e Vicepresidente adottando le norme di procedura. Esso si riunisce in sessioni di lavoro almeno una volta l'anno^[61].

3.7. Segue: il Comitato per la cooperazione tecnica (Technical Cooperation

Committee, dall'acronimo TC)

Il Comitato per la Cooperazione tecnica ha la funzione di esaminare tutte le questioni di competenza dell'Organizzazione che riguardino l'esecuzione dei sia progetti di cooperazione tecnica finanziati dall'Organizzazione delle Nazioni Unite in cui l'IMO svolge la funzione di agente d'esecuzione o di cooperazione, sia dei progetti finanziati dalla stessa IMO e destinati al settore della cooperazione tecnica^[62].

Per poter realizzare i propri compiti, il Comitato sottopone al Consiglio, le proposte di raccomandazioni che elabora. Inoltre, avrà il compito di redigere un rapporto sul lavoro del Comitato a partire dalla precedente sessione del Consiglio^[63].

Il Comitato è composto da tutti i membri dell'IMO che vi partecipano attraverso le proprie delegazioni. Ogni anno elegge il proprio Presidente e Vicepresidente adottando le norme di procedura. Esso si riunisce in sessioni di lavoro almeno una volta l'anno^[64].

3.8 - segue: i sottocomitati

Nell'ambito delle competenze affidate ai Comitati e nel quadro degli scopi perseguiti dall'IMO, sono stati istituiti nove sottocomitati che hanno la precipua funzione di fornire competenze specialistiche e settoriali nell'ambito della sicurezza marittima. In particolare:

Il sottocomitato per il trasporto di merci e containers (Sub – Committee on Carriage of Cargoes and Containers, dall'acronimo CCC) si occupa di regolare il trasporto di merci pericolose mediante il continuo aggiornamento di alcuni codici che rivestono una importanza particolare nell'ambito di detto trasporto: a) Il Codice marittimo internazionale per il trasporto di merci solide alla rinfusa (International Maritime Solid Bulk Cargoes, dall'acronimo IMSBC Code); b) Il Codice marittimo internazionale per il trasporto di merci pericolose (International Maritime Dangerous Goods, dall'acronimo IMDG Code); c) Il Codice di sicurezza internazionale per navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (International code of safety for ship using Gases or other low-flashpoint fuels, dall'acronimo IGF); d) Il codice di sicurezza internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa (International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, dall'acronimo IGC). Il sottocomitato per il fattore umano, l'addestramento e la guardia (Sub – Committee on Human Element, Training and Watchkeeping, dall'acronimo H.T.W.) si occupa di curare gli aspetti legati al fattore umano di bordo (formazione, certificazione, revisione e aggiornamento degli IMO model courses, lo stress on ship, et alia). In particolare l'I.M.O. nel 1978 ha adottato la Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della

guardia per i marittimi (Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, dall'acronimo STCW) che è stata nel corso degli anni emendata al fine di renderla aderente ai bisogni e alle problematiche che sono emerse con il tempo e con l'avanzare del commercio marittimo. L'ultimo emendamento è quello c.d. di Manila, avvenuto nella conferenza degli Stati contraenti la S.T.C.W. svoltasi nella medesima città nel dal 21 al 25 giugno 2010. Il Sottocomitato per l'attuazione degli strumenti I.M.O (III) (Sub – Committe on implementation of I.M.O. Instruments) si occupa fornire supporto all'attuazione degli strumenti adottati dall'Organizzazione, analizzare i report delle attività di audit condotti dall'Organizzazione, nonché analizzare i sinistri avvenuti o sfiorati e individuare quali sono state le cause e le possibili strategie da adottare al fine di prevenirli. Il Sottocomitato per la navigazione, le comunicazioni e la ricerca e il salvataggio (Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue, dall'acronimo NCSR) si occupa di tutti i profili concernenti gli aspetti legati alla navigazione e ai sistemi di comunicazione (come il sistema GMDSS). Tale sottocomitato si compone di alcuni gruppi di lavoro che operano congiuntamente con alcune altre organizzazioni internazionali come l'International Civil Aviation Organization (ICAO) allo scopo di armonizzare le norme di ricerca e soccorso in ambito sia marittimo sia aeronautico o con l'International Telecommunications Union (ITU) allo scopo di migliorare gli aspetti legati alla radiocomunicazione marittima. Il Sottocomitato per la prevenzione e la risposta all'inquinamento (Sub-Committee on Pollution Prevention and Response, dall'acronimo PPR) si occupa di ricercare, ma anche sviluppare, aggiornare le tecniche volte a prevenire l'inquinamento in mare. In particolare svolge una funzione importante nell'aggiornamento di diverse convenzioni come la Convenzione Internazionale sull'inquinamento causato da navi (Maritime Pollution Convention, dall'acronimo MARPOL), la Convenzione Internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi (l'International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling System on Ship, dall'acronimo AFS) o la Convenzione internazionale sulla gestione delle acque di zavorra (Ballast Water Management Convention, dall'acronimo BWC). La Sottocommissione per la progettazione e la costruzione delle navi (Sub-Committee on Ship Design and Construction, dall'acronimo D.S.C.) si occupa di ricercare le soluzioni tecniche e le caratteristiche costruttive in grado di garantire la migliore sicurezza della nave. Il Sottocomitato per i sistemi e le attrezzature delle navi (Sub-Committee on Ship Systems and Equipment, dall'acronimo SSE) il quale si occupa di ricercare le soluzioni tecniche e operative legate a tutte le apparecchiature di bordo come i dispositivi di salvataggio (life-saving appliances). **3.9. Segue: Il comitato di facilitazione (Facilitation Committee, dall'acronimo FAL)**

Nonostante la genericità del testo convenzionale che affida al comitato di facilitazione la funzione di porre in essere disposizioni agevolative concernenti la navigazione e il traffico commerciale, esso svolge un ruolo nettamente importante occupandosi di questioni concernenti la semplificazione delle comunicazioni fra nave e nave, fra nave e terra, l'introduzione della tecnologia a bordo, le operazioni di arrivo, permanenza e partenza

delle navi dal porto unitamente alla necessità di semplificare il corredo burocratico e organizzativo che sorregge tutte queste operazioni^[65].

Per poter realizzare i propri compiti, il Comitato sottopone al Consiglio, raccomandazioni e linee guide che questi elabora. Inoltre, ha il compito di redigere un rapporto sul lavoro del Comitato a partire dalla precedente sessione del Consiglio^[66].

Il Comitato è composto da tutti i membri dell'I.M.O. che vi partecipano attraverso le proprie delegazioni. Ogni anno elegge il proprio Presidente e Vicepresidente adottando le norme di procedura. Esso si riunisce in sessioni di lavoro almeno una volta l'anno^[67].

4. Conclusioni. Il concetto di sicurezza a bordo nave

La gran parte della dottrina e degli operatori della navigazione sogliono definire e scindere il termine italiano di sicurezza in Safety e Security. In particolare, secondo alcuni la Safety indicherebbe la protezione delle persone, della nave e delle merci trasportate dai possibili rischi intrinseci all'ambiente in cui si svolgono le attività di bordo, mentre la security indicherebbe la protezione delle persone, della nave e delle merci trasportate dai possibili rischi estrinseci all'attività di bordo e dovuti principalmente all'intervento umano^[68].

Recentemente, vi è stato chi ha affiancato a queste tradizionali definizioni gli stati soggettivi di dolo e di colpa o l'accidentalità degli accadimenti che minano la sicurezza di bordo. Secondo questo orientamento, nella definizione di Safety rientrerebbero i rischi causati da eventi accidentali che si realizzano a bordo, mentre in quella di Security si collocherebbero i rischi causati da eventi causati da una condotta volontaria e malintenzionata dell'individuo^[69].

Considerando l'ampio spettro della sicurezza che è tesa a coprire ogni aspetto della navigazione generalmente intesa, c'è stato chi ha inteso fornire alla sicurezza un significato unico ricomprendente la nave, la vita umana in mare, la navigazione, il lavoro di bordo e la security^[70].

Al di là di ogni sforzo definitorio che negli anni si è tentato di realizzare, ad opinione di chi scrive è necessario risalire, prima ancora che alla definizione, alla funzione di questa bipartizione che è strettamente connessa ad alcuni fatti che sono accaduti nel corso della seconda metà del '900 e che hanno contribuito a cambiare il volto della sicurezza.

È d'uopo evidenziare che già nei primi fondamenti normativi della convenzione Solas il

concetto di sicurezza si declinava esclusivamente in Safety e investe ogni aspetto che riguarda la nave sia dal punto di vista costruttivo (come la struttura, la stabilità, i macchinari e gli impianti elettrici et alia), sia dal punto di vista amministrativo (visite, controlli, certificati di classi et alia), ma che abbraccia anche i mezzi e i sistemi di salvataggio, le radiocomunicazioni, gli strumenti obbligatori per garantire la sicurezza della navigazione (come il radar ARPA, il GPS, l'AIS, le carte nautiche, l'ECDIS, et alia), il carico trasportato e le varie modalità di trasporto, il sistema di propulsione, i controlli e le verifiche che vengono effettuate per garantire il rispetto delle norme in materia di sicurezza.

Nel 1987 a largo del porto di Zeebrugge si assistette al tragico incidente della nave Ro/Ro Herald of Free Enterprise che provocò la morte di 193 persone^[71]. Uno dei sinistri più gravi le cui dinamiche, insieme ad altri incidenti accaduti in quegli anni, hanno indotto a rivedere la sicurezza sotto il profilo della sua gestione e che ha condotto l'IMO ad introdurre il capitolo IX della Solas, nonché ad approvare il Codice Internazionale per la gestione della sicurezza (anche definito International Safety Management Code, dall'acronimo ISM Code)^[72] che ne è parte integrante^[73].

Si è trattato di una rivoluzione epocale che ha comportato una presa di consapevolezza diversa delle questioni che riguardano la sicurezza dal punto di vista della compagnia e dell'equipaggio. Invero, attraverso la predisposizione del c.d. sistema di gestione della sicurezza (anche definito Safety Management System, dall'acronimo SMS) si è fornito l'impulso per la creazione di misure standardizzate volte a definire, documentare e delineare i compiti e le responsabilità di ogni membro dell'equipaggio in modo da garantire che tutte le operazioni concernenti la sicurezza della nave, le operazioni collaterali e l'ambiente marino si inquadrino in un contesto procedurale ben chiaro e scevro da qualunque genere di decisione discrezionale^[74].

Parlare di Safety significa fare riferimento alle modalità operative di gestione di eventuali sinistri (come i casi di incendio, falla, uomo in mare, perdita del carico, sversamento di liquami in mare, protezione dell'ambiente marino da eventuali immissioni dovute alla nave, et alia). Inoltre, impone l'adozione di specifici documenti e la presenza di soggetti qualificati per ogni nave, si pensi al Document of Compliance o al Safety Management Certificate, nonché la presenza di un ufficiale preposto alla Safety che per le navi passeggeri è lo Ship Safety Officer, mentre sulle navi da carico questo compito è affidato al primo ufficiale di coperta.

Il concetto di Security, invece, venne introdotto solo a partire dal 2000 e a seguito dell'attentato terroristico avvenuto a bordo della motonave italiana Achille Lauro nel 1985 e del terrificante attacco alle Torri Gemelle dell'11 settembre del 2001^[75].

Inizialmente con la Convenzione per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the safety of maritime navigation, dall'acronimo S.U.A.) elaborata dall'IMO e adottata in seno alla Conferenza internazionale sulla repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima del 10 marzo 1988 vennero introdotte una serie di misure volte alla repressione degli illeciti causati dal sequestro delle navi con la forza, atti di violenza compiuti a danno delle persone a bordo, atti di distruzione del carico, di comunicazione di informazioni false e tali da pregiudicare la sicurezza della nave o derivanti dal posizionamento di dispositivi o sostanze capaci di distruggere la nave e il carico o minare l'incolumità delle persone a bordo^[76].

Sarà solo a seguito dell'grave attentato alle Torri Gemelle che l'IMO svilupperà il Codice Internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (International Ship and Port Facility Security Code, dall'acronimo ISPS) e volto all'adozione di un sistema di gestione della sicurezza intesa come security che prevede specifiche modalità operative da attuare a bordo e nelle aree portuali nel caso in cui si verificano attacchi di terrorismo, di pirateria. Recentemente si è aggiunto a questi eventi anche il rischio di attacchi cyber capaci di colpire le infrastrutture digitali di bordo^[77].

Parlare di Security significa fare riferimento alle modalità operative con cui far fronte ai possibili attacchi di terrorismo, di pirateria o di natura cyber che possono avvenire a bordo nave o nelle infrastrutture portuale. Inoltre, impone l'adozione di specifici documenti e soggetti per ogni nave (in particolare lo Ship Security Plan, il rilascio dell'International Ship Security Certificate e la presenza di un ufficiale preposto alla security che per le navi passeggeri è lo Ship Security Officer, mentre sulle navi da carico questo compito è affidato al primo ufficiale di coperta), per la compagnia (in particolare l'adozione dello Ship Security Plan e la presenza del Company Security Officer) e per le infrastrutture portuali (in particolare l'adozione del Port Facility Security Plan e la presenza del Port Facility Security Officer)^[78].

In ultimo, considerando il grande impatto ambientale che afferisce all'ambito della navigazione è condivisibile la scelta di chi declina in una specifica partizione della sicurezza anche la protezione dell'ambiente^[79].

Accogliendo una ricostruzione in chiave evolutiva e contenutistica della sicurezza – intesa nella duplice accezione di Safety e Security – ed evidenziando l'importanza del valore della sicurezza che deve intessere ogni attività che si svolga a bordo o collateralmente, si può attribuire ad entrambi i termini un valore che va oltre la loro definizione, in quanto l'accadimento del singolo evento o il manifestarsi di un rischio, impongono l'adozione di una specifica misura di sicurezza astrattamente configurabile come Safety o Security.

Categorie, queste ultime, che raccolgono una molteplicità di modalità operative aderenti agli ipotetici fatti astrattamente configurabili.

Riportando un caso di scuola, un attacco terroristico dal quale, attraverso una specifica condotta posta in essere, derivi un incendio a bordo, sarà trattato nell'ambito sia della Security (per quanto concerne la minaccia terroristica in sé) sia per la Safety (per quanto occorre al fine di prevenire ed estinguere l'incendio).

La sicurezza è il bordone di tutto il tessuto normativo costruito dall'IMO e dai vari Stati i quali hanno sempre tentato di declinarla nella protezione della navigazione generalmente intesa, ovvero per indicare la salvaguardia delle persone, della nave, della merce trasportata. Ogni diversità terminologica non deve smarrire il senso di fondo della sicurezza, che al di là di ogni considerazione o ambiguità terminologica è il faro che illumina ogni attività che investe la nave, la navigazione, tutte le operazioni collaterali e che deve essere considerata come caposaldo da parte di tutti gli operatori che si occupano di questi aspetti^[80].

Note e riferimenti bibliografici

[1] V. Vallario, *Sicurezza in mare, sviluppi della normativa, tecniche e considerazioni giuridiche*, Cedam, Padova, 1986, p. 20. Si veda sul punto anche U. La Torre (a cura di), A. L. M. Sia (a cura di), *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*, Rubbettino, Università di Catanzaro – Facoltà di giurisprudenza, 2011.

[2] Il Titanic fu una delle navi passeggeri più grandi e all'avanguardia del 1900. Nel 1912 durante il suo viaggio inaugurale affondò a largo di Terranova (precisamente a lat. 41°43'55"N e long. 049°56'45" W) a seguito della collisione con un iceberg che a causa delle particolari condizioni meteo-marine, raggiunse quelle latitudini. Sul punto: S. Barczewski, *Titanic, a night remembered*, Hambledon Continuum, Londra, 2006.

[3] Si osservi la ricostruzione fornita da V. Vallario, *Sicurezza in mare, sviluppi della normativa, tecniche e considerazioni giuridiche*, Cedam, Padova, 1986, pp. 19 e ss.

[4] *Ibidem*.

[5] Il testo della Convenzione Solas del 1914 pubblicato dal Board of Trade inglese è attualmente reperibile al sito dell'IMO www.imo.org o comunque al seguente link: {https/URL}

[6] Il Principessa Mafalda e il Principessa Jolanda furono due transatlantici costruiti nel 1908 dalla Società Esercizio Bacini di Riva Trigoso per conto della Lloyd Italiano, poi diventata Navigazione Generale Italiana. Il destino di queste navi fu in entrambi i casi davvero infausto, infatti il Principessa Jolanda affondò, davanti ad una folla attonita, proprio durante le operazioni di varo. Diversamente, il Principessa Mafalda, dopo che durante la prima guerra mondiale fu adibita a nave alloggio ufficiali a Taranto, venne reimpiegata sulla rotta Genova – New York. Durante il suo ultimo viaggio dell'ottobre 1927, il transatlantico fu costretto a numerose soste tecniche causate da guasti agli impianti motore che continuavano a ripetersi. Dai resoconti pubblicati successivamente, emerse che gli armatori erano consapevoli dei grossi problemi tecnici della nave ed infatti, quello sarebbe stato l'ultimo viaggio, prima di essere dismessa. In quell'occasione i passeggeri erano perlopiù emigranti in Sud America; fra i superstiti c'era anche un pasticcere italiano, che cercava di trovare altrove la sua fortuna, Ruggero Bauli. Sul punto, M. Cuzzi (a cura di), *Naufragi. Storia d'Italia sul fondo del mare*, Il Saggiatore, Milano, 2017.

[7] V. Vallario, *Sicurezza in mare, sviluppi della normativa, tecniche e considerazioni giuridiche*, Cedam, Padova, 1986, p. 20 e ss.

[8] Il testo della Convenzione Solas del 1914 pubblicato dal Board of Trade inglese è attualmente reperibile al sito dell'I.M.O. www.imo.org o comunque al seguente link: {https/URL}

[9] V. Vallario, *Sicurezza in mare, sviluppi della normativa, tecniche e considerazioni giuridiche*, Cedam, Padova, 1986, p. 20 e ss.

[10] L'iter per l'entrata in vigore della convenzione è stato alquanto lungo e travagliato. Molti Stati, infatti, avevano il timore che l'adesione all'IMO potesse comportare delle interferenze o limitazioni alla loro sovranità. In particolare, l'entrata in vigore era subordinata alla ratifica di 21 Stati di cui 7 dovevano avere ciascuno una stazza complessiva non inferiore a 1.000.000 tonnellate lorde di naviglio. Sul punto www.imo.org.

[11] A. Chircop, «The International Maritime Organization» in *The Oxford Handbook of the Law of the sea*, Oxford, 2014, p. 417. In particolare l'autore osserva che l'idea di una organizzazione che riguardasse la navigazione era già stata proposta nella Conferenza Marittima Internazionale di Washington del 1889, ma non fu considerata fattibile. Nel 1897 fu costituito un Comitato internazionale Marittimo che elaborò alcune convenzioni fra cui la Convenzione di Bruxelles sulle collisioni del 1910, la Convenzione internazionale per l'unificazione delle regole relative alla limitazione di responsabilità dei proprietari di navi marittime del 1924 et alia.

[12] Cfr. Art. 1, Convenzione istitutiva dell'Intergovernmental Maritime Consultative Organization del 1948.

[13] Le risorse sono reperibili sul sito www.imo.org.

[14] Sul punto, J.U. Schroder Hinrichs, E. Hollnagel, M. Baldauf, «From Titanic to Costa Concordia – a century of lessons not learned» in *WMU Journal of Maritime Affairs*, Svezia, 2012. In questo articolo, oltre agli aspetti dialogici che caratterizzano l'affondamento del Titanic e quello della Costa Concordia, si riconosce che il percorso per il miglioramento della sicurezza di bordo non potrà avere mai fine, ponendosi l'accento sul concetto metodologico di sicurezza sostenibile che tiene conto della molteplicità dei fattori, talora sottovalutati, la cui combinazione è poi cruciale per l'accadimento dei sinistri.

[15] Cfr. Art. 1, Convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale del 6 marzo 1948.

[16] In particolare, ogni Convenzione stabilisce quale debba essere la percentuale di tonnellaggio mondiale alla cui ratifica è subordinata l'entrata in vigore. Un caso è rappresentato dalla recente entrata in vigore della Convenzione sul Lavoro Marittimo (*Maritime Labour Convention*, dall'acronimo MLC) la cui entrata in vigore è stata subordinata alla ratifica da parte almeno di 30 Stati che rappresentassero almeno il 33% del totale della stazza lorda del naviglio mercantile mondiale.

[17] Ogni risoluzione ha una specifica denominazione. Il modello di nome è di questo genere "ABC.123 (45) dove le lettere esemplificative "ABC" sono sostituite con le iniziali di chi ha approvato la risoluzione (A: Assemblea, C: Consiglio, MSC: Comitato per la sicurezza marittima, MEPC: Comitato per l'inquinamento dell'ambiente marittimo, LEG: Comitato Legale, FAL: Comitato di facilitazione). Il numero esemplificativo "123" indica il numero cronologico della risoluzione. In ultimo, il numero tra le parentesi, indica la sessione in cui è stata approvata la risoluzione.

[18] Ogni circolare ha uno specifico suffisso concernente la categoria per la quale viene emanata e nel caso in cui essa afferisca a più categorie si utilizzano più suffissi. Dopo il suffisso viene posto in modo sequenziale il cronologico della Circolare con l'abbreviazione "Circ." (a titolo esemplificativo la circolare riguardante le linee guida per facilitare le sessioni dei comitati in remoto durante l'emergenza pandemica ha preso il nome di {https/URL}).

[19] In particolare l'art. 9, *ibidem*, statuisce che "Un membro associato ha i diritti e gli obblighi riconosciuti a qualsiasi membro dalla Convenzione. Esso, Tuttavia, non può partecipare alle votazioni del Consiglio né essere membro di quest'organo", specificando inoltre ai fini applicativi che "la parola «membro», nella presente Convenzione, è considerata salvo indicazione contraria del contesto, designare anche i membri associati".

[20] Cfr. Art. 11, *ibidem*.

[21] Cfr. Art. 15, lett. c, *ibidem*.

[22] Cfr. Art. 15 lett. i, *ibidem*. In particolare viene stabilito che l'Assemblea ha la funzione di "adempiere le funzioni affidate all'Organizzazione, con la riserva che l'Assemblea trasmetterà al Consiglio le questioni indicati nelle lettere a) e b) dell'articolo 2 affinché faccia raccomandazioni o proponga strumenti appropriati, come pure con la riserva che tutti gli strumenti o raccomandazione sottoposti dal Consiglio all'Assemblea e che questa non avrà accettato saranno trasmessi al Consiglio per riesame, con le eventuali osservazioni dell'Assemblea".

[23] Cfr. Art. 15, lett. k, *ibidem*.

[24] Cfr. Art. 15, lett. l, *ibidem*.

[25] Cfr. Art. 15, lett. m, *ibidem*.

[26] Cfr. Art. 15, lett. i, *ibidem*.

[27] Cfr. Art. 15, lett. i, *ibidem*.

[28] Cfr. Art. 15, lett. a, *ibidem*.

[29] Cfr. Art. 13, *Ibidem*.

[30] Cfr. Art. 14, *Ibidem*.

[31] Cfr. Art. 15, lett. c, *ibidem*.

[32] Cfr. Art. 15 lett. d e Art. 22, *ibidem*.

[33] Cfr. Art. 15, lett. f, ibidem.

[34] Cfr. Art. 15, lett. b, ibidem.

[35] Cfr. Art. 15, lett. h, ibidem.

[36] Cfr. Art. 15, lett. g, ibidem.

[37] Cfr. Art. 26, ibidem.

[38] Cfr. Art. 21, lett. a, ibidem.

[39] Cfr. Art. 21, lett. b, ibidem.

[40] Cfr. Art. 21, lett. c, ibidem.

[41] Art. 25, ibidem. In particolare si rimanda alla Parte XVI della Convenzione in cui da un lato vengono delineati le relazioni con l'O.N.U. di cui l'I.M.O. è un'istituzione specializzata e dall'altro, viene riconosciuta la possibilità dell'I.M.O. di stringere rapporti di collaborazioni con altre organizzazioni, in modo da convolvere alla migliore realizzazione degli scopi previsti dalla Convenzione. In particolare, all'Art. 68 viene statuito che "Subject to approval by a two-thirds majority vote of the Assembly, the Organization may take over from any other international organizations, governmental or non-governmental, such functions, resources and obligations within the scope of the Organization as may be transferred to the Organization by international agreements or by mutually acceptable arrangements entered into between competent authorities of the respective organizations. Similarly, the Organization may take over any administrative functions which are within its scope and which have been entrusted to a Government under the terms of any international instrument".

[42] Cfr. Art. 24, ibidem.

[43] Cfr. Art. 16, ibidem.

[44] Cfr. Art. 17, ibidem.

[45] Cfr. Art. 18, ibidem.

[46] Cfr. Art. 22, ibidem.

[47] Cfr. Art. 19, ibidem.

[48] Cfr. Art. 20, ibidem.

[49] Cfr. Art. 53, ibidem.

[50] Cfr. Art. 54, ibidem.

[51] Cfr. Art. 55, ibidem.

[52] Cfr. Art. 57, ibidem.

[53] Cfr. Art. 50, ibidem.

[54] Cfr. Art. 56, ibidem. In particolare viene disposto che "In the performance of their duties the Secretary-General and the staff shall not seek or receive instructions from any Government or from any authority external to the Organization".

[55] Cfr. Art. 28, ibidem.

[56] Cfr. Art. 30, ibidem. Sul sito www.imo.org sono pubblicati tutti i verbali delle sessioni di lavoro del Comitato.

[57] Cfr. Art. 33, ibidem. La convenzione dispone, fra le altre cose, che "Il Comitato Giuridico compirà tutti quei passi necessari all'espletamento dei compiti assegnatogli dalla presente Convenzione o dall'Assemblea o dal Consiglio, o qualsiasi compito, che ricada nell'ambito delle materie trattate al presente articolo, che possa esserle

assegnato da o ai sensi di un qualsiasi altro strumento internazionale che l'Organizzazione avrà accettato”.

[58] Cfr. Art. 35, *ibidem*. Sul sito www.imo.org sono pubblicati tutti i verbali delle sessioni di lavoro del Comitato.

[59] Cfr. Art. 38, *ibidem*.

[60] Cfr. Art. 39, *ibidem*.

[61] Cfr. Art. 40, *ibidem*. Sul sito www.imo.org sono pubblicati tutti i verbali delle sessioni di lavoro del Comitato.

[62] Cfr. Art. 43, *ibidem*.

[63] Cfr. Art. 44, *ibidem*.

[64] Cfr. Art. 45, *ibidem*. Sul sito www.imo.org sono pubblicati tutti i verbali delle sessioni di lavoro del Comitato.

[65] Cfr. Art. 48, *Ibidem*.

[66] Cfr. Art. 49, *Ibidem*.

[67] Cfr. Art. 50, *Ibidem*. Sul sito www.imo.org sono pubblicati tutti i verbali delle sessioni di lavoro del Comitato.

[68] Sul punto A. Facco, «Evoluzione della normativa in tema di port security» in *Sicurezza, navigazione e trasporto* (a cura di) R. Tranquilli, E. G. Rosafio, Giuffrè, Milano, 2008, p. 364 in cui per Safety “ci si riferisce alla sicurezza intesa quale salvaguardia di persone, mezzi di trasporto e beni trasportati dalla pericolosità intrinseca della navigazione intesa in senso tecnico, e quindi dalla pericolosità derivante dall’ambiente in cui si svolge”, diversamente per Security ci si riferisce alla “tutela di persone, mezzi di trasporto e beni trasportati dalla pericolosità estrinseca alla navigazione e, quindi, dovuta ad interventi umani all’attività navigatoria in quanto tale quali gli atti illeciti di natura terroristica”. Ancora, Guardia Costiera, «Approfondimento sulla sicurezza della navigazione», risorsa reperibile al sito www.nauticalreport.it, in cui la Safety viene intesa come “sicurezza della navigazione in senso stretto e salvaguardia della vita umana in mare, pone al centro la nave con particolare riguardo alla sua costruzione, galleggiabilità, stabilità, propulsione e governo, servizi, armamento, dotazioni di sicurezza, protezione attiva e passiva contro gli incendi e preparazione degli equipaggi”, mentre la Security viene intesa come “combinazione delle misure preventive dirette a proteggere il trasporto marittimo e gli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali”.

[69] Sul Punto R. Antola, *Fondamenti di Costruzione e Gestione della Nave*, edizione Simone, Napoli, 2021, p. 17. Nel caso di specie, l’autore definisce la Safety come “combinazione delle misure preventive dirette a proteggere il trasporto marittimo e gli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali”, mentre la Security come “combinazione delle misure preventive dirette a proteggere il trasporto marittimo e gli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali”.

[70] Sul punto A. Vecchia Formisano, *Captain’s Handbook*, edizioni Duemme, Napoli, 2017 p. 22.4 e 22.5. Nel caso di specie, l’autore evidenziato l’ampiezza terminologica del termine sicurezza la declina in: a) sicurezza della nave con riferimento “alla costruzione/compartimentazione della nave, alle macchine, all’impianto elettrico, alla stabilità e a tutti i mezzi che servono a contrastare ciò che tende a distruggerla, come i mezzi di prosciugamento dell’acqua di falla e i mezzi antincendio”; b) sicurezza della vita umana in mare con riferimento “ai mezzi di salvataggio, cioè ai mezzi che non servono alla nave ma alle persone, in modo che queste possano sopravvivere, in caso di abbandono nave, fino all’arrivo dei soccorsi”; c) sicurezza della navigazione, con particolare riferimento “a tutta la strumentazione del ponte di comando che permette di condurre una navigazione sicura, e tutti gli aiuti esterni alla nave che conseguono lo stesso scopo, come, per esempio, il segnalamento marittimo”; d) sicurezza del lavoro con riferimento “ai mezzi e sistemi, alle norme e linee guida, alle procedure, alle pratiche di lavoro e a tutte le precauzioni che si adottano per rendere il lavoro sicuro”; e) security, inteso come “un termine entrato alla ribalta dopo l’11 settembre 2001 e si riferisce alle precauzioni che si adottano contro il terrorismo (terrorism) e l’infiltrazione di clandestini (stowaway) a bordo”.

[71] G. Praetorius, M. Lundh, M. Lutzhoft, «Learning From The Past For Pro-activity – A Re-analysis Of The Accident Of The MV Herald Of Free Enterprise» in *Proceedings of the fourth Resilience Engineering Symposium: June 8-10, 2011, Sophia Antipolis, France, Presses des Mines, Paris, 2011.*

[72] G.W. Gill, C. M. Wahner, «The Herald of Free Enterprise Casualty and Its Effect on Maritime Safety

Philosophy» in *Marine Technology Society Journal*, Washington DC, 2012, pp. 72 e ss.

[73] Sul punto A. Vecchia Formisano, *Captain's Handbook*, edizioni Duenne, Napoli, 2017 pp. 22.8 e ss.

[74] Si veda in particolare B.M. Batalden, A.K. Sydnes, «Maritime safety and the ISM code: a study of investigated casualties and incidents» in *WMU Journal of Maritime Affairs*, Springer, Berlino, 2014.

[75] Si veda in particolare M. Halberstam, «Terrorism on the High Seas: the Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety» in *The American Journal of International Law*, Cambridge University Press, 1988, pp. 269-310. Ancora, A. Kirchner, «Maritime Security: Consequences for the Maritime Transport Industry» in *Ocean Yearbook 19*, A. Chircop, M.L. McConnel (eds), University of Chicago, 2005, p. 209 e ss.

[76] Cfr. Convenzione per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima del 10 marzo 1988. In particolare, le premesse che muovono l'adozione di tale convenzione affondano le loro radici nella risoluzione 40/61 dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite del 9 dicembre 1985, con cui è stato "domandato con forza a tutti gli Stati, unilateralmente e in collaborazione con gli altri Stati, nonché agli organi competenti dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, di contribuire all'eliminazione progressiva delle cause profonde del terrorismo internazionale e di prestare un'attenzione speciale a tutte le situazioni — tra le quali il colonialismo, il razzismo, le situazioni che svelano violazioni massicce e flagranti dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali e quelle che sono legate all'occupazione straniera — che potrebbero suscitare atti di terrorismo internazionale e compromettere la pace e la sicurezza internazionale".

[77] Informazioni reperibili al sito www.imo.org.

[78] Sul punto A. Vecchia Formisano, *Captain's Handbook*, edizioni Duenne, Napoli, 2017 pp. 22.14 e ss.

[79] Si veda sul punto la ricostruzione fornita da E. Faraci, «La sicurezza marittima e le problematiche ambientali connesse con l'esercizio della nave, con particolare riguardo alla recente evoluzione della normativa comunitaria» in *La sicurezza nella navigazione. Profili di Diritto Interno, Comunitario ed Internazionale* (a cura di G. Mancuso e N. Romana), Collana delle Pubblicazioni del Dipartimento di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente, Università degli Studi di Palermo, 2006. Si veda anche L. Micciché, «Le norme internazionali ed interne sulla sicurezza della navigazione marittima con particolare riferimento alle disposizioni relative al mezzo nautico» in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2006.

[80] Su questo profilo è interessante lo studio condotto da A. Rizzo, «Sicurezza della Vita Umana in Mare» in *Rivista di Diritto dell'Economia dei Trasporti e dell'Ambiente* Vol. IX, 2011, pp. 395 e ss.

* Il simbolo {https/URL} sostituisce i link visualizzabili sulla pagina:

<https://rivista.camminodiritto.it/articolo.asp?id=8846>