

GAETANO LIBRANDO

(Senior Legal Officer, International Maritime Organization – IMO – Londra)

LE MISURE ADOTTATE DALL'ORGANIZZAZIONE
MARITTIMA INTERNAZIONALE (IMO) SULLA SICUREZZA
NELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI

SOMMARIO: 1. – Premessa. 2. – La reazione agli attentati del 2001. 3. – L'azione dell'IMO. 4. – Le nuove misure sulla sicurezza. 5. – Sicurezza a bordo delle navi. 6. – Sicurezza dei porti. 7. – Valutazione della sicurezza delle installazioni portuarie. 8. – Il piano di sicurezza dell'installazione portuaria. 9. – L'addetto alla sicurezza dell'installazione portuaria. 10. – Dichiarazione di conformità alla nuova normativa sulla sicurezza. 11. – Entrata in vigore ed applicazione. 12. – Misure di carattere giuridico. 13. – Conclusioni.

1. Premessa.

1. Come ebbi l'onore di riferire in occasione del Convegno dello scorso anno, consentitemi di premettere che l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO)¹ è l'Agenzia Specializzata delle Nazioni Unite responsabile per la sicurezza della navigazione, per la prevenzione dell'inquinamento del mare derivante dalle navi e per le questioni giuridiche ivi attinenti.

2. Il mandato globale dell'Organizzazione è riconosciuto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (UNCLOS, 1982), che invita gli Stati ad osservare gli standard adottati

¹ L'IMO ha sede a Londra, 4 Albert Embankment SE1 7SR. Per ulteriori informazioni consultare il sito internet: www.imo.org.

Le opinioni espresse sono quelle dell'autore e non rappresentano necessariamente quelle dell'Organizzazione.

dall'IMO per quanto riguarda la sicurezza della navigazione e la prevenzione dell'inquinamento.

3. Il successo dell'attività dell'IMO è provato dall'ampia ed in alcuni casi quasi universale accettazione dei suoi trattati: oggi è praticamente impossibile per una nave svolgere attività commerciali su rotte internazionali, a meno che non osservi gli standard stabiliti dalle convenzioni IMO.

4. Sotto gli auspici dell'Organizzazione sono state adottate oltre 40 convenzioni, quasi tutte in vigore, ed un migliaio di raccomandazioni, codici e direttive. Questi strumenti costituiscono il quadro regolatorio dello *shipping* internazionale e sono costantemente aggiornati e perfezionati. Al fine di essere applicati, tali strumenti devono essere ratificati dai singoli Stati ed incorporati nelle legislazioni e nei regolamenti nazionali. Le amministrazioni competenti devono poi vegliare sul rispetto degli standard in essi contenuti da parte del proprio naviglio, ed anche da parte delle navi straniere nei propri porti.

5. I trattati dell'IMO possono essere suddivisi in quattro gruppi:

- quelli riguardanti la sicurezza della navigazione, quali la Convenzione Internazionale sulla Sicurezza della Vita Umana in Mare (SOLAS 1974), in vigore per 147 Stati, le cui flotte commerciali rappresentano il 98,67% del tonnellaggio mondiale;
- quelli contro l'inquinamento, quali la Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento del Mare (MARPOL 73/78), in vigore per 126 Stati, le cui flotte rappresentano il 96,92% del tonnellaggio mondiale; e
- quelli giuridici, riguardanti principalmente responsabilità e risarcimento per ogni tipo di danno in mare, quali la Convenzione sulla Responsabilità Civile per i Danni da Inquinamento da Idro-

carburi (CLC 1992) e la Convenzione Istitutiva del Fondo Internazionale per il Risarcimento dei Danni da Inquinamento da Idrocarburi (Fondo 1992). Questi Trattati sono in vigore per 92 ed 85 Stati, che rappresentano rispettivamente il 91,54% e l'87,18% del tonnellaggio mondiale.

- Il quarto gruppo è costituito da trattati su soggetti diversi, non inquadrabili nelle tre categorie precedenti. Tra questi, la Convenzione del 1988 sulla Repressione degli Atti Illeciti Contro la Sicurezza della Navigazione Marittima ed il Protocollo dello stesso anno sulla Repressione degli Atti Illeciti Contro la Sicurezza delle Piattaforme Fisse situate sulla Piattaforma Continentale (Convenzione e Protocollo SUA del 1988). Essi sono in vigore per 90 ed 81 Stati, che rappresentano rispettivamente il 76,52% ed il 76,21% della flotta mondiale e stanno rapidamente attraendo nuove adesioni nel quadro della lotta al terrorismo.

2. La reazione agli attentati del 2001.

6. Il mio intervento verte su alcune delle attività intraprese dalla comunità marittima internazionale in risposta ai tragici eventi dell'11 settembre 2001. Quegli attentati hanno cambiato per sempre la strategia per la sicurezza dei trasporti marittimi, ponendo in rilievo la necessità di una normativa specifica uniforme per migliorare la sicurezza a bordo delle navi e nei porti.

7. La reazione a livello internazionale iniziò con la risoluzione 1373 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, adottata il 28 settembre 2001, con cui si chiedeva ai Governi di raddoppiare gli sforzi per prevenire e reprimere gli atti di terrorismo e di applicare con fermezza le convenzioni contro il terrorismo già esistenti.

8. In quanto Agenzia delle Nazioni Unite, responsabile per la sicurezza dei trasporti marittimi, l'IMO predispose rapidamente un piano per migliorare la sicurezza a bordo delle navi e nei porti. I la-

vori in seno all'Organizzazione procedettero con celerità, e si conclusero con una conferenza diplomatica nel dicembre 2002, che ha adottato una nuova normativa che prevede quanto governi, amministrazioni, proprietari di navi, equipaggi e responsabili di installazioni portuarie dovranno fare per minimizzare la minaccia terroristica. Tali misure entreranno in vigore il 1 luglio 2004.

3. L'azione dell'IMO.

9. L'Assemblea dell'IMO, con risoluzione A.924(22) del 20 novembre 2001, diede mandato al Comitato per la Sicurezza della Navigazione ed al Comitato Giuridico di riconsiderare in via prioritaria le misure tecniche e giuridiche esistenti, e di studiare nuove misure per prevenire e reprimere gli atti di terrorismo contro le navi e per migliorare la sicurezza a bordo ed a terra al fine di ridurre i rischi per i passeggeri, il personale, le navi ed i porti.

10. Conformemente a tale richiesta, gli organi competenti dell'IMO si misero rapidamente al lavoro, elaborando e mettendo a punto un regime internazionale sulla sicurezza marittima. Questo nuovo regime comprende delle disposizioni a carattere obbligatorio, contenute principalmente nel nuovo capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS, intitolato "Misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima" e nella parte A del nuovo "Codice internazionale per la sicurezza a bordo delle navi e delle installazioni portuarie" (Codice ISPS)². Furono anche adottate delle misure applicative a carattere raccomandatorio, contenute nella parte B del Codice stesso.

11. Inoltre, l'attività dell'IMO in quel settore fu rafforzata con la creazione di un ufficio addetto esclusivamente alla sicurezza e con il lancio di un programma di assistenza e cooperazione tecnica

² *International Code for the Security of Ships and Port Facilities (ISPS Code).*

sulla sicurezza delle navi, dei passeggeri, del personale di bordo e dei porti.

12. Al contempo, il Comitato Giuridico dell'Organizzazione diede inizio ai lavori di revisione della Convenzione e del Protocollo SUA del 1988. La revisione, cui accennerò più avanti, è tuttora in corso.

4. Le nuove misure sulla sicurezza.

13. Le nuove misure sulla sicurezza istituiscono il quadro normativo internazionale in base al quale le navi e le installazioni portuarie dovranno cooperare nell'individuazione, dissuasione e repressione degli atti che minacciano la sicurezza dei trasporti marittimi. Esse definiscono i ruoli e le responsabilità che le parti interessate dovranno assumere a livello nazionale ed internazionale per garantire la sicurezza marittima.

14. In particolare, gli Stati parte alla SOLAS dovranno:

- stabilire i livelli di sicurezza applicabili a navi ed installazioni portuarie;
- approvare la valutazione della sicurezza delle installazioni portuarie ed i relativi piani di sicurezza;
- identificare le installazioni portuarie che dovranno avere un addetto alla sicurezza;
- controllare il rispetto delle misure di sicurezza; e
- stabilire i requisiti per il rilascio delle Dichiarazioni di sicurezza.

I tre livelli di sicurezza

15. Ogni Stato parte alla Convenzione SOLAS dovrà determinare quali livelli di sicurezza saranno applicabili alle proprie navi ed ai propri porti. Sono previsti tre livelli di sicurezza:

- il primo livello di sicurezza si applicherà uniformemente e costantemente a porti e navi;
- il secondo livello si applicherà appena vi sia un rischio d'attacco. Sia i porti che le navi dovranno essere in grado di applicarlo senza assistenza esterna;
- il terzo livello avrà carattere eccezionale. Esso si applicherà per un periodo limitato, qualora le autorità responsabili ritengano che sussista un imminente rischio d'attacco. In quel caso, la nave o il porto dovranno agire su istruzioni delle autorità che rispondono all'attacco, o all'imminente rischio d'attacco.

5. Sicurezza a bordo delle navi.

16. Ogni compagnia di navigazione dovrà nominare un responsabile per la sicurezza. A sua volta, ogni nave dovrà avere un addetto alla sicurezza. L'addetto alla sicurezza della compagnia sarà responsabile per la valutazione della sicurezza delle navi della compagnia e per la preparazione del piano di sicurezza di ogni singola nave. Tali piani dovranno essere approvati dalle amministrazioni competenti, dovranno contenere le misure affinché ogni nave possa operare costantemente al primo livello di sicurezza e prescrivere le modalità per passare ai livelli più elevati di sicurezza.

17. Gli addetti alla sicurezza delle compagnie e gli addetti alla sicurezza delle navi saranno responsabili per il buon funzionamento dei piani di sicurezza. Questi saranno verificati dalle amministrazioni competenti.

18. Ogni nave dovrà avere a bordo un Certificato internazionale di sicurezza, che dovrà dare atto delle procedure relative alla verifica ed alla certificazione di conformità da parte dell'amministrazione nazionale con quanto prescritto dalla Con-

venzione SOLAS e dal Codice ISPS. Il Certificato sarà soggetto a verifica da parte delle competenti autorità dello Stato del porto e, qualora queste ritengano che la sicurezza a bordo della nave o in un porto visitato in precedenza risulti compromessa, potranno essere effettuati ulteriori controlli, sia in porto che nell'avvicinamento al porto. Inoltre, le navi saranno tenute a trasmettere informazioni su carico, passeggeri, personale e porti visitati. In casi sospetti, le autorità competenti dello Stato del porto potranno prendere misure protettive, incluso il diniego d'accesso al porto.

6. Sicurezza dei porti.

19. Esaminiamo ora più in dettaglio le norme relative alla sicurezza delle installazioni portuarie contenute nel Codice ISPS.

Il primo livello, sempre applicabile, prevede:

- la verifica del funzionamento delle misure di sicurezza;
- il controllo dell'accesso al porto;
- la sorveglianza del porto e delle banchine;
- la sorveglianza di tutte le zone ad accesso limitato;
- la sorveglianza del carico;
- la sorveglianza delle scorte a bordo; e
- la verifica del funzionamento dei sistemi di comunicazione.

7. Valutazione della sicurezza delle installazioni portuarie.

20. Ogni Stato parte alla SOLAS sarà responsabile per la valutazione della sicurezza dei porti (PFSA)³ siti nel proprio territorio in cui si svolgono attività commerciali internazionali.

³ *Port Facility Security Assessment (PFSA).*

21. La PFSA, prevista alla sezione 15 del Codice, è elemento essenziale e costituisce parte integrante del processo di formazione ed aggiornamento del piano di sicurezza del porto. Essa sarà effettuata dalle competenti autorità dello Stato parte alla SOLAS, o da un Organismo di sicurezza riconosciuto (RSO)⁴, nel qual caso dovrà essere approvata dallo Stato.

22. La PFSA si basa sui seguenti elementi:

- identificazione e valutazione della sicurezza delle infrastrutture portuarie e dei beni essenziali da proteggere;
- identificazione delle possibili minacce contro tali beni ed infrastrutture;
- identificazione dei punti deboli delle infrastrutture, compresi quelli relativi al fattore umano; e
- identificazione, scelta e classificazione in ordine prioritario delle contromisure e dei cambiamenti di procedura in caso di allarme.

23. Una PFSA potrà comprendere più d'una installazione portuaria, a condizione che tali installazioni abbiano caratteristiche simili e che se ne faccia comunicazione all'IMO.

24. A valutazione ultimata, si dovrà redigere un rapporto a carattere riservato sulle modalità di svolgimento della stessa, sui punti vulnerabile identificati e sulle misure per migliorare la sicurezza.

8. Il piano di sicurezza dell'installazione portuaria.

25. Il piano di sicurezza dell'installazione portuaria (PFSP)⁵ dovrà essere elaborato ed aggiornato sulla base dei risultati della PFSA. Esso dovrà tener conto dell'interfaccia nave/porto e prevedere disposizioni per i tre livelli di sicurezza. Qualora sia preparato

⁴ *Recognized Security Organization (RSO).*

⁵ *Port Facility Security Plan (PFSP).*

da un Organismo di sicurezza riconosciuto, il piano dovrà essere approvato dall'Autorità competente dello Stato del porto.

26. Il piano sarà predisposto tenendo conto delle raccomandazioni contenute nella parte B del Codice e dovrà includere gli elementi seguenti:

- misure per prevenire l'introduzione nell'installazione portuaria, o a bordo di navi, di armi, sostanze pericolose e qualunque materiale possa essere utilizzato contro persone, navi o porti, la cui presenza non sia stata autorizzata;
- misure per impedire l'accesso non autorizzato all'installazione portuaria ed in particolare alle zone ad accesso limitato del porto;
- procedure per fronteggiare le minacce contro la sicurezza o gli attentati, comprese le disposizioni per mantenere le operazioni essenziali del porto e l'interfaccia nave/porto;
- procedure per eseguire le consegne riguardanti il terzo livello di sicurezza;
- procedure per l'evacuazione;
- compiti del personale addetto alla sicurezza del porto;
- procedure concernenti l'interfaccia con le misure di sicurezza delle navi;
- procedure per l'esame periodico e per l'aggiornamento del piano di sicurezza;
- procedure di notifica degli incidenti di sicurezza;
- identificazione dell'addetto alla sicurezza;
- misure per garantire la protezione delle informazioni contenute nel piano;
- misure destinate a garantire la protezione del carico nel porto;
- procedure di verifica del piano di sicurezza dell'installazione portuaria;
- procedure in caso di segnale di pericolo ed in caso di attivazione del sistema d'allarme di una nave nel porto; e

➤ procedure per facilitare i congedi a terra del personale di bordo e di accesso alla nave dei visitatori, compresi i rappresentanti dei servizi sociali e dei sindacati del personale.

27. È da notare che il responsabile per la verifica interna delle attività contenute nel piano per la sicurezza, così come pure chi ne valuti l'esecuzione, non dovrà avere rapporti con le attività oggetto della verifica, a meno che ciò in pratica non sia possibile per via delle ridotte dimensioni dell'installazione portuaria.

9. L'addetto alla sicurezza dell'installazione portuaria.

28. Ogni installazione portuaria dovrà avere un addetto alla sicurezza (PFSO)⁶. Questi potrà essere responsabile per una o più installazioni portuarie. I compiti dell'addetto includono:

- studiare la situazione della sicurezza dell'installazione portuaria;
- supervisionare l'elaborazione e l'aggiornamento del piano di sicurezza dell'installazione portuaria;
- attuare il piano di sicurezza, anche a mezzo di esercitazioni pratiche;
- ispezionare con regolarità l'installazione portuaria per verificare il funzionamento delle misure di sicurezza;
- raccomandare ed incorporare nel piano le modifiche necessarie al fine di correggerne eventuali lacune, o di aggiornarlo;
- sensibilizzare il personale sui problemi di sicurezza;
- verificare che il personale abbia ricevuto una formazione adeguata;
- fare rapporto alle autorità competenti e tenere un registro degli incidenti che hanno minacciato la sicurezza dell'installazione portuaria;

⁶ *Port Facility Security Officer (PFSO).*

- coordinare l'esecuzione del piano di sicurezza dell'installazione portuaria con gli addetti alla sicurezza delle compagnie e delle navi;
- verificare il rispetto delle regole da parte del personale addetto alla sicurezza;
- verificare la corretta utilizzazione del materiale di sicurezza; ed
- assistere gli addetti alla sicurezza delle navi confermando, a richiesta, l'identità di chi sale a bordo.

10. Dichiarazione di conformità alla nuova normativa sulla sicurezza.

29. Le installazioni portuarie cui la nuova normativa sarà applicabile dovranno ottenere una Dichiarazione di conformità da parte dell'Autorità designata dalla loro rispettiva Amministrazione nazionale.

30. L'approvazione del piano di sicurezza sarà soggetta alla procedura seguente:

- l'Amministrazione deciderà se l'installazione portuaria debba conformarsi alle nuove regole sulla sicurezza e, in caso affermativo, deciderà quali siano le installazioni portuarie da proteggere all'interno del porto;
- nomina di un PFSO;
- il responsabile del porto o una RSO procederà alla PFSA, in base a cui elaborerà il PFSP;
- addestramento del personale del porto, ed in particolare di tutti gli addetti alla sicurezza;
- attuazione del PFSP; e
- presentazione della valutazione e del piano di sicurezza all'Autorità designata dall'Amministrazione al fine di ottenere la Dichiarazione di conformità.

31. Il piano di sicurezza dovrà essere sottoposto a test periodici per verificarne l'effettivo funzionamento.

11. Entrata in vigore ed applicazione.

32. Gli emendamenti alla SOLAS ed il Codice ISPS entreranno in vigore il 1° luglio 2004, a meno che più di un terzo dei governi parte alla SOLAS, o i governi che rappresentano almeno il 50% del tonnellaggio mondiale lordo, presentino obiezione all'IMO entro il 1 gennaio 2004. Ciò secondo quanto stabilito dalla Conferenza, ed in base alla procedura di accettazione tacita degli emendamenti prevista all'articolo VIII della Convenzione SOLAS. Allo stato attuale, non sono state presentate obiezioni.

33. Le nuove misure saranno applicabili alle navi passeggeri e da carico di 500 tonnellate lorde e superiori, incluso quelle ad alta velocità, alle unità mobili di perforazione ed ai porti di cui si servono tali navi ed unità. Si stima che nel mondo vi siano circa 40.000 navi ed unità mobili di perforazione da certificare. I porti sarebbero circa 20.000; circa 60.000 i terminali. Circa 300.000 sarebbero le persone da formare sulle nuove procedure di sicurezza.

34. Si raccomanda l'esecuzione tempestiva ed integrale delle nuove misure, incluse quelle contenute nella parte B del Codice ISPS.

35. In proposito, gli Stati Uniti hanno più volte dichiarato che, dal 1 luglio 2004, le navi che non rispetteranno la totalità delle misure contenute nelle due parti del Codice non saranno autorizzate a far scalo nei propri porti. Così pure le navi provenienti da porti in cui risulti che il Codice sia poco o male applicato. A ciò si aggiunge che le violazioni al Codice potranno comportare pene pecuniarie fino a 25.000 dollari. Pertanto, di fatto si potranno venire a creare due categorie di navi e porti: quelli equipaggiati ed organizzati se-

condo le nuove misure che potranno commerciare con gli Stati Uniti, e quelli che ne saranno esclusi.

36. È tuttavia auspicabile che, nell'attuare la nuova normativa, sia mantenuto l'equilibrio tra sicurezza e facilitazione del commercio, evitando eccessivi ritardi nello svolgimento dei traffici e salvaguardando i diritti del personale marittimo.

37. Ricorre nelle questioni in esame una duplicità di interessi: la necessità di tutelare la sicurezza dei trasporti marittimi e l'esigenza di non influire in modo eccessivo sui principî tradizionali della navigazione e sulle navi, strumenti essenziali per il commercio internazionale, cui l'uomo ha sempre rivolto il proprio interesse, profondendo energie e capitali. Tutto ciò è reso possibile dal fatto che le regole elaborate ad iniziativa dell'IMO sono predisposte da appositi Comitati di elevato livello tecnico, in cui sono rappresentati non solo i governi, ma anche le associazioni internazionali dei vari settori interessati nelle questioni marittime.

12. Misure di carattere giuridico.

38. Sempre in tema di prevenzione e lotta al terrorismo ed al fine di rafforzare la cooperazione ed il coordinamento contro gli atti illeciti, il Comitato Giuridico dell'Organizzazione sta procedendo allo studio di possibili emendamenti alla Convenzione e Protocollo SUA del 1988. Com'è noto, questi Trattati furono adottati dall'IMO a seguito del sequestro della nave Achille Lauro, avvenuto nel 1985.

39. Lo scopo dei Trattati SUA è di garantire che i responsabili di certi atti illeciti contro la sicurezza della navigazione siano perseguiti in giudizio nello Stato che li detiene, o che a date condizioni siano da questo estradati verso lo Stato che ne faccia richiesta. Essi non hanno carattere preventivo, in quanto non contengono misure per prevenire gli atti di terrorismo.

40. Al fine di procedere speditamente, il Comitato ha costituito un gruppo di lavoro coordinato dagli Stati Uniti con il mandato di predisporre un documento sulla portata degli emendamenti. La revisione tiene conto delle convenzioni sulla sicurezza dei trasporti già esistenti e delle misure sulla sicurezza del trasporto aereo allo studio presso l'Organizzazione per l'Aviazione Civile (ICAO).

41. Si prevede che l'elenco degli atti di violenza previsti nei Trattati SUA sarà ampliato notevolmente, al fine di includere vari reati e tattiche terroristiche, tra cui:

- l'uso di sostanze nocive contro l'equipaggio ed i passeggeri, anche qualora ciò non comprometta la sicurezza della navigazione;
- il trasporto marittimo internazionale, con cognizione di causa ed in maniera illecita, di persone sospettate, o colpevoli di aver commesso atti proibiti dai due Trattati, o da altre convenzioni contro il terrorismo;
- lo sversamento o l'emissione da navi di sostanze che possano causare rischi per la popolazione;
- il trasporto di esplosivi, agenti biologici, materiale radioattivo o nucleare, con la consapevolezza che questi saranno utilizzati a scopi illeciti;
- il trasporto di persone sapendo che queste intendono commettere un reato, o che lasciano un luogo dopo aver commesso un reato; e
- l'utilizzazione di navi come armi per commettere reati contro persone o cose, per intimidire la popolazione o per ricattare un governo.

42. Il Comitato Giuridico dell'IMO prenderà nuovamente in considerazione gli emendamenti in autunno. Si prevede che gli stessi saranno pronti per essere adottati da una conferenza diplomatica che si terrà nel corso del prossimo biennio.

13. Conclusioni.

43. Non vi è dubbio che gli attentati del settembre 2001 abbiano dimostrato la vulnerabilità dell'infrastruttura globale dei trasporti, sia come bersaglio di attività terroristiche, che come terribile mezzo di distruzione. Essi hanno indotto la comunità mondiale a adottare delle misure per contrastare una minaccia che si intuiva non fosse limitata agli Stati Uniti.

44. In essenza, la nuova normativa internazionale sulla sicurezza delle navi e dei porti che ho avuto l'onore di esporre in rapida sintesi, si basa sulla valutazione e gestione dei rischi. All'aumento dei rischi corrisponderà l'innalzamento dei livelli di sicurezza, secondo i principi contenuti nel Codice ISPS. Starà ai governi stabilire caso per caso quali livelli di sicurezza applicare per controbilanciare i rischi.

45. Altre questioni sono allo studio presso l'IMO per perfezionare le norme di sicurezza già adottate con misure complementari. Queste includono il nuovo documento d'identità per i marittimi, da stabilire in cooperazione con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro, ed il miglioramento della sicurezza del trasporto multimodale, compresa quella dei container, da definire in cooperazione con l'Organizzazione Mondiale delle Dogane.

46. È diffusa opinione che le nuove norme, dopo che saranno poste in esecuzione, saranno di valido ausilio per prevenire e combattere gli atti di terrorismo ed anche le tante infrazioni che si verificano nel settore marittimo. Con l'auspicio che non accadano atti di terrorismo, uno dei modi per verificare l'efficacia delle nuove misure sarà proprio quello di osservare l'andamento dei traffici di droga, dei passeggeri clandestini e dei furti a bordo delle navi e nei porti.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio il dott. Librando, che nel suo intervento ha affrontato un tema di una grande attualità, scottante per noi “navigazionisti”, specialmente all’indomani dell’emanazione, da parte della Comunità Europea, della bozza del regolamento riguardante le “flotte comunitarie”. A questa proposta stiamo lavorando tutti per vedere come affrontare un problema di una gravità e di una attualità enormi, perché – e questo lo accennava anche il dott. Librando – diventa un sistema ottimo per chiudere i porti alle navi italiane ed a quelle di un altro piccolo Stato. Si dice che noi italiani non siamo in regola e quindi le nostre navi non vengono accettate: gli Stati Uniti non aspettano altro!

Nel rinnovare il mio grazie all’ultimo dei relatori, come agli altri che hanno dato il loro contributo notevolissimo a questa sessione di lavori che ho avuto l’onore di presiedere, ringrazio tutti gli intervenuti, oltre ovviamente l’on. Tesini e il prof. Fanara.

