

CAP 1. CENNI SUI PRINCIPALI ORGANISMI INTERNAZIONALI E NAZIONALI DEPUTATI ALLA EMISSIONE DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE, SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE, TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO.

1.1. INTRODUZIONE

Quella dello "shipping" (Nota 1.01) è, probabilmente, la più internazionale di tutte le grandi industrie a livello mondiale e la più pericolosa. Nella storia della navigazione sono innumerevoli gli incidenti occorsi causando la perdita di molte vite umane, delle merci e, con l'avvento del trasporto dei prodotti petroliferi e di quelli chimici poi, lo sversamento di sostanze inquinanti in mare.

Tra i più celebri disastri (non per cause belliche - per numero di morti o di entità danno ambientale) nella recente storia della marineria (Tab, 1.01.) che hanno mobilitato sia l'opinione pubblica sia la sensibilità dei governi e quindi sollecitato gli interventi a favore della sicurezza (safety) in generale, possiamo annoverare:

ANNO	NOME	TIPO	BANDIERA
1854	BIRKENHEAD	Nave mista	GB
1870-06 set	CAPTAIN	Corazzata	ROYAL NAVY
1912-14 apr	TITANIC	Transatlantico	GB
1956-26 lug	ANDREA DORIA	Transatlantico	ITALIA
1967-18 mar	TORREY CANYON	Nave cisterna	LIBERIA
1987-06 mar	HERALD OF FREE ENTERPR	Ferry	GB
1987-21 dic	DONA PAZ	Ferry	FILIPPINE
1989-23 mar	EXXON VALDEZ	Nave cisterna	USA
1991-10 apr	MOBY PRINCE	Ferry	ITALIA
1991-11 apr	HAVEN	Nave cisterna	CIPRO
1994-28 set	ESTONIA	Ferry	ESTONIA
1999-12 dic	ERIKA	Nave cisterna	MALTA
2000-27 set	EXPRESS SAMINA	Ferry	GRECIA
2002-13 nov	PRESTIGE	Nave cisterna	BAHAMAS

Tabella 1.01.: Alcuni sinistri marittimi di importanza storica.

Nota 1.01.: Con il termine anglosassone "shipping", si intendono tutte le attività connesse alla gestione dei traffici marittimi (Gestione in generale, armamento, commercio, assicurazione, nolo.....etc.).

Le inchieste, le testimonianze dei sopravvissuti, lo studio, l'analisi dei progetti, il recupero dei relitti, ove possibile, o l'ispezione degli scafi per mezzo di minisommersibili guidati o telecomandati ha consentito, in questi ultimi anni, di comprendere, spiegare le cause che hanno determinato, in tutto o in parte, tali eventi.

E' sulla base di questa esperienza che si muovono non più i singoli proprietari/armatori, progettisti, cantieri navali, Registri di classificazione oppure Paesi più direttamente coinvolti nei traffici marittimi, bensì le Organizzazioni internazionali alle quali oggi tanti Paesi aderiscono per promuovere/imporre la costruzione di navi sempre più sicure, efficienti, condotte da personale qualificato, ed adeguatamente addestrato. Lo scopo: prevenire nuovi incidenti, ridurre la gravità, salvaguardare la vita umana e l'ambiente, evitare danni economici.

In questo Capitolo sono esaminate le varie Organizzazioni internazionali, nazionali pubbliche e private sotto il profilo storico, organizzativo e delle competenze con cenni alle principali iniziative/attività intraprese.

1.2. ORGANISMI INTERNAZIONALI

1.2.1. ORGANIZZAZIONE DELLE NAZIONI UNITE (ONU) (UN - United Nations) (Sede New York)

E' un'Organizzazione a carattere universale, aperta in linea di principio a tutti gli Stati, creata a seguito della II Guerra Mondiale (GM), per mantenere la pace, la sicurezza e promuovere la cooperazione internazionale nei settori economico, sociale e culturale.

Lo Statuto è entrato in vigore in data 24 ottobre 1945 a seguito della Conferenza tenuta a San Francisco (aprile-giugno 1945) e la firma, da parte di 50 Stati, della Carta delle Nazioni Unite. L'Italia è stata ammessa in data 14 dicembre 1955. Attualmente ne fanno parte 191 Stati.

L'azione delle Nazioni Unite è sostenuta ed integrata da una serie di Organizzazioni collegate (quali FAO, UNESCO,..... etc.) con interesse in settori specifici.

Una di queste è l'International Maritime Organization (IMO), nata per dibattere, in un contesto sopranazionale, i temi relativi alla sicurezza dei trasporti marittimi.

1.2.1.1. IMO (Sede Londra)

Nel 1948 una Conferenza internazionale dell'ONU a Ginevra stabilì la creazione dell' Inter-governmental Maritime Consultive Organization (IMCO). Nome tramutato in IMO nel 1982.

La Conferenza nacque nel 1958 e si riunì, per la prima volta, l'anno successivo 1959. I primi lavori furono dedicati alla stesura di una nuova Convenzione internazionale sulla Salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS): il più importante dei trattati relativi alla sicurezza nei trasporti marittimi.

Nonostante l'obiettivo primario dell'IMO sia la sicurezza della navigazione, a seguito dell'incidente occorso alla Nave cisterna Torrey Canyon nel 1967 con uno sversamento in mare di 120.000 t di greggio il problema dell'inquinamento (pollution) divenne di primaria importanza considerata la crescita della quantità di greggio trasportato via mare e della stazza delle nuove navi. La Convenzione pertanto introdusse un certo numero di misure atte a prevenire il problema degli incidenti e relativi effetti non che le norme relative al lavaggio delle cisterne ed il trattamento delle acque di sentina dell'Apparato Motore (AM).

L'iniziativa più importante in materia fu la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle navi del 1973 che, modificata con il protocollo 1978, è entrata in vigore col nome di MARPOL 73/78.

Altre misure riguardano la sicurezza delle navi porta container, le porta carichi alla rinfusa , trasporto gas liquefatti, le ro-ro ferry, ...etc.

A seguito dei fatti terroristici occorsi l'11 settembre 2001 e successivi, è allo studio il nuovo problema della sicurezza dei trasporti via mare inteso come "security" (Nota 1.02.) allo scopo di prevenire/sopprimere atti di terrorismo contro le navi.

Attualmente IMO è composto da 162 stati membri.

1.2.1.1.1. Convenzioni internazionali

Le principali Convenzioni internazionali stabilite sotto egida IMO e ratificate da molti paesi marittimi del mondo, compreso lo Stato italiano sono riportate in Tab. 1.02.:

CONVENZIONE	ANNO	PAESI FIRMATARI	% DI TONNELLAGGIO MONDIALE COPERTO
Load Lines	1966	140	98.19
SOLAS	1974	136	98.27
STCW	1978	130	97.55
Collision Regulation	1972	130	96.20
Tonnage	1969	118	97.51
MARPOL	73/78	102	93.48

Tabella 1.02. IMO: le principali Convenzioni

FONTI IMO AGO 03

E' importante notare la vasta accettazione delle norme IMO da parte delle nazioni; vi sono diverse ragioni:

- Le norme sono ritenute valide, praticabili e di standard elevato
- Le norme sono, normalmente, accettate all'unanimità
- Le norme sono obbligatorie in un numero tale di Stati che è commercialmente importante per le navi di conformarsi ad esse (se non fossero costruite secondo standard IMO sarebbe impossibile operare a livello internazionale)

Di alcune Convenzioni si tratterà nel Cap. 2 e, più diffusamente, nei capitoli successivi, ove abbiano specifico riferimento agli argomenti trattati.

Nota 1.02.: Occorre fare una distinzione tra i termini anglosassoni “Safety” e “Security” che, in italiano, sono ambedue tradotti col termine generico “sicurezza”:

- Safety (ag. safe): riguarda la sicurezza per es. di un dispositivo/impianto progettato per prevenire incidenti (elettrico, antincendio, antifalla,.....etc.)
- Security (ag. secure): riguarda le misure atte a tutelare per es. il segreto (militare, industriale, dei documenti d'ufficio, dei dati personali..... etc.), a proteggere persone o cose (obbiettivi sensibili) da rischi/danni dovuti ad attacchi nemici (in caso di guerra) o terroristici (in tempo di pace).

1.2.2. UNIONE EUROPEA (UE) (Sede Bruxelles)

L'Unione europea è una famiglia di paesi europei democratici che si sono impegnati a lavorare insieme per la pace e la prosperità. Gli stati membri hanno creato una serie di istituzioni comuni a cui delegano una parte della loro sovranità in modo che le decisioni su questioni specifiche di interesse comune possano essere prese democraticamente a livello europeo. Tale unione delle sovranità viene chiamata anche integrazione europea.

Storicamente le radici dell'Unione europea risalgono alla II GM. e l'Italia è stato uno dei paesi promotori. Il 9 maggio 1950 è considerato il compleanno dell'attuale UE.

Gli stati membri sono, attualmente, 15. Nel 2004 è previsto l'allargamento ad altri dieci nuovi Paesi.

Le Istituzioni UE sono cinque e ognuna di esse svolge un ruolo specifico:

- Parlamento europeo (eletto dai cittadini degli Stati membri)
- Consiglio dell'UE (rappresenta i Governi degli Stati membri)
- Commissione europea (motore ed organo esecutivo)
- Corte di giustizia (garantisce la conformità con il diritto)
- Corte dei Conti (verifica la gestione del bilancio dell'UE)

Il Parlamento esercita, congiuntamente al Consiglio, la funzione legislativa, partecipando alla elaborazione delle:

- Direttive
- Regolamenti comunitari

A tali Istituzioni si affiancano altri cinque Organi importanti (Banca centrale, etc.) e una serie di Agenzie.

Tra gli obbiettivi primari della UE vi sono la tutela dell'ambiente (l'inquinamento infatti non rispetta i confini nazionali) ed una politica dei trasporti comune.

Dunque gli Organismi comunitari preposti alla tutela dell'ambiente ed ai trasporti sono quelli esaminati di seguito.

1.2.2.1. Commissione Europea per l'Energia ed i Trasporti

La Commissione propone al Parlamento ed al Consiglio dell'UE bozze di regolamenti da tramutare in Regolamenti comunitari nonché Direttive relative alle materie di propria competenza che, una volta seguito l'iter comunitario e l'approvazione, vengono pubblicate sulla Gazzetta

Ufficiale della CE. Tali Direttive devono essere recepite dai rispettivi Governi nazionali e tramutate in Leggi da applicare sul proprio territorio.

La Commissione può prendere iniziative legali contro gli Stati membri che:

- Non ratificano tali Direttive nei tempi previsti
- Non trasferiscono in modo consono le Direttive in leggi
- Non implementano tali direttive
- Non ottemperano alla vigilanza sulla applicazione di tali Direttive/leggi

In pratica viene attivata un'azione per violazione delle Direttive comunitarie mediante denuncia presso la Corte di Giustizia.

1.2.2.1.1. Direzione generale per l'Energia ed i Trasporti (Sede Bruxelles)

E' posta alle dirette dipendenze del Vice presidente della Commissione europea e consta di due Settori: Trasporti ed Energia.

1.2.2.2. AEA (Agenzia Europea per l'Ambiente) (Sede Copenaghen)

L'Agenzia è stata istituita nel 1993 per raccogliere informazioni sulla situazione del nostro ambiente in modo da far si che le misure e le leggi di tutela si basino su dati concreti.

1.2.2.3. EMSA (European Maritime Safety Agency)

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima, è stata creata dopo il disastro della nave Erika (Nota 1.03.) per contribuire al miglioramento del sistema generale di sicurezza marittima nella Comunità al fine di ridurre il rischio di incidenti marittimi. Tra i compiti fornire alla Commissione consulenze tecniche e scientifiche nel settore della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento nel contesto generale del:

- Processo di aggiornamento e sviluppo della legislazione
- Verifica della sua applicazione
- Valutazione dell'efficacia delle misure in vigore

Altri incarichi specifici:

- Visite agli Stati membri
- Rafforzamento del regime di controllo da parte dello Stato di approdo (PSC: Port State Control)
- Monitoraggio delle Società di classificazione riconosciute a livello europeo
- Sviluppo di una metodologia comune per le indagini sui sinistri marittimi
- Istituzione di un sistema comune di monitoraggio del traffico navale e d'informazione.

Nota 1.03: E' importante mettere in evidenza quali sono state le reazioni, a livello comunitario, a seguito del disastro ecologico conseguente l'affondamento delle navi cisterna Erika (Coste francesi della Bretagna) e Prestige (Coste della penisola iberica). In questo caso la UE ha promosso un certo numero di direttive che sono state recepite dai Paesi membri note sotto il nome di:

- Pacchetto Erika 1
- Pacchetto Erika 2
- Prestige

Quanto sopra ad ulteriore conferma che anche eventi lontani dai nostri mari o dalle nostre coste producono effetti, cioè adozione di iniziative all'interno di forum internazionali che, tramutate in Direttive/norme, hanno poi efficacia sul territorio nazionale sotto forma di Leggi dello Stato.

(Pacchetti Erika 1 Erika 2 e Prestige in Appendice 1.B)

1.3. ORGANISMI ISTITUZIONALI NAZIONALI

Affinché le iniziative intraprese a livello internazionale, all'interno di Organismi dei quali l'Italia fa parte (NU-UE) o a livello nazionale, diventino operative, occorre che esse siano convertite in Legge dello Stato da parte del Parlamento e, successivamente, in Regolamenti applicativi da parte del Governo tramite i Ministeri competenti. Ciò affinché le Autorità cui spetta l'azione di controllo e prevenzione possano far sì che la legge venga applicata, rispettata ed i contravventori perseguiti sia civilmente sia penalmente, ove necessario, in sede giudiziaria.

Come detto la funzione legislativa spetta al Parlamento oppure al Governo il cui prodotto si esplica sotto forma di:

- Leggi ordinarie (Parlamento)
- Leggi delega (Governo quando ne abbia ricevuta delega dal Parlamento)
- Decreti legge (Governo in caso di necessità e urgenza)

A livello nazionale i Ministeri maggiormente interessati alle attività legate al trasporto marittimo ed alla tutela dell'ambiente sono:

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio

1.3.1. MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

La struttura del Ministero comprende quattro Dipartimenti, uno dei quali denominato Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo e aereo.

Il Dipartimento, relativamente al settore marittimo, svolge le seguenti funzioni:

- Indirizzo, programmazione e regolazione in materia di navigazione e trasporto marittimo
- Vigilanza sui porti, demanio marittimo
- Sicurezza della navigazione e trasporto nelle acque interne
- Rapporti con organismi nazionali e internazionali e coordinamento con l'Unione europea in materia di navigazione, trasporto marittimo e aereo

Dal Ministro dipende il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

1.3.2. MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

I settori d'azione del Ministero che possono far capo alle attività marittime sono:

- Difesa del territorio (ivi comprese c.a. 7.500 km di coste)
- Inquinamento e rischi industriali
- Protezione internazionale dell'ambiente
- Valutazioni d'impatto ambientale
- Difesa del mare

Il Ministero è organizzato secondo:

- Quattro Dipartimenti: tra cui il Dipartimento per le risorse idriche di cui fa parte la DM (Direzione per la tutela del Mare)
- Organismi interministeriali
- Enti ed Organismi vigilati dal Ministero: tra cui l'ICRAM (Istituto Centrale per la Ricerca Applicata al Mare)

Il Reparto Ambientale Marino è affidato al Corpo delle capitanerie di Porto.

1.3.3. CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO–GUARDIA COSTIERA (Sede Roma)

Il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera è un Corpo della Marina Militare. Ha dipendenza funzionale da vari ministeri che si avvalgono della loro opera, primo fra tutti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per quanto attiene alla maggior parte delle funzioni relative all'uso del mare per attività connesse con la navigazione commerciale, da diporto e la pesca.

Le principali linee di attività del Corpo sono:

- Ricerca e soccorso in mare (**SAR** *search and rescue*)
- Sicurezza della navigazione Controlli ispettivi sistematici su tutto il naviglio nazionale mercantile, da pesca e da diporto e attività di Port State Control su naviglio mercantile estero che scala nei porti nazionali
- Protezione dell'ambiente marino In rapporto di dipendenza funzionale dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio
- Controllo sulla pesca marittima In rapporto di dipendenza funzionale dal Ministero per le politiche agricole e forestali
- Amministrazione periferica di certe funzioni statali (formazione del personale marittimo, iscrizione del naviglio mercantile e da pesca, di diporto nautico, etc.)
- Polizia marittima (Polizia tecnico-amministrativa marittima) comprendente, tra gli altri compiti:
 - Disciplina della navigazione marittima
 - Regolamentazione di eventi che si svolgono negli spazi marittimi soggetti alla sovranità nazionale (Nota 1.04)
 - Controllo del traffico marittimo
 - Manovra delle navi e sicurezza dei porti
 - Inchieste sui sinistri marittimi

Nota 1.04.: Gli spazi marittimi di interesse nazionale comprendono:

- 155.000 kmq di acque marittime interne e territoriali, che sono parte del territorio dello Stato (fonte CGCCPP-GC)
- 350.000 kmq di acque sulle quali l'Italia ha diritti esclusivi (sfruttamento risorse dei fondali) e doveri (SAR e protezione ambientale). Un complesso dunque di aree marine di estensione quasi doppia rispetto al all'intero territorio nazionale che ammonta a 301.000 kmq.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto è articolato in una struttura centrale ed una periferica. La prima fa capo al Comando Generale, responsabile del coordinamento e controllo delle attività svolte dalle Capitanerie di Porto e, tramite Centrale Operativa, del coordinamento generale delle attività di ricerca e soccorso.

Per il suo funzionamento il Comando Generale è suddiviso in 7 Reparti. In particolare il 6° è denominato "Sicurezza della navigazione" ed alcuni suoi Uffici hanno sede a Genova.

Secondo le attuali linee di tendenza Comunitarie, l'Autorità marittima - Guardia costiera deve esercitare un effettivo controllo sui mari per la salvaguardia della vita umana, la sicurezza della navigazione, il corretto svolgimento delle attività economiche e la tutela dell'ambiente marino. Attività queste che si fanno ricondurre ai concetti di:

- **Flag State Control (FSC):** Consiste nella responsabilità, da parte dello Stato di Bandiera, di assicurare la conformità delle navi di bandiera con le prescrizioni contenute nelle Convenzioni Internazionali mediante visite/ispezioni periodiche di controllo.

Le ispezioni possono essere effettuate da parte di:

- Funzionari dell'Amministrazione

- Enti/Organismi riconosciuti dall'Amministrazione stessa

Lo Stato di bandiera è garante del corretto svolgimento delle attività ispettive.

- **Port State Control (PSC):** Consiste nel diritto, da parte delle Autorità del porto ove una nave non di bandiera fa sosta, di effettuare ispezioni per verificare le condizioni della nave e dell'equipaggio in generale siano conformi agli standard delle Convenzioni Internazionali.

1.4. ORGANISMI RICONOSCIUTI

Gli Organismi riconosciuti sono le Società o Enti di classificazione o altro Ente privato che effettua valutazioni della sicurezza delle navi (nave di bandiera italiana che rientri nel campo di applicazione delle Convenzioni internazionali) per conto di dell'amministrazione (Ministero dei trasporti e della Navigazione). Essi sono compresi nell'elenco redatto dalla Commissione europea e pubblicato sulla relativa Gazzetta. Gli Organismi riconosciuti dall'Italia sono 3:

- American Bureau
- Bureau Veritas
- Registro italiano Navale

1.4.1. CHE COSA SIGNIFICA CLASSIFICARE (Classification)

Come sarà esposto a proposito del Lloyd Register, fu un certo Edward Lloyd, proprietario di una Coffee house in Londra a cavallo del 1700 ad intuire la utilità di raccogliere informazioni circa lo stato, le caratteristiche delle navi commerciali ed a riportarle, per iscritto, su di un Bollettino o "Ship's Lists" di interesse per mercanti, assicuratori, operatori navali. Fin dall'antichità infatti, con il sorgere dei primi traffici via mare, soprattutto gli assicuratori avevano la necessità di avere garanzie circa le qualità, la bontà di una nave destinata ad intraprendere un certo viaggio con a bordo determinate merci. Venne quindi naturale che un gruppo di assicuratori legati al Lloyd's sentissero la necessità di istituire un sistema di ispezione delle navi e dell'equipaggiamento. Una commissione apposita pervenne alla pubblicazione del "Lloyd's Register Book" per gli anni 1764-65-66. All'interno vi erano informazioni sul proprietario della nave, sul comandante, il cantiere costruttore, le qualità della nave: il livello di standardizzazione dipendeva però dalla sensibilità dei singoli "surveyors" o ispettori. Inizialmente la qualità dello scafo e delle attrezzature veniva indicata con lettere e, dopo qualche anno con gruppi di lettere e numeri. Nuove regole furono stabilite per adeguarsi alle nuove costruzioni in ferro a partire dal 1855. L'idea di costituire Società simili si diffuse in altri paesi con la costituzione del Bureau Veritas nel 1828, del Registro italiano navale nel 1861, dell'American Bureau nel 1862 fino ai giorni nostri in cui possiamo vedere le maggiori Società di classificazione riunite nella **International Association of Classification Societies**.

Occorre precisare che, le Società, a parte alcune eccezioni, seguono regole comuni di classificazione. Le navi sono, pertanto "dentro" o "fuori" la "Classe".

La simbologia relativa alla assegnazione della Classe ad una nave, è riportato in Appendice 1.C.

1.4.2. SOCIETÀ' (o ENTI - REGISTRI) DI CLASSIFICAZIONE

Le Società di classificazione sono Enti privati che hanno molteplici compiti sia nel settore navale sia industriale, aziendale, organizzativo, di qualifica secondo standard di Assicurazione della Qualità (Norme internazionali della serie ISO 9000) tra i quali, i più importanti sono:

- Approvazione dei disegni elaborati in sede di progetto
- Collaudo dei materiali impiegati per la costruzione e la riparazione
- Prove preliminari dei macchinari in fabbrica
- Sorveglianza e classificazione delle nuove costruzioni

- Sorveglianza sulle riparazioni e trasformazioni delle navi già classificate
- Sorveglianza (Visite periodiche) allo scafo, apparato motore, impianti ed armamento
- Verifica delle condizioni di stabilità
- Verifica della rispondenza alle Norme sulla sicurezza della vita umana in mare ed antinquinamento (SOLAS_MARPOL)
- Assegnazione/verifica del Bordo Libero
- Assegnazione della Stazza
- Prove in mare
- Assegnazione della Classe

A tali fini i Registri producono pubblicazioni contenenti le norme alle quali progettisti e costruttori devono attenersi per quanto riguarda il dimensionamento di strutture, degli impianti, linee d'assi, eliche, ecc., la scelta dei materiali, i processi di lavorazione e la scelta dell'armamento.

Queste norme sono raccolte in volumi che vengono continuamente aggiornati in base al progresso tecnologico ed alla normativa internazionale vigente.

Tutta la flotta mercantile mondiale deve essere pertanto iscritta ad uno o più Registri di classificazione che assegnano a ciascuna nave una **classe** in base alle qualità nautiche e strutturali o specifiche desunte dall'attività ispettiva svolta.

In Italia le funzioni del Registro (oggi RINA) assumono una duplice veste:

- Quella di Ente tecnico, delegato dallo Stato, con compiti attinenti la stazzatura delle navi, l'assegnazione del bordo libero, l'accertamento della navigabilità e della conformità alle norme internazionali sulla sicurezza della vita umana in mare e ambientale e, quelli già accennati, di FSC e PSC
- Quella di Ente privato per i compiti societari stabiliti

Per ognuna di queste operazioni il RINA rilascia apposita certificazione probatoria (Cioè certifica la conformità dell'oggetto, processo, etc alle specifiche tecniche contrattuali).

Riportiamo, in Appendice 1.D., un esempio di classificazione estratto dal Registro RINA che viene pubblicato annualmente.

Le flotte militari non sono soggette a questo tipo di classifica. Anche se per certi tipi di navi (Navi ausiliarie si costruisce secondo normativa RINA oppure come pian piano sta affermandosi, secondo Normativa speciale redatta dagli stessi Enti e non più da parte dei soli Organi tecnici della Marina Militare)

1.4.2.1. Profilo di due Società storiche

1.4.2.1.1. Lloyd's Register (Sede Londra)

Il Lloyd's Register deve il suo nome e la sua fondazione nel XVII secolo ad una "coffee house" (oggi si direbbe Pub) di Londra appartenente ad Edward Lloyd. Questo era un luogo di ritrovo preferito da mercanti, assicuratori navali ed altri personaggi tutti legati alle attività di shipping. Lloyd li aiutava a scambiare/ottenere informazioni facendo circolare uno stampato relativo alle notizie di cui era in possesso.

Nel 1760 fu fondata la Società di classificazione, "Register Society" da parte dei proprietari della coffee house. La Società stampò il primo "Register of Ships" nel 1764 allo scopo di fornire sia agli assicuratori che ai mercanti un'idea delle condizioni del vascello che assicuravano o noleggiavano (Nota 1.05.). Nel 1834 l'organizzazione fu tramutata in "Lloyd's Register of British and Foreign Shipping" furono pubblicate le prime Regole (Rules) per la sorveglianza e la classifica delle navi. Nel 1914 l'organizzazione divenne semplicemente "Register of shipping" in riconoscimento del suo status internazionale. Nel 1900 è iniziato il trasferimento delle proprie conoscenze nel settore dell'industria navale anche ad altri settori industriali come risulta dai vasti campi di interesse odierni. Oggi l'organizzazione è nota semplicemente come "Lloyd's Register"

(da non confondere con i “Lloyd’s di Londra”, la Compagnia internazionale di assicurazioni) in quanto le sue attività si estendono oltre il settore prettamente navale.

Nota 1.05.: Noleggio è il contratto con il quale un armatore si obbliga verso chi richiede i suoi servizi (noleggiatore) a compiere con una nave determinata uno o più viaggi prestabiliti (noleggio a viaggio) oppure tutti i viaggi ordinati dal noleggiatore in un determinato periodo di tempo (noleggio a tempo).

Nolo è il prezzo del trasporto marittimo di una merce o, anche, l’uso temporaneo di una nave contro il pagamento di un nolo.

1.4.2.1.2. RINA (Registro Italiano NAVale) (Sede Genova)

Oggi RINA S.p.A. è una Società per azioni creata dal Registro Italiano Navale, una Fondazione privata non a fini di lucro, fondata a Genova da un gruppo di armatori e assicuratori nel 1861 (Inaugurazione del primo parlamento italiano - Proclamazione di Vittorio Emanuele II re d’Italia)

RINA S.p.A. è la capogruppo del Gruppo RINA, e fornisce servizi di valutazione, controllo, certificazione e ricerca, in conformità alle norme nazionali, UE ed internazionali relativamente a materiali, progetti, tecnologie, prodotti e impianti, compreso lo svolgimento di compiti assegnati da Amministrazioni Pubbliche ed altre Autorità.

La classificazione di navi costituisce storicamente l’attività istituzionale del RINA: in questo settore risulta essere al terzo posto tra le Società di classificazione.

Nel 2000 il Registro si è dotato di un nuovo statuto (come stabilito dal DL 19 mag2000 n°169) ...”per disciplinare il proprio ordinamento in relazione alle finalità di salvaguardia della vita umana in mare dei beni e dell’ambiente ...nell’osservanza delle norme nazionali, comunitarie ed internazionali”.

1.4.3. IACS (International Association of Classification Societies) (Sede Londra)

L’IACS trae le sue origini dalla International Load Line Convention del 1930. Durante tale Convenzione fu raccomandata, da parte dei paesi partecipanti, la collaborazione tra le Società di Classificazione esistenti in modo da assicurare più uniformità possibile nella applicazione degli standard relativamente al settore del Bordo Libero.

La prima Conferenza tra le maggiori Società fu organizzata dal RiNA nel 1939 con l’accordo di promuovere una maggior collaborazione reciproca. Gli eventi bellici conseguenti la II GM ritardarono tale iniziativa.

IACS fu fondato da sette Società principali nel settembre 1968. Le fu conferito status di consulente in ambito IMO con rappresentanza permanente fin dal 1976: esso è l’unica organizzazione non governativa con status di osservatore capace sia di sviluppare che di applicare regole. Una segreteria permanente è stata stabilita in Londra nel 1992.

Alla data odierna, IACS è formata da 10 Società in qualità di Membri e due Associate, come risulta dalla Tabella 1.03:

MEMBRI			
SOCIETA’ DI CLASSIFICAZIONE	SIGLA	FONDAZ.	NAZIONE
LLOYD’S REGISTER OF SHIPPING	LR	1760	GRAN BRET.
BUREAU VERITAS	BV	1828	FRANCIA
REGISTRO ITALIANO NAVALE	RINA	1861	ITALIA
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	ABS	1862	USA
DE NORSKE VERITAS	DNV	1864	NORVEGIA
GERMANISCHER LLOYD	GL	1867	GERMANIA
NIPPON KAIJI KYOKAI	NK	1899	GIAPPONE
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING	RS	1913	RUSSIA

CHINA CLASSIFICATION SOCIETY	CCS	1956	CINA POP
KOREAN REGISTER OF SHIPPING	KR	1960	SUD COREA
ASSOCIATI			
CROATIAN REGISTER OF SHIPPING	CRS	1949	CROAZIA
INDIAN REGISTER OF SHIPPING	IRS	1975	INDIA

Tabella 1.3. IACS: Società costituenti

Fonte IACS ago 03

Le Società costituenti fanno parte di Gruppi di lavoro (attualmente 26 WP) relativamente ai vari settori riguardanti la tecnica navale. Ciascun Working Programme è presieduto da una delle Società (RiNA è chair del gruppo “WP on Strength” riguardante la resistenza/robustezza strutturale).

1.4.4. CONFITARMA (CONFederazione ITALiana ARMAtori) (Sede Roma)

CONFITARMA è erede di una tradizione associativa tra armatori (Nota 1.06.) e proprietari che risale agli inizi del Novecento e si propone i seguenti scopi:

- Promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana
- Rappresentare l'industria armatoriale di fronte alle autorità politiche ed amministrative ed a qualsiasi organismo pubblico e privato di natura nazionale o internazionale
- Stipulare accordi in ambito sindacale ed economico nonché contratti collettivi di lavoro
- Rappresentare e tutelare i soci in questioni sindacali ed economiche di interesse generale e particolare;
- Provvedere informazione e consulenza agli associati.

CONFITARMA:

- Costituisce la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione rappresentando i nove decimi della flotta mercantile del Paese, e raggruppa imprese di navigazione e gruppi armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto di merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari del traffico.
- Partecipa attivamente alla formazione ed alla stipulazione dei numerosi contratti collettivi nazionali di lavoro che trovano applicazione sulle navi e in genere presso le imprese di navigazione.
- E' direttamente rappresentata nel Consiglio Nazionale dell'Economia e dei Lavoro (CNEL) e nell'Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo (IPSEMA), aderisce alla Confederazione Generale dell'Industria Italiana (CONFINDUSTRIA), e alla Federazione Nazionale dei sistemi e delle modalità di trasporto e delle attività connesse (FEDERTRASPORTO)
- E' tra lefondatrici della Federazione del Sistema Marittimo Italiano (FEDERAZIONE DEL MARE) e dello Short Sea Shipping Ufficio di Promozione Italia

Partecipa attivamente a:

- Istituto Nazionale per il Commercio Estero (ICE)
- Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
- Council of European and Japanese Shipowners' Associations (CENSA)
- European Community Shipowners' Association (ECSA)
- International Chamber of Shipping (ICS)
- International Shipping Federation (ISF)
- International Maritime Organization (IMO)

Nota 1.06.: Armatore è colui che arma una nave ossia la rende idonea alla navigazione e quindi al trasporto di persone e di merci. Può essere anche una persona diversa dal proprietario.