



**COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO
GUARDIA COSTIERA**

PIANO SAR MARITTIMO NAZIONALE

I.M.R.C.C. 001

Edizione 2020

CAPITOLO 1°

GENERALITÀ

110 SCOPO DEL PIANO S.A.R. MARITTIMO

111 DEFINIZIONI

120 STRUTTURA DEL PIANO S.A.R. MARITTIMO

130 MANUALE S.A.R.

140 OBBLIGHI CONNESSI AL SOCCORSO

150 EVENTO GRANDI NUMERI

160 RIFERIMENTI NORMATIVI

170 SIGNIFICATI/ ABBREVIAZIONI DEI TERMINI

110 SCOPO DEL PIANO S.A.R. MARITTIMO

Scopo del presente "piano" è quello di dare attuazione a quanto prescritto dalla regola 4.5 dell'Annesso alla Convenzione sulla ricerca ed il salvataggio in mare adottata ad Amburgo il 27.4.1979, come emendata, ratificata dall'Italia con legge 3 aprile 1989, n.147, e dal relativo regolamento di esecuzione approvato con D.P.R. 28 settembre 1994, n. 662.

È vincolato in via primaria all'applicazione delle disposizioni del presente piano il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera che rappresenta, per dettato legislativo, l'organizzazione preposta alla ricerca ed al salvataggio marittimo. Concorrono, altresì, gli altri Comandi della Marina Militare (C.M.M.), l'Aeronautica Militare e tutti gli altri organi dello Stato, enti, organizzazioni pubbliche (Comuni, Croce Rossa, A.S.L., ecc.), organismi e soggetti privati incaricati o non di pubblico servizio, che dispongono di mezzi navali, aerei e di telecomunicazioni impiegabili nell'attività di cui trattasi.

Conseguentemente le procedure previste dalla presente pianificazione si applicano alla ricerca e salvataggio della vita umana in mare anche per l'attività di coordinamento demandata al Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera ai sensi del citato D.P.R. 662/94.

L'azione di coordinamento si estrinseca nell'attuazione dei compiti assegnati dal capitolo 4 dell'Annesso alla Convenzione di Amburgo e specificati nella presente pianificazione, nonché nell'individuazione ed assegnazione dei compiti ai vari organismi cooperanti allo scopo di conseguire con tempestività ed efficacia il fine comune (soccorso in mare), evitando possibili e reciproche interferenze.

Con riferimento alle Mass Rescue Operations correlate al fenomeno migratorio via mare restano salve le previsioni specifiche di cui all'art. 10 ter del D.lgs. 286/98 "Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero".

111 DEFINIZIONI

Ai fini del piano nazionale per la ricerca ed il salvataggio in mare si intendono per:

- a) "**Convenzione**", la convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979, e successivi emendamenti, alla quale è stata data adesione ed esecuzione con legge 3 aprile 1989, n. 147;

- b) "**Annesso**", l'annesso alla convenzione di cui alla lettera a), e successivi emendamenti, che è parte integrante della convenzione medesima
- c) "**Ricerca**": operazione, di regola coordinata da un centro di coordinamento di soccorso da un centro secondario di soccorso, che si avvale del personale e dei mezzi disponibili ed è destinata a localizzare le persone in pericolo;
- d) "**Soccorso**": operazione destinata a recuperare le persone in pericolo ed a prodigare loro le prime cure mediche o altre di cui potrebbero aver bisogno ed a trasportarle in un luogo sicuro
- e) "**Servizio di ricerca e di soccorso**" esecuzione, in caso di pericolo, delle funzioni di sorveglianza, di comunicazione, di coordinamento nonché di ricerca e di salvataggio compresa la prestazione di consigli medici, delle prime cure, o l'evacuazione sanitaria facendo appello a risorse pubbliche e private, con la cooperazione di aeromobili, navi e di altri mezzi ed installazioni.
- f) "**Area di ricerca e di soccorso**" (*SAR region*): area marittima di dimensioni determinate abbinata ad un centro di coordinamento di soccorso, entro i limiti della quale sono forniti servizi di ricerca e di soccorso.
- g) "**Centro di coordinamento di soccorso**": centro incaricato di provvedere ad una efficiente organizzazione dei servizi di ricerca e di soccorso e di coordinare le operazioni di ricerca e di soccorso in un'area di ricerca e di soccorso;
- h) "**Area secondaria di ricerca e soccorso**": area di dimensioni determinate abbinata ad un centro di coordinamento secondario di soccorso, entro i limiti della quale sono forniti servizi di ricerca e soccorso, secondo le disposizioni dettate dal Centro di coordinamento di soccorso".
- i) "**Centro secondario di soccorso**": centro subordinato ad un centro di coordinamento di soccorso e complementare di quest'ultimo, in conformità alle disposizioni specifiche delle autorità responsabili.
- j) "**Mezzo di ricerca e di soccorso**": ogni risorsa mobile, comprese le unità di ricerca e di soccorso designate, utilizzata per svolgere un'operazione di ricerca e di soccorso;
- k) "**Unità di ricerca e di soccorso**": unità composta da personale addestrato, e dotata di materiale adeguato per una rapida esecuzione delle operazioni di ricerca e di soccorso;
- l) "**Posto di allarme**" (*Alerting Post*): qualsiasi struttura destinata a fungere da intermediario fra una persona che segnala una situazione di emergenza ad un centro di coordinamento di soccorso o un centro secondario di salvataggio (possono essere, quindi, Posti di Allarme (*Alerting Post*) le stazioni radio costiere, l'IMRCC, gli MRSC, i Comandi di porto attraverso il servizio telefonico di pubblica utilità 1530 o altra utenza telefonica, le centrali uniche di risposta del servizio 112 e, più in generale, dalle strutture designate alla ricezione di segnalazioni di emergenza in mare) (Vedasi paragrafo 310 del Capitolo 3);
- m) "**Fase di emergenza**": termine generico che si applica, a seconda dei casi, alla fase d'incertezza, alla fase di allarme o alla fase di pericolo
- n) "**Fase d'incertezza**": situazione nella quale si può dubitare della sicurezza di una persona, di una nave o di un altro mezzo.
- o) "**Fase di allarme**": situazione nella quale si può temere per la sicurezza di una persona, di una nave o di altro mezzo.
- p) "**Fase di pericolo**": situazione nella quale vi è luogo di pensare che una persona, una nave o altro mezzo* sono minacciati da un pericolo grave ed imminente e che hanno bisogno di soccorso immediato.
- q) "**Coordinatore sul posto**" "*On-Scene co-ordinator (OSC)*": persona designata per coordinare le operazioni di ricerca e di soccorso in una determinata zona;

r) **Luogo sicuro di sbarco (“Place of Safety” o POS):** luogo dove le operazioni di soccorso si considerano terminate. E’ altresì un luogo ove la sicurezza relativa alla vita dei sopravvissuti non è più minacciata e dove i loro bisogni umani di base (come cibo, riparo e necessità sanitarie) possono essere soddisfatti. E’ inoltre un luogo da cui possono essere organizzati i trasporti verso la prossima destinazione o la destinazione finale dei sopravvissuti.

120 STRUTTURA DEL PIANO SAR MARITTIMO NAZIONALE

Il piano S.A.R. marittimo nazionale è strutturato in due parti di cui:

- **la prima**, redatta e tenuta costantemente aggiornata dal M.R.C.C., si riferisce alla struttura ed organizzazione funzionale del servizio S.A.R., nella regione di interesse italiano sul mare, nonché alle norme di comportamento dei soggetti preposti a cui è demandato tale servizio;
- **la seconda**, costituente integrazione a detto piano e inerente la disponibilità delle risorse locali, è formata dai 15 piani locali, che contengono essenzialmente, tenuti nel loro insieme dal solo M.R.C.C., la globalità delle risorse disponibili ed i collegamenti operativi locali, redatti e tenuti costantemente aggiornati a cura degli M.R.S.C.

Il piano S.A.R. marittimo locale del M.R.S.C. è composto dalla parte prima del piano S.A.R. marittimo nazionale e, per la parte seconda, dall’elenco delle risorse globalmente disponibili all’interno della propria area di responsabilità.

È vietata la diffusione dei dati aggregati concernenti il numero e la capacità operativa dei mezzi del Corpo, di Forza Armata e delle Forze di Polizia riportati nella seconda parte del presente piano.

130 MANUALE S.A.R.

Le metodologie tecnico-operative di ricerca e soccorso sono contenute nel manuale IAMSAR, adottato dall’IMO nel 1999, limitatamente alle parti di specifico interesse, e nelle direttive e/o nel Manuale S.A.R. edito dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - **Guardia Costiera**.

140 OBBLIGHI CONNESSI AL SOCCORSO

In linea generale, l’obbligo giuridico del soccorso, in forza delle disposizioni legislative di cui al successivo paragrafo 160, la cui ingiustificata omissione costituisce reato, richiede, per chiunque sia in grado di farlo, di prestare la necessaria assistenza ad una persona in pericolo e di dare immediato avviso alle autorità competenti previste dall’art. 3 del D.P.R. 662/94, di cui al successivo paragrafo 222.

Il «**soccorso d'ufficio**» in mare è il soccorso obbligatorio che fa capo al Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera in tutte le sue articolazioni di Amministrazione marittima, la quale vi fa fronte mediante l'impiego dei propri mezzi coordinato con l'eventuale concorso dei mezzi delle diverse Amministrazioni od anche di quelli privati impiegabili ai sensi dell'art. 70 del Codice della Navigazione, nonché di ogni altra risorsa pubblica o privata ritenuta utile per condurre a buon fine il soccorso. Il soccorso obbligatorio è rivolto innanzitutto alla salvezza della vita umana in mare ed anche al mezzo su cui si trova la persona in pericolo, quando tale intervento è essenziale per la salvaguardia della vita umana¹.

Per **stato di pericolo**, si intende una situazione in cui si può ritenere, con valutazione reale ed obbiettiva, che una persona sia minacciata da un grave ed imminente pericolo di perdita della vita e, pertanto, ha bisogno di soccorso immediato. L'obbligo del soccorso, quindi, sorge all'effettiva esistenza dello stato di pericolo e cessa al momento in cui:

- la persona in pericolo è stata tratta in salvo;
- la persona è certamente deceduta;
- non vi siano più ragionevoli speranze di raccogliere superstiti.

In occasione di ogni soccorso, onde consentire l'espletamento delle incombenze di cui all'art. 578 del Codice della Navigazione da parte dell'Autorità marittima, è **fatto obbligo a chiunque di raccogliere e mettere a disposizione della medesima** tutti gli elementi utili ai fini dell'espletamento della prevista inchiesta sommaria. Qualora nel corso di tale attività emergano ipotesi di fatti penalmente rilevanti, dovrà essere con immediatezza presentato rapporto alla competente autorità giudiziaria. In ogni caso gli elementi probatori dovranno essere comunque tenuti a disposizione, oltre che per gli sviluppi delle inchieste amministrative, anche per eventuali richieste dell'A.G.

150 EVENTO GRANDI NUMERI (Mass Rescue Operation – MRO)²

1. Una MRO è un'operazione che comporta la necessità di assistenza immediata a grandi numeri di persone in difficoltà, tale che le capacità normalmente disponibili per le autorità SAR siano inadeguate.
2. Il coordinamento di una MRO è svolto al livello di M.R.S.C., fatto salvo i casi in cui si ritenga opportuno gestire l'emergenza direttamente dall' I.M.R.C.C.
 - a) Le MRO si verificano meno frequentemente rispetto ai tipici interventi di soccorso, ma hanno alte potenziali conseguenze.

¹ Fermo restando che il salvataggio dei mezzi è lasciato a liberi rapporti contrattuali fra soggetti privati, la Pubblica Amministrazione ha comunque l'interesse a che venga portata avanti ogni adeguata azione per la tutela della sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino e anche a tutela della proprietà privata nel caso di operazioni di salvataggio, intervenendo, se del caso, direttamente quando il bene sia in pericolo di perdersi e non possano essere altrimenti salvaguardati gli interessi di cui sopra.

² Vedi anche par. 230

Disastri navali, disastri aerei passeggeri, inondazioni, terremoti, terrorismo sono esempi di scenari che possono comportare la gestione di una MRO.

- b) Tali incidenti potrebbero coinvolgere centinaia o migliaia di persone in difficoltà anche in alto mare. Una nave passeggeri, ad esempio, potrebbe richiedere il salvataggio di migliaia di passeggeri e membri dell'equipaggio anche in condizioni meteorologiche e marittime avverse, con molti dei sopravvissuti che hanno poca capacità di aiutare se stessi e gli altri.
- c) La pianificazione ed esecuzione di una MRO è impegnativa e sicuramente complessa. Sono, pertanto, necessarie disposizioni efficaci per l'utilizzo di risorse nazionali e talvolta internazionali oltre a quelle normalmente utilizzate per il SAR. L'esecuzione di una MRO (anche in fase di programmazione di esercitazioni) richiede impegni concreti di partnership tra autorità SAR, autorità di Protezione Civile, autorità di Governo, autorità Sanitaria, Forze Armate, società di trasporto, e altri.
- d) Le MRO devono essere eseguite e coordinate nell'ottica di un più ampio contesto di risposta alle emergenze, che spesso vedono la contemporaneità di esigenze da sopperire cioè le operazioni di salvataggio, l'eliminazione dei pericoli, il controllo dei danni e controllo dell'inquinamento, gestione complessa del traffico marittimo, logistica su larga scala, funzioni mediche, indagini sugli incidenti, attenzione dell'opinione pubblica ecc. Lo sforzo d'impiego, pertanto, potrebbe essere da subito ad un livello molto alto e durare per giorni o settimane.
- e) L'importanza di un corretto ed univoco flusso di informazioni (anche verso i mass-media) non è da sottovalutare nella gestione di una MRO. Le informazioni necessarie devono essere prontamente disponibili e liberamente scambiate tra gli attori istituzionali e fornitori di servizi di emergenza, compagnie di navigazione, compagnie aeree o altre figure primariamente coinvolte. Non ci dovrebbero essere ritardi ingiustificati nel fornire informazioni ai media.
- f) Dal momento che la gestione di eventi reali che scaturiscono in MRO sono non frequenti, ma altamente impegnativi, le esercitazioni dedicate e programmate per far fronte ad una MRO devono essere particolarmente complesse e dettagliate nella forma di esecuzione. *La preparazione a una risposta ampia e rapida è fondamentale per prevenire la perdita di vite su larga scala.*

3. Gli incidenti in mare che coinvolgono un gran numero di persone assumono rilevanza anche per i profili connessi al flusso delle comunicazioni e al coordinamento delle azioni, in mare e a terra. Al riguardo la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della protezione civile, ha emanato la Direttiva n. 1636 del 2 maggio 2006 dal titolo " *Indicazioni per il coordinamento operativo delle emergenze dovute a incidenti*", con riferimento anche *agli incidenti in mare che coinvolgono un gran numero di persone*, il cui testo è riprodotto in estratto nell'allegato 2.

160 RIFERIMENTI NORMATIVI

A) Legge 3.4.1989, n.147. Adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo con annesso adottata

ad Amburgo il 27.4.1979 e sua esecuzione, e successive modificazioni ed integrazioni;

- B) Legge 23.5.1980, n. 313.** Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare e sua esecuzione e successive modifiche;
- C) Legge 2 dicembre 1994, n. 689.** Ratifica ed esecuzione della convenzione delle nazioni unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale (UNCLOS).
- D) D.lgs. 25 luglio 1998, n° 286,** "Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero";
- E) D.lgs. 19 agosto 2005, n. 196,** recante: «Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale».
- F) D.P.R. 28 Settembre 1994, n. 662.** "Regolamento di attuazione della Legge 3.4.1989, n. 147, concernente l'adesione alla Convenzione sulla ricerca ed il salvataggio in mare (SAR '79) adottata ad Amburgo il 27.4.1979 e relativo Allegato";
- G) Decreto Ministeriale 1.6.1978.** "Norme interministeriali per il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare tra i vari organi dello stato che dispongono di mezzi navali, aerei e di telecomunicazioni" per quanto applicabile*;
- H) Codice penale art. 593.** (Omissione di soccorso);
- I) Codice della Navigazione articoli:**
 - 69 (soccorso a navi in pericolo o a naufraghi);
 - 70 (impiego di mezzi per il soccorso);
 - 485 (obbligo di soccorso in caso di urto);
 - 489 (obbligo di assistenza);

- 490 (obbligo di salvataggio);
- 727 (soccorso ad aeromobili in pericolo);
- 830 (sinistri aeronautici in mare);
- 1113 (omissione di soccorso);
- 1158 (omissione di assistenza a navi o persone in pericolo)

J) Legge 12.4.1995, n.129. Ratifica ed esecuzione della convenzione 1989 sul salvataggio, atto finale della conferenza sul salvataggio, con allegati, fatta a Londra il 28 aprile 1989*.

K) D.lgs. 6.3.1948, n. 616, Adesione alla convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944, relativa all'aviazione civile internazionale.

L) Decreto Ministeriale 14 luglio 2003 Disposizioni in materia di immigrazione clandestina-

M) Decreto Ministeriale 8.6.1989, relativo alla costituzione del servizio di Guardia Costiera del Corpo delle Capitanerie di Porto;

N) Direttiva n. 1636 in data 2 maggio 2006 della Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento della Protezione civile, dal titolo *“Indicazioni per il coordinamento operativo delle emergenze dovute a incidenti, nella parte relativa agli “Incidenti in mare che coinvolgono un gran numero di persone”*

170 SIGNIFICATI DELLE ABBREVIAZIONI E DEI TERMINI

- a) **CINCNAV:** Comando in Capo della Squadra Navale della Marina Militare.
- b) **AUTORITÀ COORDINATRICE:** Autorità che assolve il compito di coordinare le operazioni di ricerca e soccorso in mare.
 - Nella 1^a situazione operativa si identifica con la **U.C.G.**, cioè il Comando di porto qualora delegato dal M.R.S.C.
 - Nella 2^a situazione operativa si identifica nel **M.R.S.C.**
 - Nella 3^a situazione operativa si identifica con **I.M.R.C.C.**
- c) **C.C.:** Arma dei Carabinieri (oppure mezzo dell'Arma dei Carabinieri).

- d) **CENTRO NAZIONALE DI COORDINAMENTO DEL SOCCORSO MARITTIMO (M.R.C.C. – Maritime Rescue Coordination Center):** Centro incaricato di assicurare l'organizzazione efficiente dei servizi di ricerca e di salvataggio nell'ambito dell'intera regione di interesse sul mare. Per l'Area SAR italiana è l'Autorità di cui alla lett. r).
- e) **COORDINATORE SUL POSTO (ON SCENE COORDINATOR - OSC):** Una persona designata per coordinare le operazioni di ricerca e soccorso in una area specificata
- f) **AIRCRAFT COORDINATOR (ACO):** Una persona o un team che coordina le operazioni con coinvolgimento di più aeromobili in eventi SAR a supporto del Coordinatore della Missione SAR (SMC) e dell' OSC
- g) **COMANDO OPERATIVO (OPCOM):** Autorità conferita ad un Comandante di assegnare missioni o compiti ai Comandanti subordinati, di schierare unità, di riassegnare forze e di mantenere o delegare il controllo operativo e/o tattico secondo necessità. Non comporta di per se stesso autorità di comando organico o responsabilità logistiche.
- h) **CONTROLLO OPERATIVO (OPCON):** Autorità delegata ad un Comandante di impiegare le forze assegnate in modo da assolvere specifiche missioni o compiti che sono normalmente limitati per funzioni, tempo e spazio, di dislocare le unità interessate, nonché di ritenere o delegare il controllo tattico di dette unità. Non comporta l'autorità di riassegnare le forze su cui esercita il controllo operativo, o parte di esse, per compiti diversi da quelli per cui tali forze sono state assegnate. Non comporta di per se stesso autorità di comando organico o responsabilità logistiche.
- i) **COMANDO TATTICO (TACOM):** Autorità delegata ad un Comandante di assegnare compiti alle forze sotto il suo comando per portare a compimento la missione assegnata dall'autorità superiore. L'ufficiale che esercita il comando tattico è anche responsabile delle unità sotto il suo controllo.
- j) **CONTROLLO TATTICO (TACON):** E' la direzione ed il controllo dettagliato dei movimenti e delle manovre necessarie per svolgere le missioni o i compiti assegnati.
- k) **COORDINAMENTO:** è l'attività che viene svolta nei confronti di organi, non gerarchicamente sottordinati, preposti ad attività che pur essendo distinte, siano destinate ad essere ordinate secondo un disegno unitario.
- l) **FASE DI INCERTEZZA (INCERFA):** Situazione nella quale si può sospettare della sicurezza di una nave e delle persone che vi sono a bordo, o di singole persone.
- m) **FASE DI ALLERTAMENTO (ALERFA):** Situazione nella quale si può temere per la sicurezza di una nave e delle persone che vi sono a bordo, o di singole persone.

- n) **FASE DI PERICOLO (DETRESFA):** Situazione nella quale si può ritenere che una nave o una persona è minacciata da un grave ed imminente pericolo e che ha bisogno di soccorso immediato.
- o) **G.d.F.:** Corpo della Guardia di Finanza (oppure mezzo della Guardia di Finanza).
- p) **I.M.R.C.C. (ITALIAN MARITIME RESCUE COORDINATION CENTER):** è il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera.
- q) **MEZZO INCIDENTATO/IN PERICOLO:** Qualsiasi galleggiante/natante/imbarcazione/ nave o aeromobile o altro mezzo che si trova in mare con persone a bordo in pericolo o da cui sia caduta in mare una persona, oggetto della ricerca e soccorso.
- r) **MEZZO/UNITÀ NAVALE IMPIEGATA PER RICERCA E SOCCORSO:** Un mezzo navale o aereo appartenente ad un Organo dello Stato oppure appartenente a privati, che partecipa o è previsto che possa partecipare alle operazioni di ricerca e soccorso in mare.
- s) **M.R.S.C.(Centri Secondari del Soccorso Marittimo):** le Direzioni Marittime (Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Reggio Calabria, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Catania, Palermo, Cagliari, Pescara, Olbia) numerate progressivamente dal nr. 1° al 15°, costituiscono i Centri secondari di soccorso marittimo che assicurano il coordinamento delle operazioni marittime di ricerca e di soccorso, secondo le direttive specifiche o le deleghe del Centro Nazionale (**I.M.R.C.C.**) in un determinato settore di un'area di ricerca e soccorso.
- t) **NAVE:** Ai fini del presente piano può intendersi per nave estensivamente qualsiasi nave in genere, galleggiante, natante, imbarcazione, utilizzata per qualunque scopo, finalità o impiego, compreso il diporto.
- u) **P.S.:** Polizia di Stato (o mezzo della Polizia di Stato).
- v) **R.C.C. AM (Rescue Coordination Center):** Centro di Coordinamento del Soccorso Aereo dell'Aeronautica Militare.
- w) **R.S.C. AM (Rescue Sub Center):** Sottocentro di Coordinamento del Soccorso Aereo dell'Aeronautica Militare.
- x) **RICERCA:** operazione, di regola coordinata da un centro di coordinamento di soccorso o da un centro secondario di soccorso, che si avvale del personale e dei mezzi disponibili ed è destinata a localizzare le persone in pericolo;
- y) **SOCCORSO:** operazione destinata a recuperare le persone in pericolo ed a prodigare loro le prime cure, mediche o altre di cui potrebbero aver bisogno ed a trasportarle in un luogo sicuro
- z) **SINISTRO/INCIDENTE AEREO O SPAZIALE:** incidente sulla superficie del mare ad aeromobile di qualsiasi genere, o a mezzi,

con equipaggio, lanciati nello spazio.

aa) **SINISTRO/INCIDENTE MARITTIMO**: incidente a nave o a persona.

bb) **S.V.H. (Sauvez la Vie Humaine)**: Salvezza della Vita Umana. La sigla indica le procedure di urgenza e viene generalmente usata per indicare:

- un servizio di soccorso;
- lo scopo di una missione di soccorso;
- l'oggetto di un messaggio di soccorso per ottenere la massima rapidità e precedenza delle comunicazioni.

cc) **U.C.G. (Unità Costiera di Guardia)**: È ogni Comando di Porto con delega S.A.R..

dd) **UNITÀ DI SOCCORSO MARITTIMO (Unità S.A.R., SRU Search and Rescue Unit)**: Sono le unità navali e gli aeromobili del servizio di Guardia Costiera del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera appositamente allestiti ed equipaggiate per il soccorso marittimo.

ee) **VV.F.:** Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (o mezzo dei Vigili del Fuoco).

ff) **AREA DI RICERCA E DI SALVATAGGIO (S.R.R. - Search and Rescue Region)**: Area di dimensioni determinate entro i cui limiti vengono forniti dei servizi di ricerca e soccorso

CAPITOLO 2°

AUTORITÀ COORDINATRICI E SITUAZIONI OPERATIVE

210 COORDINAMENTO DELLE PERAZIONI S.A.R.

220 ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO S.A.R. MARITTIMO

230 RESPONSABILITÀ DEL COORDINAMENTO - SITUAZIONI OPERATIVE

240 AZIONI ALL'ESTERNO DELL'AREA DI INTERESSE DELL'I.M.R.C.

210 COORDINAMENTO DELLE OPERAZIONI S.A.R.

Ai fini del presente piano si intende per coordinamento l'esercizio dei compiti individuati dal cap. 4 dell'Annesso alla Convenzione, quali:

- valutazione delle notizie
- dichiarazione della fase di emergenza
- determinazione dell'area di ricerca
- fissazione di un piano generale di esecuzione delle operazioni
- designazione di OSC
- dichiarazione di cessazione o sospensione delle operazioni
- richiesta mezzi e concorso di organi che possano utilmente intervenire
- assegnazione di compiti a mezzi ed organi che possano utilmente intervenire

Il coordinamento, così come definito nel precedente paragrafo 170, consiste nell'impartire le disposizioni idonee alla realizzazione del disegno unitario, nonché nel vigilare sull'osservanza e sull'attuazione di esse³.

Nell'ambito del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, la funzione di coordinamento coincide con l'esercizio del comando e controllo gerarchicamente ordinato, secondo l'organizzazione prevista e sui mezzi del Corpo impiegati per il S.A.R.

220 ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO S.A.R. MARITTIMO

Il servizio S.A.R. marittimo è l'organizzazione di tutte le attività connesse alla salvaguardia della vita umana in mare indipendentemente dalla circostanza che il rischio per la vita umana trovi origine in un sinistro marittimo⁴.

L'organizzazione d'impiego S.A.R. marittima d'ora in poi è denominata "Organizzazione S.A.R."

³ A.M. SANDULLI, Manuale di diritto amministrativo, Napoli, 1989, p.242

⁴ Ai fini della immediata esecuzione del soccorso, da assumere di iniziativa da parte dell'organizzazione S.A.R., nella definizione di S.A.R. marittimo si deve intendere inclusa la salvezza della vita umana in mare nel caso di incidenti a mezzi aerei nei limiti stabiliti dagli artt. 727 e 830 cod. nav. e dalla Direttiva SAR 34 ed in relazione agli artt. 1.3.3 dell'annesso alla Convenzione di Amburgo

220.1 Organizzazione di impiego del servizio S.A.R. marittimo.

L'autorità nazionale responsabile dell'esecuzione della Convenzione di Amburgo 79 è il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti pro-tempore⁵.

L'organizzazione di impiego del servizio S.A.R. marittimo è così strutturata:

- a) **il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto–Guardia Costiera** è l'Organismo nazionale che assicura l'organizzazione generale e il coordinamento dei servizi di ricerca e soccorso marittimi, quale Italian Maritime Rescue Coordination Centre (I.M.R.C.C.), attraverso la propria struttura operativa centrale (Reparto III) e territoriale (Direzioni marittime-MRSC, Comandi di porto-UCG e Unità SAR) ;
- b) Le Direzioni marittime sono centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C. - Maritime Rescue Sub Center);
- c) Le Capitanerie di porto, gli Uffici circondariali marittimi e gli Uffici locali marittimi sono unità costiere di guardia (U.C.G.);
- d) le unità navali e gli aeromobili del servizio di guardia costiera del Corpo delle Capitanerie di porto, appositamente allestiti, sono unità di soccorso marittimo (*search and rescue unit*).

220.2 Organizzazione S.A.R. alternata

In caso di eventi eccezionali che comportino l'impossibilità per M.R.C.C./M.R.S.C. di operare, è attivata la seguente organizzazione S.A.R. alternata:

- le funzioni di I.M.R.C.C. alternato sono assunte dal 3° M.R.S.C. ovvero, in caso di situazioni contingenti, da altro M.R.S.C. designato dal Capo del Reparto III "Piani e Operazioni";
- le funzioni di M.R.S.C. alternato sono assunte dall'U.C.G. designato nelle pianificazioni locali in base alle capacità e alle risorse operative. Resta salva la facoltà del M.R.C.C. di assumere in proprio tali funzioni ovvero di designare altri M.R.S.C./U.C.G..

220.3 Area di responsabilità

⁵ Art. 2 D.P.R. 28.9.1994 n.662 "Regolamento di attuazione della legge 3.4.1989, n. 147 concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27.4.1989

L'area di interesse entro i cui limiti vengono forniti servizi di ricerca e soccorso è quella indicata nel D.P.R. n. 662 in data 28.9.1994 che, tra l'altro, specifica le aree di responsabilità dei sottocentri di soccorso (Annessi 2 e 3 al D.P.R. n° 662/1994).

220.4 Mezzi aeronavali idonei ad effettuare operazioni di ricerca e soccorso, utilizzabili dal M.R.C.C./M.R.S.C.

I mezzi aeronavali idonei ad effettuare operazioni di ricerca e soccorso in mare sono:

a) Mezzi specializzati (S.R.U. Search and Rescue unit). Sono quei mezzi costruiti e appositamente allestiti, nonché equipaggiati con personale appositamente addestrato idonei per interventi in mare, nell'immediata disponibilità dei Comandi di Porto (U.C.G.). Essi sono i mezzi aeronavali del servizio di Guardia Costiera del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera;

b) Mezzi concorrenti (Search and rescue facility). Sono mezzi non nella immediata disponibilità della Organizzazione S.A.R., perché costruiti od impiegati per altri scopi o fini istituzionali:

- 1) mezzi di tutte le altre Amministrazioni dello Stato, dichiarati idonei all'impiego del soccorso in mare dalla Forza Armata/Corpo di appartenenza, che possono utilmente intervenire e che sono elencati nei singoli piani locali degli M.R.S.C. in forza di elenchi comunicati dai Comandi/Organi competenti che indicheranno i tempi di reale disponibilità e di impiego in relazione alle condizioni meteo ed alla capacità di radiocomunicazioni;-
- 2) mezzi aeronavali della Marina Militare;
- 3) aeromobili dell'Aeronautica Militare;_
- 4) navi presenti in porto ovvero in navigazione ed in grado di intervenire utilmente per portare soccorso ad una unità sinistrata
- 5) mezzi navali ed aerei di altri Stati
- 6) navi mercantili, ivi comprese quelle da diporto e da pesca e le navi certificate per il salvataggio in mare;

La scelta dei mezzi navali e/o aerei più idonei allo svolgimento dell'operazione di ricerca e soccorso è prerogativa dell'I.M.R.C.C./M.R.S.C./U.C.G. responsabile.

230 RESPONSABILITÀ DEL COORDINAMENTO SITUAZIONI OPERATIVE

230.1 Generalità

Le operazioni di soccorso, per quanto e fino a quando possibile, devono essere condotte al più basso livello

dell'organizzazione S.A.R.

Pertanto le U.C.G. alla notizia di pericolo per la vita umana in mare, comunque pervenuta, devono disporre i primi interventi operativi ed informativi iniziando le operazioni di ricerca e soccorso con tutti i mezzi nella propria disponibilità.

Contestualmente l'U.C.G. informa il M.R.S.C. di competenza per le pertinenti valutazioni e decisioni di cui ai punti successivi.

L'organizzazione del S.A.R. Marittimo, per ciò che concerne le aree d'interesse, fa riferimento esclusivamente agli annessi 2 e 3 del D.P.R. n° 662/1994. In particolare gli M.R.S.C., pur potendo, nella propria pianificazione locale, assegnare ai soli fini operativi specifici settori, dispongono, a propria discrezione, l'intervento di mezzi e U.C.G. indipendentemente dalle aeree di responsabilità a queste ultime assegnate in quanto Autorità Marittime (artt. 69 e 70 C.N.). Di conseguenza l'U.C.G. che ha notizia di pericolo deve:

- a. intervenire direttamente con i mezzi in propria disponibilità, anche se fuori dell'area di responsabilità eventualmente assegnatagli dall'M.R.S.C. di competenza;
- b. trasferire con immediatezza la notizia ad altra U.C.G. che possa più utilmente intervenire, anche se di altro M.R.S.C.;
- c. chiedere mezzi ad altra U.C.G. anche se di altro M.R.S.C.;
- d. coordinare l'evento S.A.R. sino a quando il M.R.S.C. o l'U.C.G. competente non abbia assunto il coordinamento.

In funzione dell'autorità coordinatrice, le operazioni di soccorso in mare si configurano in una delle seguenti situazioni operative

230.2 Prima situazione operativa

È la situazione operativa nella quale l'U.C.G., delegata dal M.R.S.C. o dal I.M.R.C.C., coordina e dirige, fin dalla prima notizia ricevuta, il soccorso con i propri mezzi e/o con quelli privati che può impiegare (art 70 C.N.) e/o con il concorso dei mezzi navali dei comandi **locali** delle altre Autorità dello Stato (Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia di Stato e Vigili del Fuoco) tenendo costantemente informato il M.R.S.C. sull'andamento delle operazioni.

Tale delega, che deve intendersi più propriamente come affidamento di funzioni ad organo subordinato nell'organizzazione del superiore M.R.S.C., è di massima conferita in via permanente dal M.R.S.C. e può contenere indicazione su diversi livelli di responsabilità e limiti operativi in ragione delle risorse disponibili per gli interventi, per i quali le condizioni meteomarine e la distanza dalla costa e la buona probabilità di individuazione della zona di intervento e l'impiego dei soli mezzi navali locali, lascino prevedere il buon esito delle operazioni di soccorso.

Tale prima situazione operativa rimane in vigore fino:

- alla cessazione dell'emergenza;
- al passaggio di responsabilità dell'evento ad altra U.C.G. con relativa assunzione e previa valutazione del M.R.S.C. responsabile per l'area;
- al passaggio in seconda situazione operativa al M.R.S.C. su richiesta dell'U.C.G.;
- alla diretta assunzione da parte del M.R.S.C./I.M.R.C.C. dell'intervento con passaggio, rispettivamente, in seconda o terza situazione operativa;-
- all'impiego di velivoli del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, ovvero di altre amministrazioni e delle FF.AA.;
- all'accertamento di una Mass Rescue Operation.

Durante la prima situazione operativa è compito del M.R.S.C. competente tenere informato l'I.M.R.C.C.

La richiesta di impiego dei velivoli per il soccorso in mare deve essere inoltrata al M.R.S.C. che ne valuterà l'esigenza. Nel caso del loro impiego, l'evento SAR sarà coordinato dal M.R.S.C. in 2^ situazione operativa.

230.3 Seconda situazione operativa

È la situazione operativa nella quale il M.R.S.C. coordina direttamente il soccorso e si verifica, di massima, nel caso ricorra una o più delle seguenti situazioni:

- condizioni meteomarine particolarmente avverse e distanza dalla costa tali che le risorse a disposizione dell'U.C.G. sono inadeguate;
- in caso di impiego di mezzi aerei del servizio Guardia Costiera C.P.;
- in caso di impiego di mezzi aeronavali della Marina Militare e/o mezzi dell'Aeronautica Militare o velivoli di altre amministrazioni.

Tale situazione si verifica altresì quando l'I.M.R.C.C., valutate le circostanze e le difficoltà della situazione, dispone il passaggio ad

una seconda situazione operativa in forza di proprie valutazioni.

Il M.R.S.C., oltre che richiedere il concorso delle risorse disponibili delle altre Autorità dello Stato, può allertare o richiedere l'intervento di aeromobili del Corpo all'I.M.R.C.C. ovvero agli R.C.C. dell'Aeronautica o ai Comandi Centrali⁶ della Marina Militare per le risorse nella rispettiva disponibilità.

Tale situazione rimane in vigore fino a quando il M.R.S.C. non richiede il passaggio alla terza situazione operativa oppure l'I.M.R.C.C. avochi a sé il coordinamento.

In qualunque momento, in forza di proprie valutazioni concernenti l'evolversi della situazione il M.R.S.C. può disporre il passaggio/ritorno alla prima situazione operativa

230.4 Terza situazione operativa

È la situazione operativa nella quale l'I.M.R.C.C. coordina direttamente il soccorso e si verifica, di massima, nel caso ricorra una delle seguenti circostanze:

- a) disastro in mare di notevoli proporzioni, nel caso di avocazione del soccorso (vedi anche para 150);
- b) intervento che coinvolge l'area di responsabilità ovvero le funzioni di più M.R.S.C. limitrofi.
Tale situazione operativa permane sino all'eventuale designazione, da parte dell'I.M.R.C.C., di uno degli M.R.S.C. interessati quale autorità coordinatrice, con conseguente passaggio alla 2ª situazione operativa;
- c) intervento che avviene ai limiti esterni della zona di competenza italiana e si prevede lo sconfinamento in acque di competenza di altri Paesi;
- d) azioni a favore della bandiera nazionale in acque esterne alla zona di responsabilità SAR nazionale, qualora manchi il coordinamento del competente per area o in supporto a uno di essi;
- e) in forza di proprie valutazioni contingenti che suggeriscono di assumere il coordinamento subentrando a organi S.A.R. nazionali subordinati;
- f) azioni a favore di unità in pericolo in area esterna alla zona di responsabilità SAR nazionale, qualora l'I.M.R.C.C. agisca in qualità di *first R.C.C.* informato dell'evento e fino a quando il R.C.C. competente o altro RCC in grado di poter meglio assistere assuma il coordinamento delle operazioni SAR.

Nei casi di cui alle lettere c) e d) la terza situazione operativa rimane in vigore fino a quando l'I.M.R.C.C. non disponga, in forza di

⁶ Vds paragrafo 170 del capitolo 1

proprie valutazioni, la designazione di un M.R.S.C. o di una U.C.G. quale Autorità coordinatrice ed il conseguente passaggio, rispettivamente, in seconda o prima situazione operativa,

Nel caso di cui alla lettera f), la terza situazione operativa permane fino a quando l'altro R.C.C. ivi indicato assuma il coordinamento delle operazioni SAR.

230.5 Passaggio di situazione operativa

I passaggi da una situazione operativa ad altra situazione operativa vengono formalizzati con apposito messaggio (vedi annessi 5a e 5b al cap.6).

230.6 Cessazione della situazione operativa

Le ricerche devono essere condotte fino a che vi siano ragionevoli speranze di trovare superstiti. Tale decisione compete all'Autorità coordinatrice.

La cessazione di una fase di emergenza e/o situazione operativa deve essere formalizzata con apposito messaggio.

Tale decisione non esclude che l'Autorità coordinatrice ritenga di dover continuare a svolgere idonee azioni informative (es. emissioni avvisi ai naviganti, diffusioni radio, ecc.) fino al momento ritenuto più opportuno, proseguendo le ricerche nell'ambito delle attività d'istituto.

230.7 Certezza della situazione operativa in atto

La piena conoscenza della esatta situazione operativa in atto è garanzia per il corretto svolgimento delle operazioni, tenendo sempre e comunque in massima considerazione la sicurezza degli equipaggi e dei mezzi impiegati in mare ed in aria.

240 AZIONI ALL'ESTERNO DELL'AREA DI INTERESSE DELL'I.M.R.C.C

L'I.M.R.C.C. mantiene i contatti con gli R.C.C. stranieri chiamati ad operare per la ricerca e soccorso di unità italiane nelle aree di rispettiva competenza.

In caso di carenza o ritenuta inadeguatezza di assistenza l'I.M.R.C.C. interessa l'Unità di Crisi del Ministero Affari Esteri per

richiedere intervento dei pertinenti canali diplomatici ed eventualmente le ambasciate/consolati competenti.

Inoltre all'esterno dell'area di responsabilità nazionale l'I.M.R.C.C. coordina le azioni a favore di mezzi e persone in pericolo, nei casi in cui agisca in qualità di primo R.C.C. informato dell'evento e fino a quando l'R.C.C. competente, o altro RCC in grado di poter meglio assistere, assuma il coordinamento delle operazioni SAR.

L'I.M.R.C.C., ai sensi di quanto previsto dai paragrafi 3.1.8 e 4.1.3 dell'Annesso alla Convenzione SAR, valuterà la richiesta di cooperazione di altri R.C.C. circa la disponibilità di proprie risorse SAR (SRU), in relazione alla disponibilità e capacità degli assetti nazionali impiegabili per il primario compito della ricerca e soccorso, nell'ambito dell'intera regione di responsabilità nazionale, anche a prescindere dall'esistenza di accordi bilaterali o regionali in materia

CAPITOLO 3

FASI DI EMERGENZA

310 SEGNALAZIONE DI EMERGENZE E VALUTAZIONE DELLE NOTIZIE

320 FASI DI EMERGENZA

330 FASE DI INCERTEZZA (INCERFA)

340 FASE DI ALLERTA (ALERFA)

350 PROCEDURE ED AZIONI DA ADOTTARE NELLE FASI DI INCERFA E ALERFA

360 FASE DI PERICOLO (DETRESFA)

370 PROCEDURE ED AZIONI DA ADOTTARE NELLA FASE DI DETRESFA

310 SEGNALAZIONE EMERGENZE E VALUTAZIONE DELLE NOTIZIE

Tutti i soggetti pubblici o privati che comunque abbiano conoscenza di notizie relative ad una nave o persona in pericolo in mare, fermo restando l'obbligatorietà dell'immediato soccorso (cfr. paragrafo 160), **devono** ai sensi dell'art. 4.2.3 dell'annesso alla Convenzione di Amburgo e per gli effetti degli artt. 69 e 70 C.N., **darne immediata comunicazione all'Organizzazione S.A.R. marittima competente**. Tali segnalazioni possono essere normalmente effettuate attraverso le **postazioni di allarme** (*Alerting Post*) o con qualsiasi altro mezzo, da:

- numero unico delle emergenze 112 (NUE) e dal numero 1530 dedicato alle emergenze in mare
- forze di Polizia o altri Corpi dello Stato;
- sale operative dei Comandi militari delle varie FF.AA.;
- altre organizzazioni, enti o autorità;
- organizzazioni S.A.R. straniere;
- privati, sodalizi, circoli, ecc.

A volte le notizie possono risultare incomplete o sommariamente raccolte. Tale circostanza può rendere di estrema difficoltà l'intervento con conseguente pregiudizio per il buon esito del soccorso.

Pertanto è indispensabile per chiunque assumere informazioni, per quanto più possibile, complete. L'informatore deve rendersi disponibile a fornire eventuali ulteriori notizie e chiarimenti in modo da ridurre il rischio di malintesi o falsi allarmi (gli elementi da acquisire sono riportati nell'annesso 1 al presente capitolo).

Ogni notizia di sinistro, specie se proveniente da fonti non qualificate o comunque poco attendibili, deve essere attentamente valutata e possibilmente verificata.

Tuttavia, quando si presume che sussista una reale situazione di pericolo per le persone, si deve adottare un criterio non restrittivo, nel senso che una notizia con un minimo di attendibilità deve essere considerata veritiera a tutti gli effetti.

Alla ricezione della segnalazione l'U.C.G. deve intervenire immediatamente ai sensi degli artt. 69 e 70 C.N. e art. 4.4 del D.P.R. 662/94 prendendo i primi provvedimenti, secondo le procedure previste dal cap. 5 4 dell'annesso alla Convenzione di Amburgo ed in particolare acquisisce informazioni e allerta i mezzi ed il personale dipendente informando contestualmente il

M.R.S.C. sui provvedimenti adottati e sulle proprie intenzioni. Il M.R.S.C. provvede ad informare, a sua volta, tempestivamente l'I.M.R.C.C.

320 FASI DI EMERGENZA

L'eventualità di un sinistro marittimo può configurare tre fasi di emergenza:

- una prima fase di incertezza (INCERFA);
- una seconda fase di allertamento (ALERFA);
- una terza fase che si identifica con una situazione di pericolo (DETRESFA).

Le predette fasi possono svolgersi in progressione temporale non escludendo che in alcuni casi la velocità di evoluzione degli accadimenti possa configurare fin dall'inizio il livello superiore. Di seguito sono riportate le indicazioni procedurali di massima che l'organizzazione del soccorso attua in relazione all'evolversi delle fasi.

Le procedure nei casi di INCERFA e ALERFA sono nel presente piano indicate prescindendo dalla situazione operativa in atto (1^a - 2^a - 3^a) poiché nelle due fasi in questione l'attività S.A.R. si svolge di massima e sostanzialmente su un piano informativo e di allertamento dei mezzi.

Per la fase di DETRESFA vengono invece esaminate le procedure per ogni singola situazione operativa e per ogni livello dell'organizzazione S.A.R. operante.

330 FASE DI INCERTEZZA (INCERFA)

La fase di incertezza o "INCERFA" è quella situazione nella quale si può dubitare della sicurezza di una persona, di una nave o di un altro mezzo e si ha quando:

- è stato segnalato il mancato arrivo di un mezzo alla destinazione prevista;
- quando un mezzo non ha segnalato, come previsto, la sua posizione o il suo stato di sicurezza;
- esiste un dubbio sulla sicurezza di un mezzo o del suo personale dovuto a mancanza di informazioni o alle eventuali difficoltà in cui potrebbero versare;
- esiste un dubbio sulla sicurezza di una persona in mare.

La fase di incertezza può concludersi con il ritorno alla normalità ovvero con l'inizio della fase di allertamento

340 FASE DI ALLERTAMENTO (ALERFA)

La fase di allertamento "ALERFA" è quella situazione nella quale si può temere per la sicurezza di una persona, di una nave o di altro mezzo e si ha quando:

- si teme per la sicurezza di un mezzo o di persone che da tempo prolungato non danno notizie;
- i tentativi di stabilire un contatto diretto, o indiretto, con il mezzo che si presume in difficoltà sono falliti;
- è stata ricevuta informazione indicante che l'efficienza operativa del mezzo è menomata, ma non tanto da far ritenere probabile una situazione di pericolo.

La fase di allertamento può concludersi con:

- la cessazione dell'emergenza perché insussistente;
- l'inizio della fase di pericolo, ossia delle operazioni di soccorso vere e proprie.

350 PROCEDURE ED AZIONI DA ADOTTARE NELLE FASI DI INCERFA E ALERFA

Al configurarsi di una emergenza in fase di INCERFA o ALERFA l'attivazione dell'organizzazione S.A.R., a qualunque livello e in qualsiasi situazione operativa, si realizza in:

350.1 INCERFA:

- un'accurata ricerca e raccolta di informazioni.

In questa fase i compiti delle autorità coordinatrici, ognuno per la propria competenza operativa, sono i seguenti:

- effettuare indagini appropriate per ottenere notizie dirette sullo stato di sicurezza del mezzo navale o delle persone in pericolo;
- assumere notizie presso fonti attendibili qualora il mezzo sia sprovvisto di apparato radio o non sia possibile il collegamento radio;
- attingere notizie dalle persone che possono essere a conoscenza dei movimenti del mezzo o delle persone in pericolo;
- ricercare testimonianze, nel caso in cui la segnalazione riguardi un bagnante in difficoltà, presso gli stabilimenti balneari della zona e di quanti possano fornire notizie utili;
- cercare, ove possibile, di stabilire un collegamento via radio (propria o di altro *alerting post* con l'eventuale mezzo in

pericolo, anche tramite Circoli nautici, direzione di porti turistici, radioamatori, privati ecc.

Se ad operare in INCERFA è l'U.C.G., il M.R.S.C. e l'I.M.R.C.C. analizzano e valutano le informazioni eventualmente loro pervenute, fornendo nel contempo alla U.C.G. ogni possibile supporto informativo ed operativo, tenendosi pronti, se necessario, ad assumere il coordinamento delle operazioni.

350.2. ALERFA:

- un allargamento e approfondimento dell'attività di raccolta delle informazioni e di ricerca delle notizie;
- un allertamento dei mezzi e dei servizi di soccorso per l'eventuale successivo impiego.

In questa fase i compiti delle autorità coordinatrici, ognuno per la propria competenza operativa, sono i seguenti:

a) approfondimento e ricerca di nuove notizie presso:

- altre Autorità Marittime (Compamare, Circomare, Locamare, Delemare);
- altre Autorità/Comandi/Organi;
- stazioni di telecomunicazioni;
- agenzie marittime ed uffici armatoriali;
- cooperative di pescatori;
- direzioni di porti turistici, di circoli nautici e di stabilimenti balneari;
- familiari delle persone in pericolo;
- ogni altra persona che risulti a conoscenza di notizie.

b) tenere costantemente informato il livello superiore della organizzazione S.A.R. dell'evolversi della situazione. In caso di dubbio sulle competenze anche il livello più basso di U.C.G. che per prima è allertato, dà immediato corso alle iniziative salvo a trasferire successivamente ad altra U.C.G. o ad altro livello dell'organizzazione S.A.R. l'onere di proseguirle in ragione di una maggior capacità di operare.

c) allertare, se del caso, l'autorità coordinatrice adiacente;

d) allertare gli appropriati servizi e mezzi di ricerca e salvataggio e predisporre le azioni cui dare eventuale corso nella fase successiva;

e) informare, se del caso, le Autorità/Comandi/Organi periferici e centrali di altre Amministrazioni;

- f) allertare mezzi privati, disponibili sul posto ed in grado di intervenire utilmente, pianificando il loro possibile impiego o dirottamento;
- g) intensificare il servizio di ascolto radio ed attivare se disponibili altre reti di comunicazione, indicando circuiti e frequenze e tempi/modalità di comunicazione;
- h) predisporre una pianificazione di massima, sulla scorta delle informazioni in corso di acquisizione, nell'ipotesi che possa scattare la fase di detresfa;

Se ad operare in ALERFA è l'U.C.G., il M.R.S.C. e l'I.M.R.C.C. analizzano e valutano gli elementi loro pervenuti, fornendo nel contempo all'U.C.G. ogni possibile supporto informativo ed operativo, estendendo se del caso l'indagine e l'acquisizione di notizie all'intera area di interesse e/o all'area di altri R.S.C. o di R.C.C. stranieri, tenendosi pronti, se necessario, ad assumere il coordinamento delle operazioni.

Resta sempre nella esclusiva competenza del M.R.S.C. o dell'I.M.R.C.C. la valutazione della opportunità di allertare (*):

- o i Comandi della Marina Militare;
- o l'organizzazione S.A.R. dell'Aeronautica Militare;
- o gli R.C.C. stranieri confinanti o meno.

Resta nell'esclusiva competenza dell'I.M.R.C.C. l'eventuale allertamento di Organi/Comandi Centrali, Comandi complessi Nato e non, di altri R.C.C. stranieri e delle strutture di comando, controllo e coordinamento delle Agenzie europee.

Tutta l'attività informativa e di allarme(*) può essere utilizzata nella successiva fase di pericolo (DETRESFA) oppure rimanere fine a se stessa al ripristinarsi della normalità nel caso che non si configuri la fase di pericolo. Rimane affidato al prudente apprezzamento dei responsabili l'espletamento di ogni altra utile azione, ritenuta opportuna per risolvere in senso positivo la fase di allertamento

350.3. Messaggistica

Ai messaggi che contengono informazioni attinenti le fasi di INCERFA e ALERFA deve essere assegnata, di massima, la qualifica di "IMMEDIATO".

Si deve comunque tenere presente che ogni notizia relativa ad una situazione di INCERFA e ALERFA per la vita umana in mare deve essere trattata innanzitutto per via telefonica/radio/altro sistema rapido, rimanendo fermo che tutto va in successione formalizzato con relativa messaggistica.

È principio generale, riferito ovviamente anche alla fase di DETRESFA di cui al successivo punto 360, che:

- **La compilazione della messaggistica relativa ad ogni fase di emergenza/situazione operativa, NON DEVE MAI ESSERE CAUSA DI RITARDO/INTERFERENZA nella conduzione/esecuzione delle iniziative.**

360 FASE DI PERICOLO (DETRESFA)

La fase di pericolo o “DETRESFA” è la "situazione nella quale si ha ragione di ritenere che una persona, una nave o altro mezzo* sono minacciati da un pericolo grave ed imminente e che hanno bisogno di soccorso immediato e si ha quando:

- si è ricevuta fondata informazione che un mezzo o una persona è in grave o imminente pericolo o bisognosa di immediata assistenza;
- tutti i tentativi di stabilire un contatto con il mezzo e le indagini eseguite presso fonti attendibili fanno presumere che il mezzo o la persona sia in pericolo;
- è stata ricevuta notizia che l'efficienza operativa del mezzo è menomata a tal punto da rendere probabile il verificarsi di una situazione di pericolo.

LA FASE DI PERICOLO FA SCATTARE L'ESECUZIONE DELLE OPERAZIONI DI RICERCA E SOCCORSO IN MARE

370 PROCEDURE ED AZIONI DA ADOTTARE NELLA FASE DI DETRESFA:

Al configurarsi di un'emergenza in fase di DETRESFA l'organizzazione SAR può operare in 1^a/2^a/3^a situazione operativa.

In ogni situazione operativa il luogo sicuro di sbarco dei naufraghi (POS – Place of Safety) è determinato in virtù della normativa vigente ⁷ e delle direttive e dalle linee guida emanate dal sig. Ministro dei Trasporti e/o dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

370.1. 1^a Situazione operativa

a.1. Provvedimenti da adottare da parte dell'U.C.G.:

In fase di DETRESFA l'Unità Costiera di Guardia avuta notizia di un sinistro/incidente, assume il coordinamento delle operazioni, mettendo in atto in 1^a situazione operativa, i provvedimenti pertinenti e le seguenti misure:

⁷ Convenzione Solas Reg. 33 cap. V, annesso alla convenzione SAR Reg. 3.1.9, 4.8.5 e della Res. IMO 167(78) oltre alla circ. FAL n.3 e alla SOP 009 edita dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera. Si richiama altresì l'art. 10 ter del D.lgs. 286/98 ed la Direttiva 5 maggio 2006, Vds. paragrafo 150 del Piano Nazionale per la ricerca ed il salvataggio in mare

a.1.1. Mezzi navali e/o aerei impiegabili

- impiega i mezzi navali C.P. dipendenti;
- richiede eventuali mezzi navali degli altri organi dello Stato che abbiano localmente disponibilità (esclusi quelli della Marina ed Aeronautica);
- ordina l'impiego (art. 70 C.N.) di navi, rimorchiatori, mezzi appartenenti a Circoli nautici, porticcioli turistici, privati in genere. Qualora detti mezzi si trovino in porti diversi dalla sede, l'impiego o il dirottamento ai fini del salvataggio può essere richiesto all'Autorità Marittima che ne ha disponibilità.
- se lo ritiene funzionale ad un esito più proficuo concorda con il M.R.S.C. l'avvicendamento con altri, dei mezzi in atto operanti;
- restituisce la disponibilità dei mezzi impiegati man mano che i medesimi risultino non più utilmente impiegabili;

a.1.2. Mezzi ed attrezzature terrestri

- nel caso che per esigenze connesse e derivanti dall'esecuzione delle operazioni di soccorso, dovesse rendersi necessario localmente l'impiego di mezzi ed attrezzature terrestri (es. fotoelettriche, pompe, ecc.) in aggiunta a quelli propri in dotazione, l'U.C.G. richiede, motivando, l'impiego di mezzi terrestri di altri organi dello Stato che abbiano disponibilità anche di mezzi speciali (V.F., E.I., M.M., forze di polizia, ecc.), richiedendo, se del caso l'allertamento della protezione civile regionale attraverso la Prefetture e il Comune,

a.1.3. Pianificazione delle ricerche.

- stima, se del caso, il grado di incertezza della posizione della nave/persona e determina l'area che sarà oggetto della ricerca;
- predispone ed attua, in base alle informazioni disponibili, il piano per la specifica operazione di ricerca e salvataggio;
- assegna le zone di ricerca iniziali ai mezzi partecipanti indicando anche i relativi schemi;
- modifica, se le circostanze lo richiedono, il piano generale di esecuzione delle operazioni di ricerca e soccorso basandosi sulle informazioni a disposizione e sui cambiamenti di situazione;

a.1.4. Informazioni.

- acquisisce costantemente informazioni utili in relazione all'evolversi degli eventi connessi al sinistro e le trasmette, se del caso, al M.R.S.C. o all'I.M.R.C.C.;
- tiene eventualmente informate le Autorità Diplomatiche locali;
- riferisce con immediatezza all'Autorità Giudiziaria eventuali ipotesi penalmente rilevanti.

a.1.5. Designazione O.S.C.

- designa, con le modalità indicate nel cap. 4, l'O.S.C. (On Scene Coordinator);

a.1.6. Radio

- intensifica il servizio di ascolto radio ed attiva se disponibili altre reti di comunicazione, indicando circuiti e frequenze e tempi/modalità di comunicazione;
- richiede la massima cooperazione alle stazioni radio anche per eventuali necessità di ritrasmissione di messaggi;
- chiede il silenzio radio sulle frequenze impiegate per lo svolgimento delle operazioni di ricerca e soccorso;
- stabilisce e mantiene i contatti con l'O.S.C. (On Scene Coordinator);
- mantiene i contatti con le stazioni radio costiere responsabili dell'ascolto radio sulle frequenze di emergenza

a.1.7. Richiesta collaborazione

- chiede ogni possibile collaborazione agli Organi/Autorità/Comandi periferici degli organi dello Stato (G.d.F., C.C., P.S, VV.F.) o alle Amministrazioni locali (Comuni, Vigili Urbani, ecc.);

a.1.8. Assistenza sanitaria

- organizza, tramite il S.S.N., tenendo eventualmente informata la Prefettura competente, l'assistenza ai naufraghi che vengono trasportati a terra, provvedendo anche a richiedere tutti i mezzi terrestri, strutture ed il personale necessari (ambulanze, medici, infermieri, camere iperbariche, strutture sanitarie specifiche, ecc.), fatte salve le disposizioni specifiche contenute nell'art. 10-ter del D.lgs. 286/98 in materia di immigrazione irregolare, la cui competenza è della Prefettura.

b.1. Provvedimenti da adottare da parte del M.R.S.C:

In fase di DETRESFA in 1^a situazione operativa, il M.R.S.C. opera come segue:

b.1.1. Informazioni

- segue l'evolversi della situazione ed acquisisce tutte le informazioni utili per l'eventuale passaggio alla 2^a situazione operativa nei casi previsti al precedente para 232;

b.1.2. Allertamento

- pone la sala operativa del M.R.S.C., pur restando in assetto ordinario, in stato di allertamento per l'eventuale passaggio in assetto rinforzato;

b.1.3. Mezzi aeronavali

- pianifica l'allertamento di mezzi aeronavali per gli eventuali avvicendamenti/impiego;

b.1.4. Radio

- segue con particolare attenzione le comunicazioni radio;
- canalizza e settorializza i canali di lavoro delle U.C.G. nel caso di più soccorsi nell'ambito dello stesso M.R.S.C.

c.1. Provvedimenti da adottare da parte dell'I.M.R.C.C.

In fase di DETRESFA in 1^a situazione operativa, l'I.M.R.C.C. acquisisce e registra le notizie e supporta il M.R.S.C./U.C.G. per le eventuali esigenze.

d.1. Conclusione della 1^a Situazione Operativa

La fase di "DETRESFA" in 1^a situazione operativa può concludersi con:

- la fine dell'emergenza;
- il passaggio alla 2^a o 3^a situazione operativa.
 - Nel primo caso l'U.C.G. dichiara cessata l'emergenza informando tutti gli altri Comandi/Organi che hanno partecipato alle operazioni, e redige la messaggistica di rito.
 - Nel secondo caso tiene informato il M.R.S.C./I.M.R.C.C. sullo stato della situazione in modo da consentire l'ottimale gestione del coordinamento previa formale -assunzione del coordinamento

370.2. 2ª Situazione operativa

a.2. Provvedimenti da adottare da parte dell'U.C.G.:

Allorché il coordinamento S.A.R. è tenuto dal M.R.S.C., l'U.C.G. opera come segue:

a.2.1. Azioni da attuare quando incaricato dal M.R.S.C.:

- segue l'evolversi della situazione attuando le disposizioni impartite dallo stesso;
- mantiene attiva la propria organizzazione anche per l'esecuzione di altri eventuali provvedimenti che le competono per legge (art. 70 C.N.);
- mantiene l'allertamento dei propri mezzi navali disponibili per un eventuale richiesta di avvicendamenti;
- appronta il supporto logistico per uomini e mezzi impiegati, del Corpo e, in casi particolari, anche di altri Organi.

a.2.2. Radio

- segue con particolare attenzione le comunicazioni radio, facendo eventualmente da tramite.

b.2. Provvedimenti da adottare da parte del M.R.S.C.:

Il M.R.S.C. in 2ª situazione operativa opera come segue:

b.2.1. Mezzi navali ed aerei

- impiega ed avvicenda i mezzi aeronavali C.P. dipendenti;
- coordina l'impiego e l'avvicendamento di eventuali mezzi navali degli altri Comandi/Autorità periferici degli organi dello Stato;
- richiede, se del caso, a CINCPNAV l'intervento di unità M.M. nella loro disponibilità ritenute indispensabili, nonché al RCC competente l'intervento di mezzi aerei SAR restando fermo che il controllo operativo di detti mezzi resta affidato ai rispettivi Comandi di appartenenza, salvo diversa decisione di questi ultimi;
- impiega/avvicenda navi, rimorchiatori, mezzi appartenenti a circoli nautici, porticcioli turistici, privati in genere che possono essere impiegati per legge. L'eventuale dirottamento può essere richiesto anche mediante collegamenti radio diretti, tramite altre stazioni radio o altri mezzi di comunicazione;
- programma le necessarie sostituzioni/ avvicendamenti dei mezzi navali in ricerca e salvataggio, tenendo conto della loro

autonomia, delle condizioni meteomarine, e dell'evolvere della situazione operativa;

- richiede ai M.R.S.C. limitrofi la eventuale disponibilità di altri mezzi navali del Corpo;
- richiede all'I.M.R.C.C. l'intervento degli aeromobili della Guardia Costiera;
- restituisce la disponibilità dei mezzi impiegati man mano che i medesimi risultino non più utilmente impiegabili;

b.2.2. Mezzi ed attrezzature terrestri

- nel caso che per esigenze connesse e derivanti dall'esecuzione delle operazioni di soccorso, dovesse rendersi necessario l'impiego di mezzi ed attrezzature terrestri(es. fotoelettriche, pompe, ecc.) in aggiunta a quelli propri in dotazione, il M.R.S.C. richiede, motivando, l'impiego di mezzi terrestri di altri organi dello Stato che abbiano disponibilità anche di mezzi speciali (V.V.F., E.I., M.M., forze di polizia, ecc.).

b.2.3. Pianificazione delle ricerche:

- determina l'area di ricerca, la sua estensione ed il suo orientamento in funzione degli elementi meteomarini;
- formula/modifica, in base alle informazioni disponibili, un piano per la specifica operazione e lo comunica all'O.S.C., non appena designati;
- integra i mezzi navali con altri che possano utilmente intervenire, svincolando eventualmente quelli che abbiano esaurito il loro compito ed assume il controllo operativo dei propri mezzi ed il coordinamento delle altra unità;
- assegna/aggiorna le zone di ricerca iniziali ai mezzi partecipanti, indicando anche i relativi schemi di ricerca previsti anche dal manuale IAMSAR;
- nel caso in cui la zona di operazioni possa interessare l'area di competenza di altri M.R.S.C., attiva un collegamento con le Sale Operative di questi ultimi, mantenendo un aggiornamento di situazione, in attesa di possibili determinazioni del superiore I.M.R.C.C. nell'ipotesi di una possibile diversa attribuzione del coordinamento;

b.2.4. Informazioni

- tiene costantemente informato dell'evolversi della situazione il I.M.R.C.C. e tutti gli altri Organi/Comandi che partecipano alle operazioni;
- tiene eventualmente informate le Autorità Diplomatiche;

- riferisce con immediatezza all'Autorità Giudiziaria eventuali ipotesi penalmente rilevanti.

b.2.5. Designazione O.S.C.

- designa, con le modalità indicate nel cap. 4, l'O.S.C. (On Scene Coordinator)⁸;

b.2.6. Avvisi alle navi in mare e agli aeromobili in volo.

- individuata la zona d'intervento, considera e valuta opportunamente la possibilità della presenza in zona di navi e/o aeromobili o la possibilità che gli stessi attraversino la zona interessata o zona vicina, in modo da richiedere un loro intervento.
- in caso di valutazione positiva, richiede a tali unità d'intervenire per la salvaguardia della vita umana in mare;
- valuta la opportunità di richiedere l'emanazione di AVURNAV e NOTAM;

b.2.7. Radio

- richiede la cooperazione delle stazioni radio anche per eventuali necessità di ritrasmissione di messaggi⁹;
- chiede il silenzio radio sulle frequenze impiegate per lo svolgimento delle operazioni di ricerca e soccorso¹⁰;
- stabilisce e mantiene i contatti con l'O.S.C. (On Scene Coordinator), avvalendosi, se necessario, della cooperazione di altre stazioni radio;
- mantiene i contatti con le stazioni radio costiere responsabili dell'ascolto radio sulle frequenze di emergenza

b.2.8. Assistenza sanitaria

- organizza, tramite il S.S.N., tenendo eventualmente informata la Prefettura competente, l'assistenza ai naufraghi che vengono trasportati a terra, provvedendo anche a richiedere tutti i mezzi terrestri, strutture ed il personale necessari (ambulanze, medici, infermieri, camere iperbariche, strutture sanitarie specifiche, ecc.), fatte salve le disposizioni specifiche

⁸ Vedi regola 4.7 annesso alla Convenzione SAR, art. 5.3 D.P.R. 662/94.

⁹ Vedi art. 317 D.P.R. 29.03.1973 n°156 ADD N 3148 MOB 87.

¹⁰ Vedi ADD N 3149 MOB 87 e ADD N 3150 MOB 87.

contenute nell'art. 10-ter del D.lgs. 286/98 in materia di immigrazione irregolare, la cui competenza è della Prefettura.

c.2. Provvedimenti da adottare da parte dell'I.M.R.C.C:

In 2a situazione operativa l'I.M.R.C.C. opera come segue:

c.2.1. Informazioni

- segue l'evolversi della situazione ed acquisisce tutte le informazioni utili per l'eventuale passaggio alla 3a situazione operativa;
- c.2.2. Allertamento
- mantiene la centrale operativa in assetto ordinario e, a seconda dei casi, predispone un assetto rinforzato per l'eventuale passaggio in 3a situazione operativa;

c.2.3. Mezzi navali ed aerei

- valuta le richieste di impiego di aeromobili del Corpo o di unità navali da rischierare ed in caso positivo emana i relativi opord;
- richiede agli Organi/Comandi Centrali, Comandi complessi Nato e non e ad altri R.C.C. stranieri la disponibilità di unità navali ed aeree per l'impiego in un' area di competenza di un centro secondario.

c.2.4. Radio

- segue con particolare attenzione le comunicazioni radio ed effettua eventuali comunicazioni per tramite.

d.2. Conclusione della 2a situazione Operativa

La fase di "DETRESFA" in 2a situazione operativa può concludersi con:

- la fine dell'emergenza;
- il passaggio alla 1a o 3a situazione operativa.
- Nel primo caso il M.R.S.C. dichiara cessata l'emergenza informando tutti gli altri Comandi/Organi che hanno partecipato alle

operazioni, e redige la messaggistica di rito.

- Nel secondo caso informa l'U.C.G./M.R.C.C. sullo stato della situazione in modo da consentirgli al meglio l'assunzione del coordinamento.

370.3. 3a Situazione operativa

a.3. Provvedimenti da adottare da parte dell'U.C.G.:

Le U.C.G. coinvolte tengono a disposizione dell'I.M.R.C.C. tutti i mezzi disponibili, nonché la propria organizzazione per l'esecuzione degli eventuali provvedimenti che spettano loro per legge (art. 70 C.N.) ovvero per evadere le eventuali superiori disposizioni che dovessero pervenire.

b.3. Provvedimenti da adottare da parte del M.R.S.C:

Il M.R.S.C. coinvolto evade le richieste ed esegue le disposizioni dell'I.M.R.C.C. attivando tutti i mezzi disponibili, nonché la propria organizzazione.

c.3. Provvedimenti da adottare da parte dell'I.M.R.C.C.:

L'I.M.R.C.C. provvede a tutte le azioni applicabili indicate nel precedente paragrafo b.2. ed a quant'altro necessario per la positiva risoluzione delle operazioni ed in particolare:

- richiede – se valutato necessario - agli Organi/Comandi Centrali, Comandi complessi Nato e non e ad altri R.C.C. la disponibilità di unità navali ed aeree per l'impiego nella propria area di interesse.
- mantiene i contatti con gli R.C.C.;
- mantiene i contatti con gli altri dicasteri eventualmente interessati;
- impiega i propri sistemi operativi e di comunicazione;
- garantisce il collegamento con il C.I.R.M.
- valuta le richieste di R.C.C. stranieri per l'impiego di mezzi aeronavali del Corpo da rischierare ed emana i relativi *opord*, anche attraverso l'impiego di sempreché non sia possibile supportare il R.C.C. straniero nel coordinamento contattando altri mezzi presenti nella zona del sinistro;

d.3. Conclusione della 3a Situazione Operativa:

La fase di "DETRESFA" in 3a situazione operativa può concludersi con:

- la fine dell'emergenza;
- il passaggio alla 1a o 2a situazione operativa.
 - Nel primo caso l'I.M.R.C.C. dichiara cessata l'emergenza informando tutti gli altri Comandi/Organi che hanno partecipato alle operazioni, e redige la messaggistica di rito.
 - Nel secondo caso informa l'U.C.G./M.R.S.C. sullo stato della situazione in modo da consentirgli al meglio l'assunzione del coordinamento.

370.4. Messaggistica

Ai messaggi che contengono informazioni in fase di "DETRESFA" deve essere assegnata almeno la qualifica di "IMMEDIATO", a meno che le circostanze non richiedano la attribuzione di qualifica di "LAMPO".

La compilazione della messaggistica relativa ad ogni fase di emergenza/situazione operativa, NON DEVE MAI ESSERE CAUSA DI RITARDO/INTERFERENZA nella conduzione/ esecuzione delle iniziative/operazioni.

In nome della immediata salvezza della vita umana in mare, la richiesta di intervento di unità/velivoli militari può essere formulata nelle vie brevi da qualsiasi elemento dell'Organizzazione S.A.R. e rivolta a qualsiasi elemento dell'organizzazione militare, salva la tempestiva formalizzazione della richiesta come previsto dal presente Piano.

CAPITOLO 4°

COORDINAMENTO IN ZONA

410 COORDINATORE SAR SUL POSTO (O.S.C. - ON SCENE COORDINATOR)

420 COMPITI DEL COORDINATORE SAR SUL POSTO (ON SCENE COORDINATOR –O.S.C.)

410 COORDINATORE SAR SUL POSTO (O.S.C.)

Allo scopo di ottenere organicità, efficienza e rendimento nell'attività S.A.R. degli assetti aeronavali di qualsiasi amministrazione o privati impegnati nelle operazioni in mare, è necessario che le relative attività siano anche direttamente coordinate nella zona delle operazioni da un "Coordinatore SAR sul posto (On scene coordinator – O.S.C.)", il quale viene designato dall'Autorità coordinatrice (U.C.G., in prima situazione operativa, M.R.S.C. in seconda situazione operativa, I.M.R.C.C. in terza situazione operativa), secondo i seguenti criteri generali di priorità:

- Comandante di mezzo aeronavale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera di maggiore anzianità di grado se operanti in zona;
- Comandante di mezzo aeronavale della Marina Militare o mezzo aereo Aeronautica Militare di maggiore anzianità di grado se operanti in zona;
- Comandante di unità aeronavale della G.d.F., dei C.C., della P.S. o delle altre amministrazioni dello Stato di maggiore anzianità di grado, nel caso che sul posto non operino unità della M.M. e del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera;
- Comandanti di mezzi aeronavali siano esse militari straniere, mercantili ivi comprese quella da pesca o da diporto, o ad uso governativo straniero;

Sono comunque fatte salve eventuali situazioni contingenti che, a discrezione dell'Autorità coordinatrice, inducano a preferire un diverso ordine di priorità nella nomina dell'OSC.

Per comunicare con l'Autorità coordinatrice il "coordinatore SAR sul posto (On scene coordinator –O.S.C.)", a propria discrezione, può avvalersi di qualunque unità cooperante in zona che abbia migliori capacità di comunicazioni.

È nella discrezionalità dell'Autorità coordinatrice attribuire la funzione in parola a qualsiasi altro mezzo aeronavale in grado di assolvere al meglio il compito.

La designazione del "coordinatore SAR sul posto (On scene coordinator –O.S.C.)" deve essere formalizzata con apposito messaggio, ferma restando l'immediata comunicazione via radio (**Annesso 1**) o con altro mezzo previsto dalla normativa vigente nel campo marittimo o con ogni altro sistema idoneo a comunicare con l'O.S.C., ivi compresa la possibilità di avvalersi di unità in zona o di altri RCC in ossequio ai cap. 2, 3 e 4 dell'annesso convenzione SAR.

Rimane nella discrezionalità dell'Autorità coordinatrice l'eventualità che possa essere modificata, operazione durante, la attribuzione di "coordinatore SAR sul posto (On scene coordinator –O.S.C.)" in ragione di proprie valutazioni.

420 COMPITI DEL COORDINATORE SAR SUL POSTO (ON SCENE COORDINATOR –O.S.C.)"

L'O.S.C. *On Scene Coordinator*, responsabile del coordinamento in zona, deve svolgere i seguenti compiti, qualora non ancora espletati dall'Autorità Coordinatrice:

- assumere il coordinamento operativo delle risorse SAR presenti sul posto;
- ricevere la pianificazione per l'operazione di ricerca e soccorso elaborata dal Sar Mission Coordinator;
- modificare la pianificazione elaborata dall'Autorità Coordinatrice sulla base di contingenti condizioni ambientali avvisando l'Autorità Coordinatrice di ogni cambiamento apportato alla pianificazione. Quando attuabile concorda con l'Autorità Coordinatrice i proposti cambiamenti alla pianificazione stessa;
- fornire le informazioni rilevanti alle altre risorse SAR;
- attuare la pianificazione elaborata dall' Autorità Coordinatrice;
- monitorare le attività delle altre unità che partecipano alle operazioni;
- trasmettere i Sitrep all'Autorità Coordinatrice.

Restano fermi gli obblighi e i diritti dei Comandanti delle navi mercantili sanciti dalla Regola 33 del Cap. V della Convenzione SOLAS.

Capitolo 4 - Annesso 1

Designazione di " Coordinatore SAR sul posto"(O.S.C.):

O GDO

DA U.C.G./M.R.S.C./M.R.C.C.

AT

NON CLASSIFICATO

SIC ICK

N.PROT.

SUBJ/SVH- DESIGNAZIONE O.S.C.//

1. AT SENSI ET EFFETTI PUNTO 4.7 CONVENZIONE SAR CODESTO COMANDANTE E' DESIGNATO DA (GDO) QUALE O.S.C. (COORDINATORE SAR SUL POSTO) PER OPERAZIONE SAR. A FAVORE DI
2. RIMANESI ATTESA CONFERMA ASSUNZIONE COORDINAMENTO.

versione inglese

O GDO

FM U.C.G./M.R.S.C./M.R.C.C.

TO

UNCLAS

SIC ICK

PROT. N.

SUBJ/SVH- O.S.C. DESIGNATION//

1. ACCORDING TO POINT 4.7 -SAR CONVENTION-, SHIP'S CAPTAIN HAS BEEN DESIGNATED AS O.S.C. (ON SCENE COORDINATOR) FROM (GDO) IN S.A.R. OPERATION CONCERNING.....
- 2.AWAITING CONFIRMATION MESSAGE OF COORDINATION ASSUMPTION.

Capitolo 5

COMPITI DEGLI ALTRI ORGANI/AUTORITÀ

510 CONCORSO DELLA GUARDIA DI FINANZA, DELL'ARMA DEI CARABINIERI, DELLA POLIZIA DI STATO, DEI VIGILI DEL FUOCO E DELLE ALTRE AMMINISTRAZIONI (1)

520 STAZIONI RFADIO COSTIERE

530 CONCORSO DI UNITÀ AERONAVALI STRANIERE

510 CONCORSO DELLA GUARDIA DI FINANZA, DEI CARABINIERI, DELLA POLIZIA DI STATO, DEI VIGILI DEL FUOCO E DELLE ALTRE AMMINISTRAZIONI

I Comandi della Guardia di Finanza, dei Carabinieri, della Polizia di Stato e dei Vigili del Fuoco e degli altri Corpi/Organi dello Stato a tutti i livelli di competenza e giurisdizione:

- forniscono tempestivamente alle Autorità coordinatrici del Soccorso Marittimo (U.C.G., M.R.S.C. e l'I.M.R.C.C.), con il mezzo più rapido a disposizione (telefono, radio, fax, ecc.), l'immediata e contestuale notizia relativa al sinistro/incidente di cui siano venuti a conoscenza, fermo restando il proprio obbligo di intervento immediato, quando possibile e ragionevole. L'organizzazione S.A.R. ha l'obbligo di richiedere la formalizzazione scritta, senza comunque che ciò debba arrecare pregiudizio alcuno per l'immediatezza delle operazioni che devono scattare, con l'integrale applicazione del presente piano;
- in caso di presenza di unità navali proprie in zona, iniziano le operazioni di soccorso, comunicando tempestivamente l'intervento all'organizzazione S.A.R. in applicazione del presente piano;
- su richiesta dell'Autorità coordinatrice, valutano la possibilità di fornire mezzi navali e/o aerei disponibili, che su designazione della stessa Autorità assumono i compiti previsti nell'area assegnata;
- mettono a disposizione, su richiesta dell'Autorità coordinatrice ed eventualmente, la propria rete di comunicazione per i collegamenti fra l'Autorità coordinatrice e i mezzi dipendenti di cui al punto precedente, sui quali essi continuano ad esercitare il controllo operativo, salvo diversa autonoma determinazione;
- valutano autonomamente la possibilità di fornire elenchi di mezzi navali ed aerei da inserire nella parte seconda del presente piano, per ogni area di interesse degli M.R.S.C., fornendo dati sulle loro possibilità tecnico-operative e loro dislocazione;
- comunicano le eventuali variazioni dei mezzi resi disponibili, permanentemente o temporaneamente.

520 STAZIONI RADIO COSTIERE

L'organizzazione S.A.R. si avvale delle stazioni radio costiere, anche ai sensi del Decreto Legislativo 1 agosto 2003, n. 259 "Codice delle Comunicazioni elettroniche"¹¹, per lo svolgimento del servizio di ascolto continuo ai fini della salvaguardia della vita umana in mare e del traffico di soccorso¹² sulle varie frequenze stabilite dal regolamento internazionale delle radiocomunicazioni¹³.

È obbligo giuridico delle stazioni radio costiere di fornire con immediatezza all'organizzazione S.A.R. ogni puntuale notizia, comunque ricevuta, concernente anche il solo indizio di un sinistro/incidente in mare.

Esse sono tenute a:

- trasmettere senza indugio alcuno ogni notizia relativa alle chiamate ed al traffico di soccorso ai competenti U.C.G./M.R.S.C./I.M.R.C.C. nella cui giurisdizione operano;
- fornire informazioni continue ai fini delle operazioni di soccorso da svolgersi o in corso di svolgimento;
- cooperare in caso di necessità in funzione *relay* nelle comunicazioni via radio con i mezzi di soccorso e con le unità da soccorrere, con altre unità in navigazione ed eventualmente con altre stazioni radio costiere;
- ove e quando possibile, assicurare l'immediata disponibilità delle predisposizioni tecnologiche per lo scambio diretto di telecomunicazioni fra l'organizzazione del soccorso e l'unità in pericolo e quelle impegnate nel soccorso;
- provvedere alla diffusione, a richiesta della organizzazione S.A.R., dei messaggi generali o particolari di Urgenza e Sicurezza (PAN PAN e SECURITE) sulle frequenze stabilite dal regolamento internazionale delle radiocomunicazioni;
- fornire alle Autorità coordinatrici le informazioni necessarie per mantenere aggiornata la situazione operativa;
- attribuire al traffico di soccorso precedenza assoluta su ogni altro tipo di traffico.

¹¹ Art. 159 - Organizzazione dei servizi radioelettrici costieri per la sicurezza della navigazione marittima

¹² Ai sensi della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare – capitolo IV regola 2, da determinarsi secondo i requisiti dell'annesso 3 della risoluzione IMO Resolution A.801(19).

¹³ Vedi Art. 33 "Radio Regulations" Regolamento Internazionale delle Telecomunicazioni dell'I.T.U. - International Telecommunication Union

530 CONCORSO DI UNITÀ AERONAVALI STRANIERE

530.1. Unità sotto controllo NATO, Agenzie Europee o altre organizzazioni internazionali

La richiesta di collaborazione può essere avanzata, in caso di urgenza, direttamente al Comando della nave da parte dell'I.M.R.C.C. o M.R.S.C. in caso di urgenza.

Contestualmente sarà formalizzata per iscritto da I.M.R.C.C. all'Ente gerarchico che ne detiene il Controllo Operativo OPCON, come definito dal DPR 662/94:

- tramite CINCNAV in caso di unità sotto controllo NATO;
- direttamente all'Ente preposto, ove previsto dagli *Operational Plan* delle Operazioni/Missioni aeronavali a cui l'assetto fa capo.

Per interventi programmabili la richiesta di concorso è effettuata all'Ente gerarchico che ne detiene il Controllo Operativo (tramite CINCNAV in caso di unità sotto controllo NATO, o direttamente all'Ente preposto qualora previsto dagli *Operational Plan* delle Operazioni/Missioni aeronavali a cui l'assetto fa capo), dall'I.M.R.C.C. a cui l'organizzazione S.A.R. subordinata deve tempestivamente rappresentare l'esigenza.

530.2. Unità sotto controllo della propria Autorità nazionale

La richiesta di collaborazione può essere avanzata direttamente al Comando dell'assetto aeronavale da parte dell'I.M.R.C.C. o M.R.S.C., in caso di urgenza.

Contestualmente sarà formalizzata per iscritto dall'I.M.R.C.C. tramite CINCNAV, se trattasi di assetto militare.

La richiesta di collaborazione di assetto aeronavale non militare, appartenente ad un'amministrazione di uno Stato estero, sarà formalizzata per iscritto dall'I.M.R.C.C. tramite il R.C.C. dello Stato di bandiera.

Per interventi programmabili la richiesta di concorso va avanzata esclusivamente dal I.M.R.C.C. secondo i criteri indicati nel presente sotto paragrafo.

CAPITOLO 6

COMUNICAZIONI

610 GENERALITÀ

620 SISTEMI DI COMUNICAZIONE

630 SEGNALI DI SOCCORSO

640. FREQUENZE DI SOCCORSO

640.1. Segnali che precedono messaggi di soccorso, urgenza e sicurezza

640.2. Rilancio dei segnali di soccorso (MAYDAY RELAY)

640.3. procedure di comunicazione

650 MESSAGGISTICA

650.1. Tipi di messaggi:

660 REGOLE DI FONDAMENTALE RILEVANZA

610 GENERALITÀ

Per una rapida e tempestiva condotta delle operazioni di soccorso marittimo, sono necessarie l'immediatezza e la chiarezza nello scambio immediato di informazioni fra l'Autorità coordinatrice ed i mezzi impiegati nelle operazioni stesse, mediante l'impiego di tutti i sistemi di comunicazione disponibili.

In particolare, le comunicazioni radio tra i vari mezzi aeronavali in operazione e l'Autorità coordinatrice, dovranno essere effettuate su uno o più circuiti comuni riservati esclusivamente alle chiamate ed al traffico di soccorso.

L'Autorità coordinatrice del soccorso è responsabile della scelta e della designazione delle frequenze da utilizzare per le comunicazioni inerenti l'operazione stessa.

620 SISTEMI DI COMUNICAZIONE

I sistemi di comunicazione attraverso i quali vengono gestite le operazioni di soccorso sono:

a. RADIO

- MF
- HF
- VHF AM/FM
- UHF/AM

b. SISTEMI DI COMUNICAZIONE SATELLITARI

- Sistemi satellitari per le comunicazioni, in fonia e dati.

c. TELEFONICI

- Reti pubbliche e militari su filo (inclusi i Fax) e cellulari.

d. INTERNET

- email

e. TELEGRAFICI

- Reti telegrafiche militari

f. OTTICI

- Sistemi e artifici di segnalazione sia diurni che notturni.

630 SEGNALI DI SOCCORSO

Da tali sistemi provengono normalmente le comunicazioni/richieste di intervento nel caso di sinistro/incidente.

In aggiunta vanno considerati i segnali provenienti da:

A. sistemi automatici con radiolocalizzatori satellitari:

- EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon), in ambiente marittimo;
- ELT (Emergency Locator Transmitter), in ambiente aeronautico;
- PLB (Personnel Locator Beacon), in ambiente terrestre.

B. dispositivi AIS

- AIS-SART (Automatic Identification System - Search And Rescue Transmitter) dispositivo radio autonomo utilizzato per localizzare un'imbarcazione di salvataggio o una nave in difficoltà;
- AIS-MOB (Man Over Board) dispositivo radio autonomo personale normalmente posizionato sul giubbotto di salvataggio;
- EPIRB-AIS (Emergency Position Indicating Radio Beacon) dispositivo radio autonomo installato a bordo di una unità che può essere attivato manualmente o automaticamente a contatto con l'acqua.

C. allarmi sistema pesca (V.M.S. – Vessel Monitoring System)

- **ALLARME S.O.S** dispositivo satellitare a bordo del motopeschereccio che può essere attivato manualmente.

I messaggi di allarme dei sistemi automatici sono instradati all'I.M.R.C.C. che provvede all'attivazione delle organizzazioni di soccorso competenti.

640. FREQUENZE DI SOCCORSO

Le frequenze internazionali dedicate al soccorso si dividono in frequenze di soccorso e frequenze di coordinamento, per la cui individuazione si fa rinvio alle specifiche disposizioni della normativa nazionale e internazionale che le disciplinano.

640.1. Segnali che precedono messaggi di soccorso, urgenza e sicurezza

a. Segnale di soccorso

La parola MAYDAY, ripetuta tre volte, precede un messaggio relativo alla richiesta di aiuto immediato da parte di un mezzo o di una persona in pericolo

b. Segnali di urgenza

Le parole PAN PAN, ripetute tre volte precedono un messaggio relativo alla sicurezza di una nave o di una persona.

c. Segnali di sicurezza

La parola SECURITÈ, ripetuta tre volte, precede un messaggio relativo alla sicurezza della navigazione o avvisi importanti.

640.2. Rilancio dei segnali di soccorso (MAYDAY RELAY)

Qualsiasi stazione radio che abbia ricevuto un messaggio di soccorso o l'informazione relativa ad un sinistro/incidente in mare, ha l'obbligo di rilanciare il messaggio (e le relative informazioni), con il mezzo più rapido, alla più vicina struttura dell'organizzazione S.A.R. marittimo (U.C.G., M.R.S.C., I.M.R.C.C.).

640.3. procedure di comunicazione

Le comunicazioni di soccorso richiedono la massima integrità e protezione da possibili interferenze dannose. **Qualsiasi interferenza che mette a rischio il funzionamento di servizi di sicurezza o degrada, ostruisce o interrompe qualsiasi comunicazione radio è dannosa.** Il personale SAR deve assolutamente evitare di causare interferenze dannose.

Al fine di evitare interferenze dannose, il personale SAR, quando appropriato, deve fare uso degli acronimi e della fraseologia

contenuta nella pubblicazione IMO "Standard Marine Communication Phrases".

650 MESSAGGISTICA

La messaggistica da impiegare nelle operazioni di ricerca e soccorso è normalmente formattata con riferimento a schemi internazionalmente riconosciuti ed adottati in ambito I.M.O. È pertanto obbligatorio attenersi a tali formati.

Allo scopo comunque di rendere chiare ed inequivocabili tutte le comunicazioni scritte, il presente piano prevede la formattazione anche dei principali messaggi che non risultino già schematizzati come al precedente comma e che si ritiene invece debbano essere standardizzati.

650.1. Tipi di messaggi:

A. SITREP (annesso 1)

- È il rapporto periodico che l'Autorità coordinatrice della ricerca e del soccorso invia a tutte le unità partecipanti ed agli Organi interessati per fornire informazioni aggiornate relative alla situazione in atto, dandone sempre informazione all'I.M.R.C.C..
- Esso è normalmente effettuato con la cadenza che l'Autorità coordinatrice, in considerazione della qualità dell'evento, stabilisce. Il SITREP, in assenza di diverse disposizioni dell'Ente sovraordinato, deve essere fatto ogni 12 ore, di massima alle 08.00 ed alle 20.00.
- È compilato:
 - a. in forma ridotta per fornire nel più breve tempo possibile le informazioni essenziali alla continuazione delle operazioni;
 - b. in forma estesa per fornire notizie riassuntive, più dettagliate e aggiornamenti di situazione.
- Compete altresì all'O.S.C inviare, dalla zona di operazioni, SITREP periodici secondo la tempestiva richiesta dall'Autorità coordinatrice, a meno che questa, anche in ragione delle capacità comunicative dell'O.S.C. possa ritenere soddisfatta l'esigenza con una conoscenza di singoli elementi da questi comunicati che possano essere inseriti nel proprio SITREP.

B. RICHIESTA MEZZI (annesso 2)

- È la richiesta che l'Autorità coordinatrice invia ad altro Comando/Organo/Amministrazione per richiedere la disponibilità a fornire mezzi per l'esecuzione/partecipazione in una operazione di ricerca e soccorso.
- Detta richiesta è normalmente effettuata per le vie brevi, salva la sua tempestiva formalizzazione.

C. S.A.R - OPORD (annesso 3)

- È l'ordine di operazioni che l'Autorità coordinatrice emana nei confronti di tutti i mezzi che possono intervenire in ogni singola operazione di ricerca e soccorso.
- Detto OPORD non deve essere confuso con l'ordine di operazione che ogni singolo Comando/Organo emana nei confronti delle unità di cui continua ad esercitare il controllo operativo, salvo diversa determinazione del titolare di detto controllo, che, in ragione di proprie esclusive valutazioni, può anche, per tempi e zone determinate, attribuire il controllo operativo all'Autorità coordinatrice.
- Il SAR-OPORD, al pari delle altre comunicazioni operative che spesso hanno necessità di essere immediate, può essere diffuso per le vie brevi, salva la sua tempestiva formalizzazione.

D. MISREP (annesso 4).

- È il rapporto di missione che ogni singolo mezzo impiegato deve far pervenire all'Autorità coordinatrice contenente il resoconto della propria attività.
- Tale messaggio assume particolare rilevanza per l'acquisizione di elementi utili ai fini dell'inchiesta di cui all'art. 578 C.N. e delle valutazioni in ordine alla circostanza che dal complesso dell'operazione possano emergere elementi da correlare a ipotesi di fatti penalmente rilevanti, e conseguentemente da riferire contestualmente all'A.G.

E. SAR - COORD (annesso 5)

- È il messaggio che viene inviato tra Autorità coordinatrici con cui è conferito o richiesto il coordinamento delle operazioni con passaggio di situazione operativa.

F. SEARCH ACTION PLAN (annesso 6)

- È il messaggio, normalmente predisposto dall'Autorità coordinatrice, finalizzato a dare istruzioni alle risorse SAR e alle Amministrazioni che partecipano alle operazioni SAR.

Alla messaggistica relativa alle fasi di INCERFA ed ALERFA e DETRESFA è normalmente attribuita la qualifica di precedenza IMMEDIATO(O), salvo che, specialmente nel caso di DETRESFA l'originatore non ritenga liberamente di attribuire la qualifica di precedenza LAMPO(Z).

660 REGOLE DI FONDAMENTALE RILEVANZA

La condotta della messaggistica deve ispirarsi ai seguenti principi fondamentali :

Ogni comando/Organo/Amministrazione partecipante ad una operazione di ricerca e soccorso deve adoperarsi affinché **all'Autorità**

coordinatrice pervengano, con qualsiasi mezzo, tutti le informazioni che le consentano di condurre in maniera proficua e massimamente efficace **il proprio compito di coordinamento.**

La compilazione della messaggistica relativa ad ogni fase di emergenza/situazione operativa, **NON DEVE MAI ESSERE CAUSA DI RITARDO/INTERFERENZA** nella conduzione/ esecuzione delle iniziative/operazioni.

Tutte le comunicazioni relative ad operazioni SAR, devono essere:

- **CHIARE**
- **CONCISE**
- **PRECISE**
- **PERTINENTI**
- **PROPRIAMENTE INDIRIZZATE**

SAR SITREP (in forma ridotta)

	(indicare se Distress o Urgency)
O Z G.D.O.\.....	(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)
FM.....	(Autorità Coordinatrice)
TO.....	(Destinatari ritenuti opportuni)
INFO I.M.R.C.C.	
.....	(Destinatari ritenuti opportuni)
BT	
UNCLASS	
SIC ICK	
SUBJ/SVH/SAR SITREP N°...../.....//	
A/IDENTIFICATIVO MEZZO SINISTRATO//	(Nome, nominativo internazionale, bandiera, sigla di iscrizione dell'unità oggetto del soccorso)
B/POSIZIONE//	(Latitudine e longitudine, o rilevamento e distanza, dell'unità o persona oggetto del soccorso).
C/SITUAZIONE//	(tipo di messaggio distress/urgency; data e ora; natura del sinistro: es, incendio, collisione, richiesta di assistenza medica, ecc.).
D/NUMERO DI PERSONE A RISCHIO//	
E/ASSISTENZA RICHIESTA//	
F/AUTORITÀ COORDINATRICE//	
.....	

SAR SITREP (in forma estesa)

G/DESCRIZIONE DEL SINISTRO //	(Descrizione fisica dell'unità: es., l.f.t., T.S.L., colore scafo, ecc.; proprietario/armatore; carico trasportato; porto di partenza; porto di destinazione; mezzi di salvataggio collettivi ed individuali presenti a bordo, ecc.. – allegare fotografie se disponibili)
H/CONDIMETEO IN ZONA//	(vento, stato del mare, temperatura dell'aria e del mare, visibilità, nuvolosità, pressione)
J/AZIONI INIZIALI INTRAPRESE//	(dal mezzo sinistrato e dall'Autorità Coordinatrice)
K/AREA DI RICERCA//	(come pianificata dall'Autorità Coordinatrice o dall'O.S.C.)

//ISTRUZIONI DI COORDINAMENTO//

(O.S.C. designato, unità aeronavali partecipanti, comunicazioni, dati AIS e/o LRIT disponibili su navi in prossimità ecc.)

M/PIANIFICAZIONE FUTURA//

N/INFORMAZIONI AGGIUNTIVE//

(Se del caso, immagini, mappe o collegamenti a siti web in cui sono disponibili ulteriori informazioni, Includere l'ora della conclusione dell'operazione S.A.R.)

Note al SITREP:

1. La numerazione del SITREP è doppia: una prima riferita al numero progressivo, con riferimento all'elenco degli eventi coordinati dall'Autorità Coordinatrice nell'anno in corso; ed una seconda riferita al numero progressivo di SITREP riferiti all'evento di cui trattasi.
L'ultimo SITREP dovrà riportare in aggiunta, dopo la doppia numerazione, la dicitura, per esteso FINALE.
Esempi:
 - a. SAR SITREP 100/1
si riferisce al 1° SITREP relativo all'evento n.100 dell'elenco degli eventi coordinati nell'anno in corso dall'Autorità Coordinatrice, originatrice del messaggio.
 - b. SAR SITREP 100/2
si riferisce al 2° sitrep relativo all'evento n.100 di cui sopra.
 - c. SAR SITREP 100/3 - FINALE
si riferisce al SITREP FINALE, il 3° della serie relativa all'evento n.100.
2. Se è richiesto il concorso ai destinatari del SITREP, il primo SITREP dovrebbe essere trasmesso in "forma ridotta", nel caso in cui le rimanenti informazioni non fossero prontamente disponibili.
3. Quando il tempo a disposizione lo consente, può essere usata la "forma estesa" per il primo SITREP o per ampliarlo.
4. Gli ulteriori SITREP dovrebbero essere trasmessi appena siano disponibili le pertinenti informazioni. Non è necessario ripetere le informazioni già fornite.
5. Nel corso di operazioni prolungate, quando opportuno, dovrebbero essere trasmessi dei SITREP "nessuna variazione" ad intervalli di circa tre ore allo scopo di assicurare i destinatari che nulla è stato trascurato.
6. se l'incidente è concluso dovrebbe essere trasmesso un SITREP finale di conferma.

RICHIESTA MEZZI AERONAVALI

O Z	(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)
FM	(Autorità Coordinatrice)
TO	(Destinatari ritenuti opportuni)
INFO.....	(Destinatari ritenuti opportuni)
.....	
BT	
UNCLAS	
SIC ICK	
MRSC/ /SO	
SUBJ/ SVH / RICHIESTA MEZZI AERONAVALI //	
A/EVENTO//	(Descrizione evento)
B/UNITA' IMPIEGATE//	(Elenco unità aeronavali già impiegate)
C/NUMERO PERSONE DA SOCCORRERE//	(Indicare numero persone da soccorrere)
D/AREA DI RICERCA O POSIZIONE MEZZO IN DIFFICOLTA'//	(come pianificata dall'Autorità Coordinatrice o dall'O.S.C. oppure Latitudine e longitudine, o rilevamento e distanza, dell'unità o persona oggetto del soccorso)
E/CONDIMETEO IN ZONA//	(vento, stato del mare, temperatura dell'aria e del mare, visibilità, nuvolosità, pressione)
RMKS/-/	

ZZ (data e orario in UTC)
 FM..... (Autorità Coordinatrice)
 TO..... (Destinatari ritenuti opportuni)
 MRSC..... (se del caso)
 UCG..... (se del caso)

INFO MRCC ROMA (se del caso)
 MRSC.....(se del caso)
 AEROSOCCORSO/SOTTOAEROSOCCORSO.....

.....
 (in caso di impiego di velivoli A.M.I.)
 UCG..... (se del caso)

.....
 BT
 UNCLAS
 SIC ICK
 PROT/ /CO
 SAR OPORD N° /

1/SITUAZIONE//

A/ EVENTO// (tipo di messaggio distress/urgency; data e ora; natura del sinistro: es, incendio, collisione, richiesta di assistenza medica, ecc.)

B/ TIPO UNITÀ/ (velivolo/unità navale/altro)

C/ NOME/MATRICOLA// (Nome/segla di iscrizione dell'unità oggetto del soccorso)

D/ NOMINATIVO INTERNAZIONALE// (nominativo internazionale)

E/ NAZIONALITÀ// (bandiera)

F/ PROPRIETARIO// (proprietario/armatore/agente)

G/ CARATTERISTICHE UNITÀ// (Descrizione fisica dell'unità: es., l.f.t., T.S.L., colore scafo, sovrastrutture, ecc.; carico trasportato; porto di partenza; porto di destinazione)

H/ DOTAZIONI DI SALVATAGGIO// (mezzi di salvataggio collettivi ed individuali presenti a bordo)

I/ PERSONE A BORDO//

L/ ULTIMA POSIZIONE NOTA E ORARIO//

M/ CONDIMETEO// (vento, stato del mare, temperatura dell'aria e del mare, visibilità, nuvolosità, pressione)

N/ ZONA DI RICERCA// (come pianificata dall'Autorità Coordinatrice o dall'O.S.C.)

O/ OGGETTO RICERCA//

P/ NUMERO MEZZI AEREI PRESENTI IN ZONA//

Q/ NUMERO MEZZI NAVALI PRESENTI IN ZONA//

RMKS/-//

2/ ESECUZIONE RICERCA CON MEZZI AEREI//

A/ TIPO AEROMOBILE //

B/ NOMINATIVO//

C/ NAZIONALITÀ//

D/ APPARTENENZA//

E/ QUOTA //

F/ ZONA RICERCA// (estremi area di ricerca in latitudine e longitudine come pianificata dall'Autorità Coordinatrice o dall'O.S.C.)

G/ SCHEMA RICERCA// (search pattern)

H/ INTERVALLO TRA I PERCORSI// (track spacing)

I/ PUNTO INIZIO// (CSP – commence search point)

L/ PROGRESSIONE// (direction of creep)

M/ ON TASK// (data e orario in UTC)

RMKS/-//

3/ ESECUZIONE RICERCA CON MEZZI NAVALI//

A/ TIPO UNITÀ//

B/ NOME/MATRICOLA//

C/ NOMINATIVO//

D/ NAZIONALITÀ//

E/ APPARTENENZA//

F/ ZONA RICERCA// (estremi area di ricerca in latitudine e longitudine come pianificata dall'Autorità Coordinatrice o dall'O.S.C.)

G/ SCHEMA RICERCA// (search pattern)
H/ INTERVALLO TRA I PERCORSI// (track spacing)
I/ PUNTO INIZIO// (CSP – commence search point)
L/ PROGRESSIONE// (direction of creep)
M/ ON TASK// (data e orario in UTC)
RMKS/-//
4/COORDINAMENTO//
A/ AUTORITÀ COORDINATRICE OPERAZIONI//
B/ AUTORITÀ COORDINATRICE AEROMOBILI//
C/ OSC/GSS//
D/ ORARIO INIZIO RICERCHE// (data e orario in UTC)
E/ LIMITI NOTAM//

5/COMUNICAZIONI//
A/AUTORITÀ COORDINATRICE//
1/ CON OSC/GSS//
2/CON AEROMOBILI//
3/CON UNITA' NAVALI//

B/OSC/GSS//

1/CON COORDINATORE//
2/CON AEROMOBILI//
3/CON UNITÀ NAVALI//
C/AEROMOBILI//
1/CON COORDINATORE//
2/CON OSC/GSS//
3/CON UNITA' NAVALI//

D/UNITÀ IN NAVALI//
1/CON COORDINATORE//
2/CON OSC/GSS//
3/CON AEROMOBILI //
4/CON UNITÀ NAVALI//

6/RAPPORTI//
A/SITREP AEROMOBILI OGNI.....//
B/SITREP UNITA' NAVALI OGNI.....//
C/MISREP DA INOLTRE AT IMRCC ROMA//
BT

Note al S.A.R. OPORD:

1. I dati richiesti al para 1 si riferiscono al mezzo sinistrato;
2. I dati richiesti ai para 2 e 3 si riferiscono ai mezzi aerei e navali che partecipano alle operazioni S.A.R. Da compilare, per ogni mezzo partecipante, conservando la numerazione del paragrafo (es.: par. 2 per il primo o unico aereo; par. 2.1 per il secondo aereo; par. 2.2 per il terzo aereo).

MISREP

O Z (data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

FM..... (mezzo impiegato)

TO..... (Autorità Coordinatrice)

INFO..... (Destinatari ritenuti opportuni)

BT

SIC ICJ

.....

SUBJ/SVH/MISREP/N° //

A/DATE//

B/SCOPO MISSIONE//

C/ORARIO ALLERTAMENTO//(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

D/ORARIO PARTENZA//(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

E/ORARIO RIENTRO//(data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

F/ORE DI MOTO-VOLO//

G/UNITÀ IMPIEGATA//

H/GENERALITÀ PERSONE SOCCORSE//

I/CONDIZIONI SANITARIE// (Descrizione delle condizioni sanitarie, inclusi parametri vitali, diagnosi e trattamenti praticati, ecc. direttamente sulla scena ed all'arrivo/al rilascio ad altre autorità sanitarie. Allegare report sanitari se disponibili. NOTA: la distribuzione di report sanitari e di qualsiasi altra informazione personale dovrebbe tenere in considerazione la normativa sulla protezione dei dati personali)

J/AREA DI RICERCA//

K/AVVISTAMENTI//

RMKS/-//

BT

Note al MISREP:

1. Operazioni: una descrizione di come è stata condotta la missione, amplificando i fattori caratterizzanti e in particolare la posizione dell'intervento, eventuali ritardi nella risposta, condizioni ambientali e meteomarine, procedure seguite, problemi riscontrati durante l'intervento, ecc.;
2. Rapporto sulle dotazioni di salvataggio: commenti sulle dotazioni impiegate, segnalando in particolare qualsiasi inadeguatezza, malfunzionamento, ecc.; se si raccomandano modifiche, indicare poi a quali azioni è stato dato seguito;
3. Allegati: mappe, fotografie, ecc.

SAR COORD

O Z (data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

FM..... (Autorità Coordinatrice)

TO..... (Autorità Coordinatrice designata)

INFO..... (Destinatari ritenuti opportuni)

.....

BT

UNCLAS

SIC ICK

...../.....//

SUBJ/SVH/SAR COORD//

A/AUTORITÀ DESIGNATA COORDINATRICE//

B/ORARIO ASSUNZIONE COORDINAMENTO// (data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

C/UNITÀ PRESENTI IN ZONA//

D/COMUNICAZIONI//

RMKS/-//

BT

SAR COORD REQUEST

O Z (data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

FM..... (Autorità Coordinatrice richiedente)

TO..... (Autorità Coordinatrice destinataria)

INFO..... (Destinatari ritenuti opportuni)

.....

.....

BT

UNCLAS

...../.....//

SUBJ/SVH/RICHIESTA SAR COORD //

A/AUTORITÀ CUI VIENE RICHIESTO DI ASSUMERE IL COORDINAMENTO//

B/ORARIO ASSUNZIONE COORDINAMENTO// (data e orario – la data va indicata sempre in UTC)

C/UNITA' PRESENTI IN ZONA//

D/COMUNICAZIONI//

RMKS/-//

BT

Search action plan message

(Precedence and date/time group of the message)

FROM
TO
INFO
BT

(RCC or RSC responsible for the search)

(All agencies/facilities tasked with conducting the search)

(Agencies concerned, but not participating, in the search)

(Emergency Phase, i.e., DISTRESS, ALERT, UNCERTAINTY), (Identification of the search object, e.g., M/V NEVERSEEN) (Two-letter abbreviation for the flag of the search object, e.g., (PN)) (One or two word description of the SAR cause, e.g., UNREPORTED, SUNK, DITCHED, etc.), (General description of the search location, e.g., GULF OF OMAN, CABO SAN ANTONIO TO KEY WEST, etc.)

SEARCH ACTION PLAN FOR *(Date)*

A *(References)*

1 SITUATION:

A	SUMMARY: <i>(A brief summary of the case, without repeating information previously provided to all addressees.)</i>
B	DESCRIPTION: <i>(Description of the missing craft, e.g., MOTOR VESSEL, 150 METRES, BLACK HULL, WHITE SUPERSTRUCTURE AFT)</i> PERSONS ON BOARD: <i>(Number)</i> SEARCH OBJECTS:
C D	
PRIMARY:	<i>(Description of the primary search object e.g., 8-PERSON ORANGE LIFERAFT WITH CANOPY)</i>
SECONDARY: <i>(Description of secondary search object(s), e.g., POSSIBLE SURVIVORS IN WATER,</i>	
WRECKAGE/DEBRIS, 121.5 MHZ EPIRB, MIRROR FLASH, ORANGE SMOKE, FLARES)	
E	ON-SCENE WEATHER FORECAST PERIOD <i>(date/time)</i> TO <i>(date/time)</i> : CEILING <i>(in feet, with cloud cover" e.g., 8000 OVERCAST)</i> , VISIBILITY <i>(in nautical miles)</i> , WIND <i>(direction from which the wind is blowing in degrees true/speed in knots, e.g., 190T/30KTS)</i> , SEAS <i>(direction from which the seas are coming in degrees</i>

true/height range and unit of measure, e.g., 210T/3-6 FEET/METERS)
--

2 ACTION:

A	<i>(Specific tasking for a particular SAR agency or facility)</i>
B	<i>(A separate subparagraph should be used for each agency or facility participating in the search)</i>

3 SEARCH AREAS (READ IN TWO COLUMNS):

AREA CORNER POINTS

*(Search area designations may follow a "Letter hyphen number" format e.g., 1C-1. The first day's searches use the letter "1" and are sequentially numbered, the second day's searches use the letter "2" and so forth.)
(Corner points are given in degrees and minutes of latitude and longitude, e.g., 38-52.0N 077-14.0W. Usually, search areas are rectangular with the four corner points listed in clockwise order.)*

4 EXECUTION (READ IN SEVEN COLUMNS. ALTITUDES IN FEET):

COMMENCE

AREA

SAR

FACILITY LOCATION PATTERN CREEP SEARCH POINT ALT

(Search area designations will be identical to those specified in paragraph 3 of the Search Action Plan message: (SAR facility identification) (Home base or location from which each SAR facility is operating) (Letter abbreviation for the desired search pattern, found in section 5.5 of this volume) (Direction towards which the search facility will move as it completes successive legs of the search) (Latitude and longitude of the point where the search of each area is to begin) (The search altitude, in feet. For ships this will be "SURFACE")) #A complete example follows:

B-1 ATLANTIQUE MARTINIQUE PS

5 CO-ORDINATION INSTRUCTIONS:

A *(The SMC should be identified)*

B *(If two or more search facilities will be used, an on-scene co-ordinator should be designated)*

C *(The time that the search is to begin should be specified)*

D *(The desired track spacing should be specified. The maximum search speed for aircraft should be given; for fixed-wing aircraft, a maximum of 150 knots is recommended.)*

E (OSC authorizations, responsibilities, and instructions should be clearly specified. See the sample message on the next page for examples.)
F (Other co-ordinating instructions as needed)

6 COMMUNICATIONS:

A

B

C

D

CONTROL CHANNEL

HF:

ON-SCENE FREQUENCIES

HF:

VHF-AM:

VHF-FM:

UHF-AM

PRIMARY

(NNNN) KHZ USB

PRIMARY

(NNNN) KHZ

(NNN.N) MHZ

CH (NN)

(NNN.N) MHZ

AIR/GROUND FREQUENCIES PRIMARY

HF:	(NNNN) KHZ
VHF-FM	CH (NN)

AIR/AIR FREQUENCIES

UHF-AM:

PRIMARY

(NNN.N) MHZ

7 REPORTS:

SECONDARY

(NNNN) KHZ USB

SECONDARY

(2182) KHZ

(121.5) MHZ

CH (16)

(243.0) MHZ

SECONDARY

(NNNN) KHZ

CH (NN)

SECONDARY

(243.0) MHZ

A	<i>(Instructions to the OSC about the desired times for submitting SITREPs)</i>
B	<i>(Reporting instructions for participating search facilities)</i>
C	<i>(Reporting instructions for parent activities of search facilities)</i>
D	<i>(See the sample message on the next page for examples)</i>

BT

Sample search action plan message

O 171800 Z SEP 96
 FROM SANJUANSARCOORD SAN JUAN PUERTO RICO
 TO COGARD AIRSTA BORINQUEN PUERTO RICO//OPS//
 MARINE FORT DE FRANCE MARTINIQUE//MRCC//
 RCC CURACAO NETHERLANDS ANTILLES
 INFO CCGDSEVEN MIAMI FLORIDA//CC/OSR//
 MRCC ETEL
 RCC LA GUIRA VENEZUELA
 ATC SAN JUAN PUERTO RICO
 BT

ATTN:	COMMAND DUTY OFFICER
DISTRESS N999EJ (US) DITCHED - EASTERN CARIBBEAN SEARCH ACTION PLAN FOR 17 SEPTEMBER 1996	
A	TELCON LTJG BASS/LT LAFAYETTE (MARTINIQUE) 162115Z SEP 96
B	TELCON LTJG BASS/LTC VAN SMOOT (CURACAO) 162130Z SEP 96
C	TELCON LTJG BASS/MR. C. SMITH 162145Z SEP 96 (ATC SAN JUAN)
1	SITUATION:
A	SUMMARY: N999EJ (US REGISTERED) EN ROUTE FROM PORT OF SPAIN TRINIDAD TO AGUADILLA PUERTO RICO REPORTED ENGINE FAILURE AND DESCENDING THROUGH 5000 FEET IN POSITION 14-20N 64-20W AT 152200Z WITH INTENTIONS

TO DITCH. NIGHT FLARE SEARCHES 15 AND 16 SEP AND DAY SEARCH 16 SEP.
 NEGATIVE SIGHTINGS.

B	DESCRIPTION: CESSNA CITATION III, WHITE WITH BLUE TRIM.
C	PERSONS ON BOARD: 4
D	SEARCH OBJECTS:
PRIMARY:	8-PERSON ORANGE RAFT WITH CANOPY.

SECONDARY :	POSSIBLE SURVIVORS IN WATER, WRECKAGE/DEBRIS, 121.5 MHZ ELT, MIRROR FLASH, ORANGE SMOKE, FLARES.
E	ON-SCENE WEATHER FORECAST PERIOD 171200Z TO 172400Z: CEILING 8000 BROKEN, VISIBILITY 16 NM, WIND 190T/30KTS, SEAS 300T/3-6 FEET.
2	ACTION:
A	AS PER REFERENCE A, REQUEST MRCC FORT DE FRANCE PROVIDE ATLANTIQUE AIRCRAFT TO SEARCH SUB-AREA C-1.
B	HERCULES CGNR 1742, CALL SIGN RESCUE 1742, SEARCH SUB-AREA C-2 AND ASSUME OSC DUTIES.
C	AS PER REFERENCE B, REQUEST RCC CURACAO PROVIDE ORION AIRCRAFT TO SEARCH SUB-AREA C-3.

3	SEARCH AREA (READ IN TWO COLUMNS):
AREA	CORNER POINTS
C-1	15-46.7N 65-13.1W, 15- 59.4N 65-00.0W, 15-00.0N 63- 22.8W, 14-47.3N 64-11.9W
C-2	15-23.4N 65- 37.0W, 15- 46.7N 65-13.1W, 14-47.3N 64-1. _jW, 14-24.0N 64-35.8W
C-3	15- 00.0N 66-0l. OW, 15-23.4N 65-37.0W, 14-24. 0N 64-35.8W, 14-00.6N 65-00.0W

4 EXECUTION (READ IN SEVEN COLUMNS. ALTITUDES IN FEET):

SAR	COMMENCE	LOCATION	PATTERN CREEP	SEARCH POINT ALT
AREA	FACILITY			
C-1	ATLANTIQUE MARTINIQUE PS	225T	15- 00.0N 64-00.9W 15-4 4.6N 65-13.1W 15-21.3N 65-37.0W	1000
C-2	HERCULES	PUERTO RICO PS	225T	500
C-3	ORION	CURACAO	PS	225T
				1000

5 CO-ORDINATION INSTRUCTIONS:

A SAN JUAN SAR COORDINATOR IS SMC.

B HERCULES CGNR 1742, CALL SIGN RESCUE 1742, DESIGNATED OSC.

C COMMENCE SEARCH TIME IS 170800Q.

D TRACK SPACING 3 NM DESIRED. MAXIMUM SEARCH SPEED 150 KNOTS.

E OSC AUTHORIZED TO ALTER SEARCH PLAN AS NECESSARY BASED ON SITUATION

ON-SCENE PROVIDED SMC IS KEPT FULLY INFORMED. ORDER OF SEARCH

PRIORITY IS C-2, C-1, C-3 IF UNABLE TO COVER ALL SUB-AREAS. ENSURE ALTITUDE SEPARATION MAINTAINED FOR ALL AIRCRAFT. OSC DEPLOY DATUM MARKER BUOY (DMB). DATUM FOR THIS SEARCH IS 15-00N 65-00W. ENSURE FREQUENCY SEPARATION FROM ANY PREVIOUSLY DEPLOYED DMBS. ENSURE DMB OPERATING PROPERLY. RELOCATE ALL DEPLOYED DMBS WHEN ENTERING AND DEPARTING SEARCH AREAS. OSC PASS EXACT TIME OF INSERTION/RELOCATION AND POSITION TO SMC VIA FASTEST MEANS.

F AS PER REFERENCE C, SAN JUAN CENTER APPROVED SAR OPERATIONS WARNING AREA TO 6000 FT FROM 14-00N TO 16-00N BETWEEN 64-00W AND 66-00W.

G AIRCRAFT CHECK IN WITH OSC UPON ARRIVAL IN SEARCH AREA, CHECK OUT WITH OSC AND CHECK IN WITH SAN JUAN CENTER UPON DEPARTING SEARCH AREA.

H ONE AIRCRAFT CARRYING PRESS AUTHORIZED IN SAR WARNING AREA.

6
A
B
C
D

IDENTIFICATION N-1768-C. PRESS AIRCRAFT DIRECTED TO CONTACT OSC PRIOR TO ENTERING SAR WARNING AREA.

COMMUNICATIONS:

CONTROL CHANNEL	PRIMARY
HF:	5680 KHZ USB
ON-SCENE FREQUENCIES	PRIMARY
HF:	5680 KHZ
VHF-AM:	123.1 MHZ
VHF-FM:	CH 81A
UHF-AM	282.8 MHZ
AIR/GROUND	PRIMARY
FREQUENCIES	5696 KHZ
HF:	CH 23A
VHF-FM	PRIMARY
AIR/AIR FREQUENCIES	381.8 MHZ
UHF-AM:	

SECONDARY

8983 KHZ USB

SECONDARY

2182 KHZ

282.8 MHZ
CH 16
243.0 MHZ
SECONDARY
8983 KHZ
CH 16
SECONDARY
243.0 MHZ

E PRESS CHANNEL AT OSC DISCRETION

7 REPORTS:

A OSC SEND SI TREP TO SMC UPON ARRIVAL ON-SCENE THEN HOURLY THEREAFTER.
INCLUDE WEATHER IN ALL SITREPS.

B ALL PARTICIPATING SEARCH CRAFT PASS ON-SCENE WEATHER TO OSC HOURLY
OR WHEN CONDITIONS CHANGE. OSC COLLATE WEATHER DATA AND RESOLVE ANY
DISCREPANCIES IN OBSERVATIONS PRIOR TO REPORTING TO SMC. REPORT ALL
SIGHTINGS IMMEDIATELY.

C PARENT ACTIVITIES NOTIFY SMC WHEN AIRCRAFT DEPART. ALSO NOTIFY SMC
AS SOON AS POSSIBLE OF ANY DEPARTURE THAT IS TO BE DELAYED BY MORE
THAN 30 MINUTES.

D AT END OF DAYS OPERATIONS, SEARCH FACILITIES OR PARENT ACTIVITIES
BT

REPORT TO SMC BY MESSAGE THE NUMBER OF SORTIES, TIMES OF ON-SCENE
ARRIVAL AND DEPARTURE, HOURS FLOWN, HOURS SEARCHED, AREA SEARCHED
(SQUARE NAUTICAL MILES), ACTUAL TRACK SPACING, ACTUAL SEARCH ALTITUDE,
CORNER POINTS OF ACTUAL AREA COVERED IF DIFFERENT FROM ASSIGNED
SUB-AREA, ANY MODIFICATIONS TO SUB-AREA ASSIGNED, AND OBSERVED
NAVIGATION ERRORS BETWEEN FIXES. SEND REPORTS VIA MOST RAPID MEANS.
BT

CAPITOLO 7

RAPPORTI CON GLI ORGANI DI INFORMAZIONE

710 RAPPORTI CON GLI ORGANI DI INFORMAZIONE

710 RAPPORTI CON GLI ORGANI DI INFORMAZIONE

I rapporti con gli organi d'informazione sono importanti e delicati, e possono produrre effetti non limitati soltanto ai momenti della gestione della fase critica dell'emergenza, con il possibile coinvolgimento di altri attori istituzionali e non.

Intorno ai sinistri, alle emergenze che ne derivano ed alle misure che vengono adottate per controllarle e combatterne gli effetti, sorge sempre un legittimo interesse che spinge gli organi di informazione, non solo nazionali, ad esercitare una pressione continua e notevole su tutti gli organi interessati in varia misura alla gestione dei problemi connessi con l'emergenza, al fine di acquisire al più presto possibile notizie. Questa ricerca di notizie porta quasi sempre ad un sensibile incremento delle comunicazioni con conseguente possibile saturazione delle stesse.

Nell'ottica, quindi, di assicurare un'informazione la più possibile rapida, obiettiva ed uniforme, senza distrarre il personale o intralciare la primaria esigenza di assicurare l'efficienza del soccorso, è assolutamente indispensabile che le notizie siano:

1. fornite direttamente dal titolare dell'U.C.G. (nella prima situazione operativa), ovvero dal Direttore Marittimo o dall'Ufficiale addetto alle relazioni esterne (nella seconda situazione operativa), ovvero dal Capo del 3° Reparto "Piani e operazioni" e dal Capo Ufficio Comunicazione del Comando Generale, o da persona delegata da quest'ultimo (nella terza situazione operativa), tenendo sempre adeguatamente aggiornata la catena gerarchica e acquisendo le previste autorizzazioni come da "Linee guida in materia di comunicazione istituzionale e relazioni esterne". Tutto ciò al fine di diffondere notizie che abbiano caratteristica di univocità e di ufficialità;
2. spogliate da enfasi e da toni drammatici e rispondenti a requisiti di chiarezza e realismo;
3. di taglio professionale ma, al contempo, depurate di dati troppo tecnici e, come tali, di difficile interpretazione per i non addetti ai lavori. Un tipo di informazione molto tecnica, infatti, oltre ad essere difficilmente comprensibile, si presta ad essere strumentalmente manipolata da chi fosse interessato a fornire poi al pubblico notizie ad effetto o, peggio, a supporto di interessi di parte;
4. date con tempestività, regolarità e cadenza fissa, possibilmente giornaliera;
5. concise, accurate, complete e coerenti.
6. Inoltre, è necessario:
 - Evitare di azzardare valutazioni non supportate da fatti/dati;
 - non mentire/cercare scuse/accusare altri;

- non utilizzare lo scudo del “NO COMMENT”, bensì spiegare perché non si è in grado di rispondere.
 - Salvaguardare le norme sulla privacy, soprattutto laddove si sia in presenza di minori, e prestando la massima attenzione ai casi in cui la diffusione di notizie relative all’operazione di soccorso o all’incidente possa portare all’identificazione di persone ferite o decedute, senza che siano stati previamente informati i relativi familiari.
7. Nel caso di incidente che coinvolga una nave da passeggeri a cui si applicano le disposizioni contenute alla Regola V/7.3 della Convenzione internazionale SOLAS’74, l’Articolazione SAR competente a fornire le notizie dovrà, preliminarmente, coordinarsi con la Società¹⁴ indicata nel Piano di cooperazione SAR.

¹⁴ l’armatore della nave o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quale il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbiano assunto la responsabilità dell’esercizio della nave dall’armatore e che nell’assumersi tale responsabilità ha accettato di farsi carico di tutti gli oneri e le responsabilità

CAPITOLO 8

ESERCITAZIONI

810 ESERCITAZIONI

810 ESERCITAZIONI

Compete all'Organizzazione S.A.R. marittima nazionale verificare la prontezza operativa del proprio sistema, istituzionalmente responsabile della ricerca e soccorso della vita umana in mare.

Il fine cui devono tendere le esercitazioni è quello di mettere alla prova con il massimo realismo l'Organizzazione stessa per verificare in particolare:

- **l'attuazione delle procedure di soccorso;**
- **la tempestività degli interventi;**
- **l'andamento delle telecomunicazioni.**

Dovrà, quindi, essere evitato che le esercitazioni non corrispondano a tale finalità propositiva, rimanendo fini a se stesse.

A tale scopo:

- l'I.M.R.C.C. emana una direttiva concernente le modalità dell'attività addestrativa ed un programma complessivo annuale;
- gli M.R.S.C., secondo il programma predisposto dall'I.M.R.C.C., organizzano una o più esercitazioni complesse nelle proprie zone con la partecipazione delle U.C.G. dipendenti, delle unità di soccorso marittimo, di tutti i sistemi di comunicazione e con la partecipazione volontaria delle unità aeronavali dei Comandi/Organi/Amministrazioni cooperanti;
- l'I.M.R.C.C. organizza almeno una esercitazione annuale complessa, secondo il programma predisposto, con la partecipazione di 1 o più M.R.S.C. a cui può chiamare a partecipare volontariamente altri Organi, Amministrazioni, Enti.

l'I.M.R.C.C. potrà altresì disporre l'effettuazione di esercitazioni non programmate.

Ogni M.R.S.C., ove ritenuto opportuno e a propria discrezione, può disporre autonomamente esercitazioni locali nell'ambito della propria giurisdizione, per uno o più U.C.G. con lo scopo di verificare/migliorare il livello addestrativo operativo degli elementi della propria organizzazione S.A.R.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 28 settembre 1994, n. 662.
Regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979. *(Pubblicato nella G.U.R.I. - serie generale - n. 281 dell'1.12.1994)*

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'art. 87 della Costituzione;

Visti gli articoli 18, 69 e 70 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

Vista la legge 3 aprile 1989, n. 147, di adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979, e sua esecuzione, il cui articolo I impegna le parti ad «adottare ogni provvedimento legislativo od altro provvedimento appropriato necessari a dare pieno effetto alla convenzione e al suo allegato, che è parte integrante della convenzione»;

Visto il decreto del Ministro della marina mercantile 1° giugno 1978, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 174 del 27 giugno 1979, di approvazione delle «Norme interministeriali per il coordinamento delle operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare tra i vari organi dello Stato che dispongono di mezzi navali, aerei e di telecomunicazione»;

Ritenuta la necessità di emanare disposizioni regolamentari al fine di conformare l'organizzazione operativa italiana sulla ricerca e il salvataggio in mare a quanto stabilito nella convenzione dinanzi

citata e segnatamente al capitolo 2 del suo allegato;

Visto l'art. 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso nell'adunanza generale del 23 dicembre 1993;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 6 settembre 1994;

Sulla proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri di grazia e giustizia e della difesa;

EMANA

il seguente regolamento:

Art. 1.

1. Ai fini del presente regolamento si intendono:

- a) per «soccorso marittimo», tutte le attività finalizzate alla ricerca e al salvataggio della vita umana in mare;
- b) per «convenzione», la convenzione internazionale sulla ricerca e il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979, alla quale è stata data adesione ed esecuzione con legge 3 aprile 1989, n. 147;
- c) per «allegato», l'annesso alla convenzione di cui alla lettera b), che è parte integrante della convenzione medesima.

Art. 2.

1. L'autorità nazionale responsabile dell'esecuzione della convenzione è il Ministro dei trasporti e della navigazione.

Art. 3.

1. Al fine dell'organizzazione prevista dal capitolo 2 e in conformità della terminologia specificata nel capitolo 1 dell'allegato, si stabilisce che:

- a) il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto è l'organismo nazionale che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (I.M.R.C.C. - Italian Maritime Rescue Coordination Center);
- b) le direzioni marittime costituiscono i centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C. - Maritime Rescue Sub Center);
- c) i comandi di porto costituiscono le unità costiere di guardia;
- d) le unità navali e gli aeromobili del servizio di guardia costiera del Corpo delle capitanerie di porto, appositamente allestiti, costituiscono le unità di soccorso marittimo.

Art. 4.

1. Fermo restando quanto previsto dagli articoli 69 e 70 del codice della navigazione, nonché dall'art. 727 dello stesso codice per ciò che concerne il soccorso ad aeromobili in pericolo, gli organismi indicati nell'art. 3 svolgono i compiti di cui al presente articolo.

2. Il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, quale centro nazionale di coordinamento di soccorso marittimo (I.M.R.C.C.), assicura l'organizzazione generale dei servizi marittimi di ricerca e salvataggio, coordina le operazioni di ricerca e salvataggio nell'ambito dell'intera regione di interesse italiano sul mare e tiene contatti con i centri di coordinamento del soccorso degli altri Stati.

3. Le direzioni marittime, quali centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C.), assicurano il coordinamento delle operazioni marittime di ricerca e salvataggio, secondo le direttive specifiche o le deleghe del centro nazionale (I.M.R.C.C.) nel proprio settore, individuato dalle acque marittime di interesse nazionale ed internazionale che si estendono in profondità dalla linea di costa delle rispettive giurisdizioni, così come specificato all'articolo 6 e riportato nella rappresentazione grafica allegata al presente regolamento di cui fa parte integrante.

4. I comandi di porto, quali unità costiere di guardia (U.C.G.), dispongono l'intervento delle unità di soccorso marittimo da essi dipendenti dislocate nella loro giurisdizione e ne mantengono il controllo operativo, salvo che l'I.M.R.C.C. disponga diversamente.

5. Le unità di soccorso marittimo intervengono nelle operazioni di soccorso secondo le pianificazioni delle unità costiere di guardia, redatte e disposte dai centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C.) per l'impiego di mezzi disponibili nelle aree di propria giurisdizione.

Art. 5.

1. Il centro nazionale di coordinamento di soccorso (I.M.R.C.C.), i centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C.) e le unità costiere di guardia (U.C.G.), secondo le rispettive competenze, coordinano o impiegano le unità di soccorso. L'I.M.R.C.C. e gli M.R.S.C. richiedono agli alti comandi competenti della Marina militare e dell'Aeronautica militare, in caso di necessità, il concorso dei mezzi navali ed aerei appartenenti a tali amministrazioni dello Stato. Parimenti le U.C.G. richiedono alle altre amministrazioni dello Stato o a privati il concorso di mezzi navali ed aerei, ritenuti idonei per partecipare alle operazioni di soccorso marittimo secondo le procedure e le modalità previste dal decreto del Ministro della marina mercantile 1° giugno 1978, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 174 del 27 giugno 1979.

2. Il comando e il controllo operativo dei mezzi navali o aerei della Marina militare, dell'Aeronautica militare e delle altre amministrazioni, eventualmente chiamati a concorrere alle operazioni di soccorso marittimo, sono esercitati dai rispettivi comandi competenti per giurisdizione, che terranno informati i centri di soccorso marittimo (I.M.R.C.C. - M.R.S.C. - U.C.G.) responsabili del soccorso e del coordinamento, secondo le rispettive competenze.

3. Il compito di «comandante sul posto» (OSC - ufficiale in comando tattico) dei mezzi della Marina, dell'Aeronautica, del Corpo delle capitanerie di porto, della Guardia di finanza, dei Carabinieri, della Polizia di Stato e delle altre amministrazioni eventualmente concorrenti, è assegnato al comandante del mezzo navale della Marina militare o del Corpo delle capitanerie di porto, di maggiore anzianità di grado. Nel caso che sul posto non dovessero trovarsi ad operare

unità della marina militare e del Corpo delle capitanerie di porto, il compito di "comandante sul posto" sarà assegnato al comandante di unità navale della Guardia di finanza, dei Carabinieri, della Polizia di Stato o delle altre amministrazioni dello Stato, di maggiore anzianità di grado.

4. Il «comandante sul posto» nella condotta dell'operazione di ricerca e salvataggio si conforma alle direttive specifiche emanate dall'I.M.R.C.C. o dall'M.R.S.C./U.C.G. delegato.

5. Se in zona sono presenti soltanto unità mercantili l'I.M.R.C.C. o il M.R.S.C./U.C.G. delegato, più idoneo in relazione allo svolgimento dell'operazione di soccorso, assegna il compito di coordinatore delle ricerche in superficie (CSS) al comandante di una delle unità mercantili presenti. A tal fine deve essere tenuto conto della tipologia delle navi e dei mezzi di cui dette unità dispongono e della rispettiva ora stimata di arrivo sul posto. Al momento in cui assume le funzioni, il CSS deve darne immediata comunicazione all'I.M.R.C.C. o al M.R.S.C. o al U.C.G., che operano secondo le rispettive competenze.

6. Il coordinatore delle ricerche di superficie di cui al comma 5 opera sotto il controllo dell'I.M.R.C.C. o del M.R.S.C. o dell'U.C.G. delegato in relazione allo svolgimento dell'operazione di soccorso marittimo. Il M.R.S.C. o l'U.C.G. tengono informato il centro di coordinamento superiore interessato.

7. Le definizioni dei livelli di comando e controllo sono riportate nell'annesso 1, che fa parte integrante del presente decreto.

Art. 6.

1. Ai fini della «convenzione», le aree di giurisdizione marittima dei centri secondari di soccorso marittimo (M.R.S.C.) sono numerate ed individuate come nell'annesso 2 e rappresentate geograficamente nella carta nautica di cui all'annesso 3, che formano parti integranti del presente decreto. La somma di dette aree costituisce l'intera regione di interesse nazionale e internazionale sul mare di competenza dell'I.M.R.C.C. Detta area è suscettibile di ampliamenti o riduzioni in forza di accordi bilaterali stipulati fra gli Stati membri in attuazione del capitolo 2 dell'allegato alla convenzione.

Art. 7.

1. I centri indicati all'art. 3, lettere a) e b), sono attivati entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Il presente decreto, munito del sigillo di Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 settembre 1994

SCALFARO

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione*

BIONDI, *Ministro di grazia e giustizia*

PREVITI, *Ministro della difesa*

Visto, *il Guardasigilli*: BIONDI

Registrato alla Corte dei conti il 14 novembre 1994

Atti di Governo, registro n. 94, foglio n. 14

DEFINIZIONI DELLA CATENA DI COMANDO E CONTROLLO

Comando operativo (OPCOM): autorità conferita ad un comandante di assegnare missioni o compiti ai comandanti subordinati, di schierare unità, di riassegnare forze e di mantenere o delegare il controllo operativo e/o tattico secondo necessità. Non comporta di per se stesso autorità di comando organico o responsabilità logistiche.

Controllo operativo (OPCON): autorità delegata ad un comandante di impiegare le forze assegnate in modo da assolvere specifiche missioni o compiti che sono normalmente limitati per funzioni, tempo e spazio, di dislocare le unità interessate, nonché di ritenere o delegare il controllo tattico di dette unità. Non comporta l'autorità di riassegnare le forze su cui esercita il controllo operativo, o parte di esse, per compiti diversi da quelli per cui tali forze sono state assegnate. Non comporta di per se stesso autorità di comando organico o responsabilità logistiche.

Comando tattico (TACOM): autorità delegata da un comandante di assegnare compiti alle forze sotto il suo comando per portare a compimento la missione assegnata dall'autorità superiore. L'ufficiale che esercita il comando tattico (OSC) è anche responsabile delle unità sotto il suo controllo.

Controllo tattico (TACON): è la direzione ed il controllo dettagliati dei movimenti e delle manovre necessarie per svolgere le missioni o i compiti assegnati.

Coordinatore delle ricerche in superficie (CSS): quando non sono disponibili navi specializzate che assumano le funzioni di OSC, ma all'operazione partecipano solo navi mercantili, una di queste deve esercitare le funzioni di coordinatore delle ricerche in superficie.

- 1° M.R.S.C. - Genova

Dal confine con la Francia (43°47'00"N - 007°32'00"E) alla foce del torrente Parmignola (44°02'40"N - 010°01'12"E), delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 43°30'00"N	Long. 007°42'00"E
43°30'00"N	009°30'00"E
43°53'00"N	009°52'00"E

- 2° M.R.S.C. - Livorno

Dalla foce del torrente Parmignola (44°02'40"N - 010°01'12"E) alla foce del fiume Chiarone (42°22'48"N - 011°26'30"E), comprese le isole dell'Arcipelago toscano, delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 43°53'00"N	Long. 009°52'00"E
43°30'00"N	009°30'00"E
43°10'00"N	009°45'00"E
42°05'00"N	009°45'00"E
42°05'00"N	010°20'00"E
41°50'00"N	010°30'00"E

- 3° M.R.S.C. - Civitavecchia

Dalla foce del fiume Chiarone (42°22'48"N - 011°26'30"E) alla foce del fiume Garigliano (41°13'18"N - 013°45'50"E), comprese le isole Pontine, delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 41°50'00"N	Long. 010°30'00"E
39°51'00"N	011°39'00"E
40°33'00"N	013°32'00"E

- 4° M.R.S.C. - Napoli

Dalla foce del fiume Garigliano (41°13'18"N - 013°45'50"E) al comune di Sapri (Salerno) incluso (40°02'36"N - 015°38'36"E), comprese le isole partenopee, delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 40°33'00"N	Long. 013°32'00"E
39°51'00"N	011°39'00"E
39°01'00"N	014°49'00"E
39°50'00"N	015°30'00"E

- 5° M.R.S.C. - Reggio Calabria

Costa della Basilicata e della Calabria dal comune di Sapri escluso, sulla costa lucana occidentale (40°02'36"N - 015°38'36"E) al comune di Nova Siri escluso, sulla costa lucana orientale (40°06'52"N - 016°38'30"E), delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 39°50'00"N	Long. 015°30'00"E
39°01'00"N	014°49'00"E

39°01'00"N	015°35'00"E
38°40'00"N	015°31'00"E
38°39'00"N	015°29'00"E
Lat. 38°16'00"N	Long. 015°40'00"E
38°14'00"N	015°38'00"E
38°00'00"N	015°33'00"E
37°45'00"N	015°33'00"E
36°00'00"N	019°00'00"E
39°00'00"N	019°00'00"E
39°25'00"N	017°52'00"E
39°36'00"N	017°46'00"E
39°47'00"N	017°21'00"E

- 6° M.R.S.C. - Bari

Dal comune di Nova Siri incluso, sulla costa orientale della Basilicata (40°06'52"N - 016°38'30"E) alla foce del torrente Saccione inclusa, sulla costa pugliese (41°55'33"N - 015°08'20"E) comprese le isole Tremiti, delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 39°47'00"N	Long. 017°21'00"E
39°36'00"N	017°46'00"E
39°25'00"N	017°52'00"E
39°00'00"N	019°00'00"E
40°45'00"N	019°00'00"E
41°07'00"N	018°55'00"E
42°18'00"N	016°29'00"E
arco di cerchio di raggio 12 miglia dal faro dell'isola di Pelagosa,	
42°31'00"N	016°02'00"E
42°50'00"N	015°35'00"E

- 7° M.R.S.C. - Ancona

Dalla foce del torrente Saccione esclusa, sulla costa pugliese (41°55'33"N - 015°08'20"E) al torrente Tavollo escluso sulla costa marchigiana (43°58'00"N - 012°44'50"E), delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 42°50'00"N	Long. 015°35'00"E
43°28'00"N	014°30'00"E
44°21'00"N	013°38'00"E
44°07'00"N	012°50'00"E

- 8° M.R.S.C. - Ravenna

Dalla foce del torrente Tavollo inclusa (43°58'00"N - 012°44'50"E) alla foce del Po di Goro inclusa (44°47'30"N - 012°24'06"E), delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 44°07'00"N	Long. 012°50'00"E
44°21'00"N	013°38'00"E
44°32'00"N	013°22'00"E
44°47'00"N	013°07'00"E
44°42'00"N	012°40'00"E

- 9° M.R.S.C. - Venezia

Dalla foce del Po di Goro esclusa (44°47'30"N - 012°24'06"E) alla foce del Tagliamento (45°38'30"N - 013°06'06"E), delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 44°42'00"N	Long. 012°40'00"E
44°47'00"N	013°07'00"E
44°49'00"N	013°00'00"E
45°18'00"N	013°00'00"E
45°26'00"N	013°12'00"E
45°26'00"N	013°06'00"E

- 10° M.R.S.C. - Trieste

Dalla foce del fiume Tagliamento (45°38'30"N - 013°06'06"E) al confine Italia-ex Jugoslavia posto di blocco di S. Bartolomeo (45°35'39"N - 013°43'09"E), delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 45°26'00"N	Long. 013°06'00"E
45°26'00"N	013°12'00"E
45°38'00"N	013°30'00"E

- 11° M.R.S.C. - Catania

Dalla foce del fiume Pollina (38°01'06"N - 014°10'50"E) procedendo verso Est, alla foce del fiume Dirillo (37°00'12"N - 014°20'12"E), comprese le isole Eolie, delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 38°11'00"N	Long. 014°06'00"E
39°12'00"N	014°06'00"E
Lat. 39°01'00"N	Long. 014°49'00"E
39°01'00"N	015°35'00"E
38°40'00"N	015°31'00"E
38°39'00"N	015°29'00"E
38°16'00"N	015°40'00"E
38°14'00"N	015°38'00"E
38°00'00"N	015°33'00"E
37°45'00"N	015°33'00"E
36°00'00"N	019°00'00"E

36°00'00"N	016°00'00"E
36°30'00"N	014°08'00"E
36°40'00"N	014°08'00"E

- 12° M.R.S.C. - Palermo

Dalla foce del fiume Pollina (38°01'06"N - 014°10'50"E) procedendo verso Ovest, alla foce del fiume Dirillo (37°00'12"N - 014°20'12"E) comprese le isole Egadi, Pelagie e Pantelleria, delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 38°11'00"N	Long. 014°06'00"E
39°12'00"N	014°06'00"E
39°51'00"N	011°39'00"E
38°00'00"N	010°21'00"E
37°30'00"N	011°30'00"E
36°30'00"N	011°30'00"E
35°15'00"N	012°14'00"E
35°15'00"N	012°40'00"E
36°30'00"N	014°08'00"E
36°40'00"N	014°08'00"E

- 13° M.R.S.C. - Cagliari

Costa della Sardegna e isole adiacenti, delimitato a mare dalla spezzata risultante dalla congiungente i seguenti punti:

Lat. 42°05'00"N	Long. 009°45'00"E
42°05'00"N	010°20'00"E
39°51'00"N	011°39'00"E
38°00'00"N	010°21'00"E
38°32'00"N	009°05'00"E
38°32'00"N	007°44'00"E
41°20'00"N	007°44'00"E
41°20'00"N	009°45'00"E

Direttiva n. 1636 in data 2 maggio 2006 della Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento della Protezione civile, in estratto:

“2.1 La comunicazione dell’evento e il flusso informativo”

La comunicazione dell’evento perviene dal luogo dell’incidente alla forza istituzionale preposta alla ricerca ed al salvataggio marittimo:

- 1530 Centrale Operativa del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto- Guardia Costiera e/o alla Capitaneria di Porto competente per giurisdizione

Che provvede, nel corso della stessa comunicazione della notizia, ad acquisire il maggior numero possibile di informazioni e ad assicurare le operazioni di ricerca e salvataggio secondo le competenze definite nel DPR 662/94.

Inoltre la comunicazione dell’evento può pervenire ad una o più sale operative territoriali delle forze istituzionali preposte al soccorso e/o di pubblica utilità:

- 112 Arma dei Carabinieri*;
- 113 Polizia di Stato*;
- 115 Vigili del fuoco*;
- 118 Emergenza sanitaria*;
- 117 Guardia di Finanza;
- 1515 Corpo Forestale*

(* laddove istituito nelle regioni i numeri sono sostituiti dal 112 –Nue)

Che provvedono a trasferire immediatamente la chiamata al 1530.

Ciascuna Sala Operativa delle forze istituzionali preposte al soccorso e/o di pubblica utilità, secondo le modalità previste dalle proprie procedure:

- *contatta, laddove attive, le sale operative delle Polizie Locali (Polizia Municipale e Polizia Provinciale) e le sale operative di protezione civile degli enti locali per la successiva assistenza a terra;*
- *informa l’Ufficio Territoriale del Governo- Prefettura;*

- attiva il flusso di comunicazione interno;
- invia le proprie squadre di intervento a concorrere alle operazioni di soccorso marittimo, se richieste dal Centro Nazionale di Coordinamento di Soccorso Marittimo (I.M.R.C.C.), o dal Centro Secondario di soccorso marittimo (M.R.S.C.) delegato e sotto il suo coordinamento;
- attua quanto altro previsto dalle proprie procedure.

Inoltre:

la sala operativa del 118:

- avvia le procedure per l'attivazione delle risorse sanitarie territoriali;
- allerta le strutture sanitarie per l'eventuale attivazione del loro Piano di Emergenza Interna per Massiccio Afflusso Feriti (PEIMAF).

Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per lo scenario marittimo, le sale operative nazionali delle forze istituzionali preposte al soccorso e/o di pubblica utilità, la sala operativa regionale di protezione civile e l'Ufficio Territoriale del Governo – Prefettura per gli scenari a terra, avvisano immediatamente dell'evento l'Ufficio Gestione delle Emergenze- Sala Situazione Italia del Dipartimento della Protezione Civile e la mantengono informata sull'evoluzione dei rispettivi scenari e sulle risorse in campo. Le stesse sale operative dovranno far pervenire alla Sit.I. eventuali richieste di concorso e supporto all'attività di gestione dell'emergenza.

In tal modo sarà possibile per il Capo del Dipartimento della Protezione Civile valutare la situazione emergenziale e, qualora si rivelasse di carattere eccezionale, coordinare su disposizione del Presidente del Consiglio dei Ministri gli interventi e tutte le iniziative per fronteggiare l'evento in corso, così come previsto dall'art. 3 del D.L. 245/02 convertito nella Legge 286/02.

.... Omissis.....

2.3 L'assistenza a terra

A latere dell'intervento e delle operazioni di ricerca e salvataggio condotte in mare, è necessario prevedere a terra l'organizzazione del soccorso sanitario e l'assistenza alla popolazione interessata dall'evento:

- soccorso sanitario (Servizio Sanitario Regionale, CRI ed Associazioni di Volontariato Sanitario) sotto il coordinamento del Direttore dei Soccorsi Sanitari:
- attività di triage (sistema 118);
- eventuale impiego di mezzi mobili di soccorso sanitario;

- *eventuale installazione di un PMA di I o II livello;*
 - *trasporto e ricovero dei feriti secondo quanto previsto dai piani di emergenza intraospedalieri;*
 - *attività medico-legali connesse al recupero e gestione delle salme (ASL di concerto con la Polizia Mortuaria);*
 - *vigilanza igienico-sanitaria sull'area di accoglienza (ASL);*
 - *assistenza psicologica (ASL);*
 - *assistenza veterinaria (ASL).*
- *Attività di assistenza e di informazione alla popolazione affidata al Sindaco che, qualora lo ritenga necessario, potrà richiedere il supporto dell'Amministrazione Provinciale, della Regione e dell'Ufficio Territoriale del Governo – Prefettura:*
- *individuazione dell'area destinata alla prima accoglienza della popolazione;*
 - *interdizione e controllo degli accessi all'area di accoglienza (Forze di polizia e Polizie Locali);*
 - *gestione della viabilità generale della zona circostante all'area di accoglienza (Forze di Polizia e Polizie Locali);*
 - *attività di ordine pubblico (Forze di Polizia);*
 - *aggiornamento costante sulla situazione alle proprie sale operative (tutte le squadre intervenute);*
 - *distribuzione di generi di conforto;*
 - *organizzazione di un eventuale ricovero alternativo delle persone coinvolte;*
 - *informazione alla popolazione sull'evento, sulle persone coinvolte, sulle misure adottate e sulle norme di comportamento da seguire;*
 - *coordinamento dell'impiego del volontariato di protezione civile per il supporto operativo alle diverse attività;*
 - *gestione dell'afflusso di giornalisti sul luogo dell'incidente e rapporti con i mass-media da coordinare con il responsabile delle operazioni search and rescue (SAR) marittime;*
 - *verifica della predisposizione da parte delle Società di trasporto marittimo di un servizio di trasporto alternativo per i passeggeri.*

Il Prefetto assumerà, in relazione alla situazione di emergenza, le determinazioni di competenza in materia di ordine e sicurezza pubblica.

2.4 Il Centro di Coordinamento

Qualora l'evento, per tipologia e/o estensione, evidenzii criticità tali da richiedere un maggiore impiego di risorse, può rivelarsi necessario istituire un Centro di coordinamento per le operazioni a terra che, in particolare, provveda a:

mantenere il collegamento con l'organizzazione preposta al SAR marittimo assicurando il necessario supporto logistico e

operativo;

garantire l'assistenza alla popolazione interessata, anche indirettamente, dall'evento;

tenere costantemente informate le sale operative nazionali sulla evoluzione complessiva dell'evento;

mantenere i rapporti con i mass media, prevedendo uno spazio idoneo dedicato agli incontri con i giornalisti;

organizzare le attività finalizzate al ripristino della situazione ordinaria.

Le responsabilità dell'individuazione, attivazione e gestione del centro di coordinamento è affidata al Sindaco, che, qualora lo ritenga necessario, potrà richiedere il supporto dell'Amministrazione Provinciale, della Regione e dell'Ufficio Territoriale del Governo – Prefettura.

Il Centro di coordinamento sarà composto dai rappresentanti delle componenti e strutture operative del Servizio Nazionale di protezione civile che partecipano alla gestione dell'emergenza:

- ✓ Comune;*
- ✓ Ufficio territoriale del Governo – Prefettura;*
- ✓ Amministrazione Provinciale;*
- ✓ Regione;*
- ✓ Capitaneria di Porto;*
- ✓ Forze Armate;*
- ✓ Servizio Sanitario Regionale;*
- ✓ VV.F.;*
- ✓ Forze di Polizia;*
- ✓ Polizie Locali;*
- ✓ CRI;*
- ✓ Corpo Forestale dello Stato;*
- ✓ Corpo Nazionale del Soccorso Alpino e Speleologico;*
- ✓ Organizzazioni di Volontariato;*
- ✓ Società marittima interessata dall'evento;*
- ✓ altri Enti/Istituzioni necessari alla gestione dell'emergenza in considerazione della peculiarità dell'evento e del territorio interessato.*

Qualora le risorse disponibili sul territorio non fossero sufficienti a fronteggiare l'evento, ovvero risultasse necessaria una attività

di coordinamento sovregionale, le autorità territoriali rappresentate dal Centro di coordinamento potranno richiedere, attraverso l'Ufficio Gestione delle Emergenze – Sala Situazione Italia, l'intervento del Dipartimento della Protezione Civile.

Nel caso di eccezionalità della situazione emergenziale, il Presidente del Consiglio dei Ministri, con proprio decreto, su proposta del Capo Dipartimento della Protezione Civile, sentito il Presidente della Regione interessata, può disporre il coinvolgimento delle strutture operative nazionali del servizio nazionale della protezione civile, e, di conseguenza, il Capo del Dipartimento della Protezione Civile provvede a coordinare gli interventi e tutte le iniziative per fronteggiare l'evento in corso (art. 3 D.L. 245/02 convertito nella Legge 286/02).