

Indice

- Gruppo Perseveranza
- Rotte commerciali della Flotta Dry
- Rotte commerciali della Flotta Tanker
- Certificati
- Gestione della sicurezza
- ISM Code
- Gestione della security
 - *Risk Assessment*
- International Ship Security Certificate
- Contingency Plan
- BMP4
- Sequestro M/N Rosalia D'Amato



Fonte: Dati Societari



Perseveranza S.p.A. di Navigazione

Storia

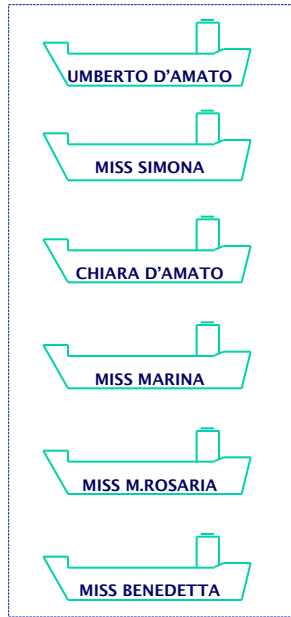
	1800	1960 / 1970	2007 / 2008
<i>Origini</i>	<ul style="list-style-type: none">La Famiglia D'Amato è presente nel business dello shipping per oltre un SecoloL'Attività di shipping cominciò con Giuseppe D'Amato, nato nel 1850, Comandante ed Armatore di un veliero	<ul style="list-style-type: none">Perseveranza fu fondata negli anni '60 dalla Famiglia D'Amato come una "società SPV" in seguito all'acquisto di una nave twin deckDurante gli anni '70 Perseveranza si fuse con altre società SPV, proprietarie di singole navi, appartenenti alla Famiglia D'Amato	<ul style="list-style-type: none">Nel 2007 / 2008 il Gruppo ha messo in pratica un "Nuovo Piano di Espansione della Flotta"Tutte le navi ordinate sono state consegnate tra il 2011 ed il 2012
<i>Business</i>	<ul style="list-style-type: none">Mercato Trampistico di prodotti alla rinfusa	<ul style="list-style-type: none">Attiva in due segmenti di mercato: DRY BULK & TANKER	<ul style="list-style-type: none">Le navi di proprietà hanno un solido Contratto di finanziamento a lungo termineLa società è operativa nel chartering sia con operazioni di tipo "Back to back" che con operazioni sul mercato spotIl 50% delle navi gestite sono noleggiate con lunghi Contratti Time Charter
<i>Clienti</i>	<ul style="list-style-type: none">Operatori privati	<ul style="list-style-type: none">Focalizzato su le maggiori Compagnie Petrolifere e di carico seccoNoleggiatori "First class"	<ul style="list-style-type: none">Tutte le navi Bulk Carriers di nuova costruzione sono noleggiate con Contratti Time Charter o Voyage Charter verso controparti molto affidabiliTutte le navi Tankers di nuova costruzione sono noleggiate con lunghi Contratti Time Charter oppure con accordi di Pool

Fonte: Dati Societari



Organigramma aziendale

Peppino D'Amato e Figli S.r.l.



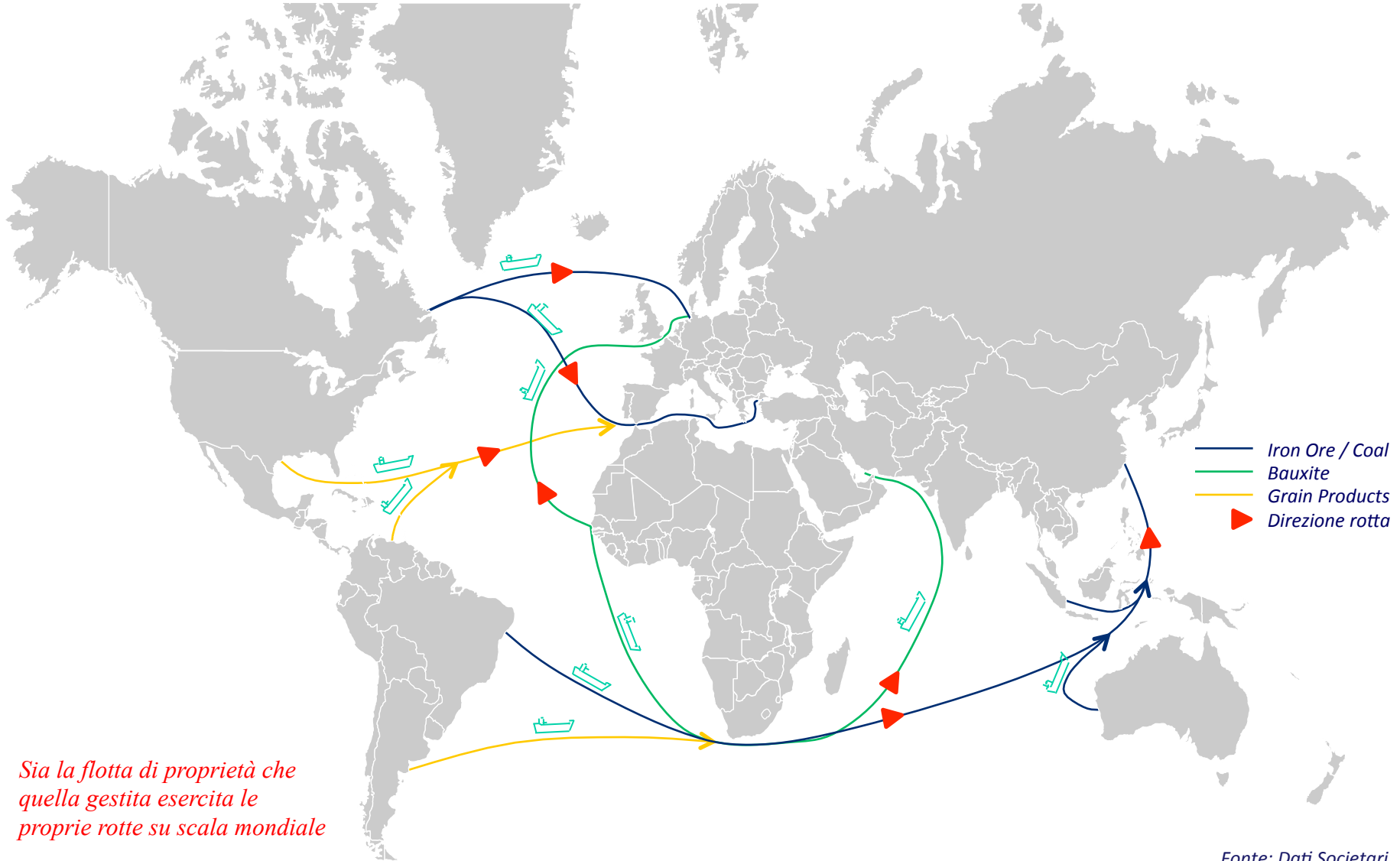
Shipping

Other business

Fonte: Dati Societari



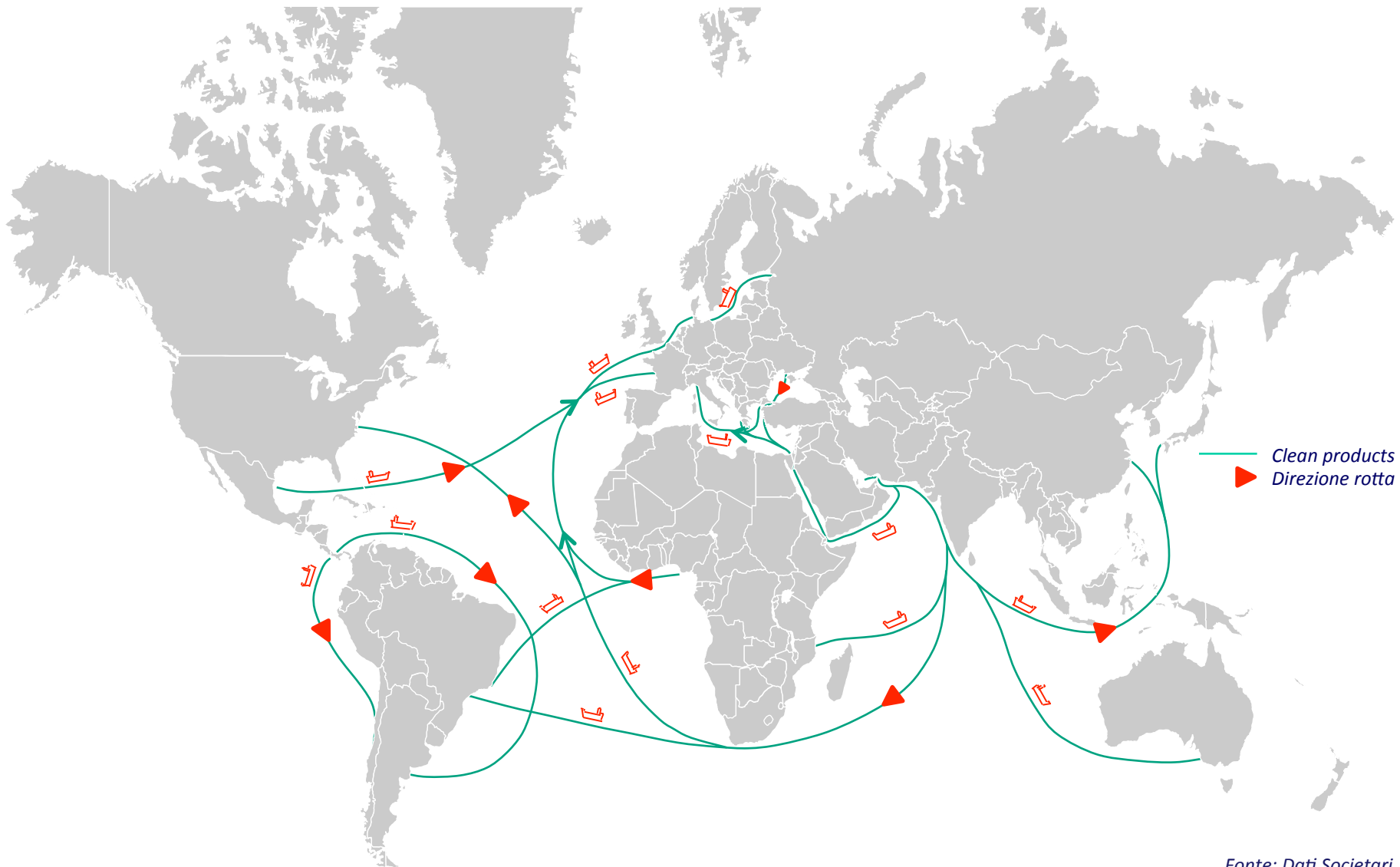
Rotte commerciali della Flotta Dry



Fonte: Dati Societari



Rotte commerciali della Flotta Tanker



Fonte: Dati Societari



Certificati / Ship Status (1/2)



SHIP STATUS

Printout date 14Jun2013

Ship's Name MISS MARINA

Date of issue 07May2013 11:28

IMO No. 9528380 RINA No. 87618

STATUTORY SURVEYS

SURVEYS TYPE	REMARKS	LAST DATE	DUE DATE	RANGE DATES	STATUS
ILL H	Renewal		25Jul2016	- 25Jul2016	
	Annual	17Jul2012	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
ICOF CHE	Renewal		25Jul2016	- 25Jul2016	
	Intermediate	(1)	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
	Annual	17Jul2012	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
SC H	Renewal		25Jul2016	- 25Jul2016	
	Intermediate	(1)	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
	Annual	17Jul2012	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
SE H	Renewal		25Jul2016	- 25Jul2016	
	Periodical	(1)	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
	Annual	17Jul2012	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
SR H	Renewal		25Jul2016	- 25Jul2016	
	Periodical	17Jul2012	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
SMC	Renewal		06Jan2017	07Oct2016 - 06Jan2017	
	Intermediate		06Jul2014	07Jan2014 - 06Jan2015	
ISSC	Renewal		06Jan2017	07Oct2016 - 06Jan2017	
	Intermediate		06Jul2014	07Jan2014 - 06Jan2015	
GARBAGE	Renewal		25Jul2016	- 25Jul2016	



Fonte: Dati Societari



Certificati / Ship Status (2/2)

SURVEYS

SURVEYS TYPE	REMARKS	LAST DATE	DUE DATE	RANGE DATES	STATUS
IAPP	Annual	17Jul2012	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
	Renewal		25Jul2016	- 25Jul2016	
	Intermediate	(1)	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
IOPP	Annual	17Jul2012	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
	Renewal		25Jul2016	- 25Jul2016	
	Intermediate	(1)	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
ISPP	Annual	17Jul2012	25Jul2013	26Apr2013 - 25Oct2013	◆
	Renewal		25Jul2016	- 25Jul2016	
	L.A. ILO	383.01a CRANE ILO Test (1 ,central)	25Jul2016	25Jul2016	- 25Jul2016
	452.01a CRANE ILO Test (2,central)	25Jul2016	25Jul2016	- 25Jul2016	
	563.01a CRANE ILO Test (3,port)	25Jul2016	25Jul2016	- 25Jul2016	
	383.01a CRANE ILO Annual (1 ,central)	17Jul2012	17Jul2013	- 17Jul2013	◆
	452.01a CRANE ILO Annual (2,central)	17Jul2012	17Jul2013	- 17Jul2013	◆
	563.01a CRANE ILO Annual (3,port)	17Jul2012	17Jul2013	- 17Jul2013	◆

Fonti pubbliche:

<http://www.rina.org/IT/>
<http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>
<http://www.parismou.org/>



Oltre ai certificati di classe alla nave viene rilasciato la certificazione per la copertura della responsabilità civile per danni derivanti da inquinamento marino “CLC” e “BCLC ”

CLC 1969-1992 D.p. 504, 27 maggio 1978
 Civil liability for Oil Pollution damage

BCLC 2001 D.l.g.s. 19, 1 febbraio 2010
 Civil liability for Bunker Oil Pollution damage

**Copertura Danni Ambientali fino a
 USD 1 miliardo**



Fonte: Dati Societari



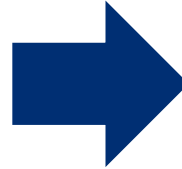
Gestione della sicurezza

Gestione della nave dal punto di vista della sicurezza

La gestione della sicurezza è una delle funzioni più impegnative della Compagnia e coinvolge il Comandante della nave e del suo equipaggio

Gli aspetti più rilevanti nella gestione della nave sono:

- ➔ ORGANIZZAZIONE
- ➔ PREVENZIONE
- ➔ ANALISI (rischi ed azioni correttive)
- ➔ GESTIONE DEGLI EVENTI



Lo strumento che ha ratificato l'organizzazione mondiale per la sicurezza marittima **IMO**, nasce nel 1948 a Ginevra. Da questo istituto vengono manate le norme valide per tutti gli stati

L'IMO nel 1960 adotta una serie di Convenzioni Internazionali che ratificate dagli stati, ne fanno uno strumento di gestione delle attività marittime

SOLAS

International Convention for the **Safety Of Life At Sea** del 1960 continuamente aggiornata con l'avanzare del progresso tecnologico ed al verificarsi di incidenti rilevanti

MARPOL

Convention for the **Prevention of Pollution** from Ships Vengono adottati nel 1962 stringenti emendamenti per la salvaguardia dell'ambiente marino e, insieme alla Sicurezza in generale, diventa l'attività più importante

ILO

Maritime Labour Convention

Migliorare gli Standard di Sicurezza; Forzare la ratifica degli Standard da parte di tutti i paesi; Migliorare gli Standard a Livello Internazionale; Colmare i vuoti legislativi, per esempio il processo delle certificazioni. (IMO)

L'Italia non ha ancora ratificato la Convenzione MLC 2006.

Nelle more della entrata in vigore della legge di ratifica della convenzione Internazionale sul lavoro marittimo del 2006 l'Amministrazione Italiana rilascerà una Attestazione di Conformità ai sensi della Convenzione ILO 147



Fonte: Dati Societari




International Safety Management (ISM) Code (1/2)

L'IMO all'inizio degli anni 90 introduce un codice comportamentale che regola tutte le attività previste dalle varie convenzioni e protocolli e nell'anno 1993 introduce il Codice **ISM INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE**, questa normativa prevede che la Compagnia che ha in carico la gestione della nave, provvede a certificare le attività necessarie a garantire la sicurezza della navigazione, implementando le proprie procedure sulla base degli eventi accaduti. L'IMO promuove la collaborazione degli Stati Membri che hanno attivato autonome procedure di controllo (Port State Control). Una specie di Polizia Internazionale che gli Stati mettono a disposizione dell'IMO con enormi poteri discrezionali che possono arrivare fino all'arresto della nave in caso di non conformità.

DOC Document of Compliance

Il Gruppo Perseveranza e le singole navi sono certificate e viene rilasciato un Certificato all'Azienda (DOC) ed alle navi di Gestione Sicura della Nave (SMC), a buon esito della verifica da parte dell'autorità di bandiera (Comando Generale delle Capitanerie di Porto) questo documento scade ogni 5 anni ed è soggetto a verifica intermedia, i.e tra il secondo e il terzo anno dalla data di rilascio per la conferma delle conformità delle procedure di gestione previste dal codice

DOCUMENT OF COMPLIANCE	
No. 5043327-V017-1	
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended	
and Regulation (EC) No. 336/2008 on the Implementation of the International Safety Management Code within the Community	
under the authority of the Government of	
Republic of Malta	
by	
RINA	
Company: Name	SHIPS SURVEYS AND SERVICE S.R.L.
Identification Number	5043327
Address	PIAZZA MUNICIPIO 84 - 80133 - NAPOLI (NA)
Country	ITALY
THIS IS TO CERTIFY that the safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code ⁽¹⁾), for the type(s) of ship listed below:	
Chemical tanker	
Oil tanker	
This Document of Compliance is valid until:	23 March 2017
Completion date of the audit on which the Certificato is based:	21 March 2012
Issued at:	NAPOLI
	21 March 2012
	
	RINA



Fonte: Dati Societari





International Safety Management (ISM) Code (2/2)

L'ISM rappresenta la rivoluzione copernicana nella gestione della sicurezza in mare, nella salvaguardia della vita umana in mare e nella sicurezza delle cose ed il rispetto dell'ambiente marino

SMC Safety Management Certificate

Pertanto le navi vengono gestite nel rispetto di tutte le norme menzionate e in aggiunta soggette a verifica da parte delle Autorità dei paesi di scalo della nave (PSC) ai fini della verifica del rispetto delle norme che la Società, ha stabilito

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE			
No. 87618-V008-001			
issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended,			
RINA No. 87618			
and Regulation (EC) No. 336/2006 on the implementation of the International Safety Management Code within the Community under the authority of the Government of			
Republic of Malta			
by			
RINA			
Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage
MISS MARINA	9HA2820	VALLETTA	29814 GT
IMO Number *	Type of ship		
9528380	Oil tanker - Chemical tanker		
Company: Name	SHIPS SURVEYS AND SERVICE S.R.L.		
Identification Number	9043327		
Address	PIAZZA MUNICIPIO 84 - 80133 - NAPOLI (NA)		
Country	ITALY		
THIS IS TO CERTIFY that the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code*), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.			
This Safety Management Certificate is valid until: 06 January 2017			
subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid.			
Completion date of the audit on which this Certificate is based: 06 January 2012			
Issued at: ISTANBUL on 11 January 2012			
  RINA			



Fonte: Dati Societari



Gestione della security

Gestione della security

La nave, in porto o in navigazione, in aree definite a Rischio, deve gestire la sua protezione ed evitare che persone estranee malintenzionate salgano a bordo. Questo è un grosso problema perché, pur essendo limitati i punti da accesso, per l'operatività della nave in porto la frequentano molte persone, difficili da identificare ed essendo un mezzo non molto veloce a mare, abbordabile facilmente

I ruoli e le responsabilità nella gestione dei rischi di Security (Pirateria, Saccheggio etc.) si materializzano nelle seguenti attività :

- ➔ *Stabilire responsabilità e ruoli di interfaccia a livelli nazionale e internazionale*
- ➔ *Assicurare un'efficiente raccolta e scambio di informazioni di security*
- ➔ *Fornire una metodologia per le valutazioni di sicurezza al fine di predisporre piani e procedure per reagire ai cambiamenti dei livelli di sicurezza*



A) attraverso il Piano di Sicurezza Internazionale

B) attraverso le Best Management Practices (BMP) riconosciute



International Ship Security Certificate

Sono previsti i seguenti livelli di sicurezza

➔ **Livello di sicurezza 1:** *livello al quale vanno mantenute misure minime adeguate*

➔ **Livello di sicurezza 2:** *livello al quale vanno mantenute misure minime adeguate supplementari per un determinato periodo nel quale vi è un incremento del rischio*

➔ **Livello di sicurezza 3:** *livello al quale vanno mantenute misure specifiche per un limitato periodo di tempo nel quale la minaccia risulta probabile o imminente*

Le misure della protezione della nave previste dall'ISPS Code servono a coprire apparentemente tutti i rischi di infiltrazioni a bordo, ma in alcuni paesi il pericolo maggiore è l'intrusione a bordo dei clandestini

La Compagnia mette in atto le procedure di contrasto alla Pirateria, Saccheggio, Intrusione e imbarco dei clandestini attraverso le procedure previste dal piano di Security Approvato dallo stato di bandiera

Le attività di rischio nelle aree pericolose, vengono coordinate con il supporto delle organizzazioni preposte al controllo del fenomeno Pirateria laddove presenti

UKMTO MSCHOA


MSCHOA

IMB

ATLANTA (Missione di Coordinamento e difesa nell'area dell'oceano Indiano delle forze NATO)

MARLO

INTERPOL

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE			
No. 87618-V008-002			
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)			
under the authority of the Government of Republic of Malta by RINA			
Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage
MISS MARINA	9HA2820	VALLETTA	29814 GT
IMO Number	Type of ship		
9528380	Oil tanker - Chemical tanker		
Company (*) Name	SHIPS SURVEYS AND SERVICE S.R.L.		
Identification Number	5043327		
Address	PIAZZA MUNICIPIO 84 - 80133 - NAPOLI (NA)		
Country	ITALY		
THIS IS TO CERTIFY :			
1. that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;			
2. that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;			
3. that the ship is provided with an approved ship security plan.			
Completion date of the verification on which this Certificate is based: 06 January 2012			
This Certificate is valid until: 06 January 2017 subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.			
Issued at:	ISTANBUL	on	11 January 2012
			 RINA

Fonte: Dati Societari



Risk Assessment (1/2)

Work activity being assessed:		Arrival / Departure	
Risk Assessment N°	16	Record Number:	1008SSS16
Current assessment Date (yyyy/mm/dd):		2011/06/30	Last assessment Date (yyyy/mm/dd): 2010/06/30

Applicable to		Applicable to		Applicable to	
All vessel	<input checked="" type="checkbox"/>	M/v	<input type="checkbox"/>	DECK	<input checked="" type="checkbox"/>
All Chemical Carrier	<input type="checkbox"/>	M/v	<input type="checkbox"/>	ENGINE	<input type="checkbox"/>
All Oil Tanker	<input type="checkbox"/>	M/v	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
All Bulk Carrier	<input type="checkbox"/>	M/v	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
M/v	<input type="checkbox"/>	M/v	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

HAZARDS	Damage to the ship, Damage to machinery, Damage, Loss of ship, Environmental Pollution, Loss of cargo		
CONSEQUENCE	People	SIGNIFICANT	CONSEQUENCE (assumes the worst) CRITICAL
	Ship	CRITICAL	
	Environment	CRITICAL	
PROBABILITY	PROBABLE		
RISK	CONSEQUENCE x PROBABILITY:	INTOLLERABLE	
MITIGATING PROCEDURE	Ref. SMS Shipboard Manual Chpt. 12.6 - NAV F11 - F24 - F25 - F05 - ICS Bridge Procedure Guide		
CONSEQUENCE	MODERATE		
PROBABILITY	PROBABLE		
RISK	ACCEPTABLE		

Fonte: Dati Societari



Risk Assessment (2/2)

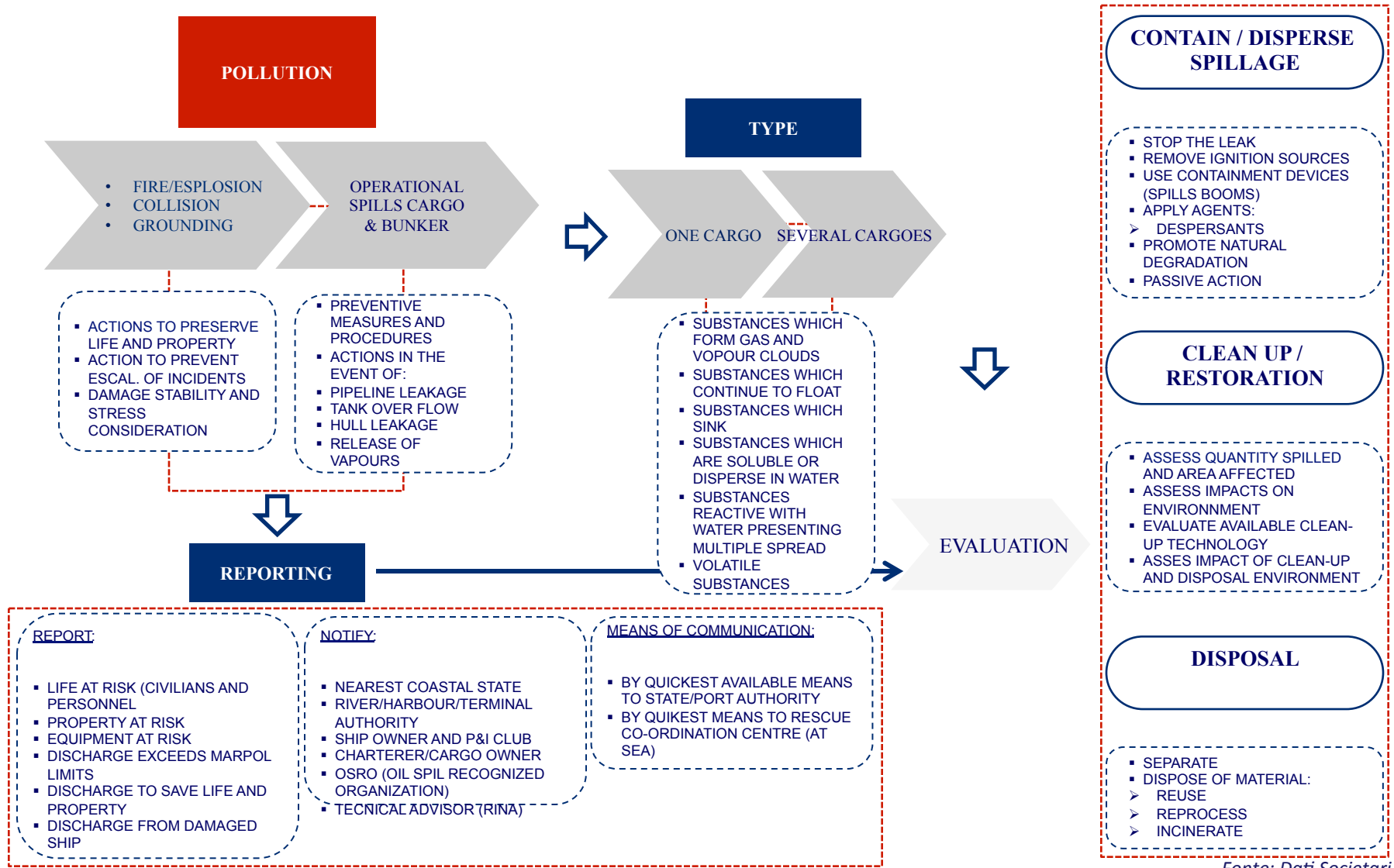
	CONSEQUENCE (C)			PROBABILITY (P)		
	People	Ship	Enviroment	HIGHLY UNLIKELY	UNLIKELY	PROBABLE
MODERATE	Small accident	No damage or minor damage and localized	No enviromental impact or minimal impact localized	ACCEPTABLE	ACCEPTABLE	ACCEPTABLE
SIGNIFICANT	Injury that can lead to temporary reversible disability	Significant damage to the ship	Significant enviromental damage	ACCEPTABLE	TOLLERABLE	TOLLERABLE
CRITIC	Serious injury or death, serious and permanent disability	Significant damage to the ship or vessel lost	Eco-system destruction or long-term enviromental damage	TOLLERABLE	INTOLLERABLE	INTOLLERABLE

Description of identification Hazard	Additional Risk Control Measures
Inadequate engine control, Improper use of equipment,	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adequate knowledge and training 2. Main Engine and Steering gear to be tested before manoeuvring 3. Preparation for Arrival/Departure check list to be fill in 4. Briefing of engine crew members

Fonte: Dati Societari



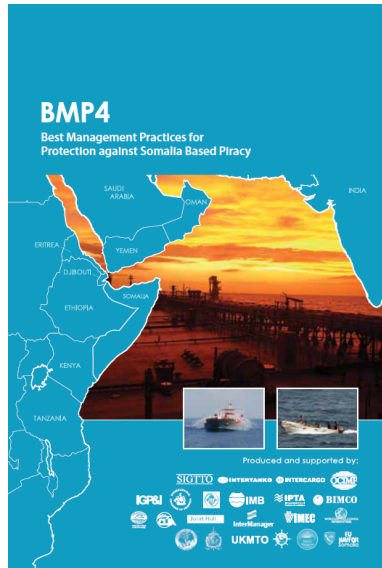
Contingency Plan



Fonte: Dati Societari



BMP4 *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*



Risk Assessment

❑ CREW SAFETY

- Garantire la sicurezza dell'equipaggio prima di tutto
- Attenta valutazione dei punti di riunione/Cittadella

❑ FREEBOARD

- Possibilità di abbordaggio dal punto più basso al di sopra della linea di galleggiamento della nave

❑ SPEED

- Si raccomanda di navigare alla massima velocità immediatamente dopo aver avvistato una nave o un'imbarcazione sospetta



Ship Protection Measures

❑ VIGILANZA

Prima di entrare nella zona ad alto rischio ci si prepara a sostenere una maggiore vigilanza attraverso **vedette supplementari**, disponendo di binocoli a raggi infrarossi, dando l'impressione di un maggior numero di guardie costruendo manichini di plastica e sorvegliando costantemente il radar

❑ PROTEZIONE DEL PONTE

Il ponte è solitamente il punto di riferimento per qualsiasi attacco pirata

- l'equipaggio di vedetta necessita di giubbotti in kevlar e caschi
- le finestre della cabina di pilotaggio vengono rinforzate con delle pellicole di sicurezza
- il ponte esterno e le alette laterali, vengono recintate con delle reti di acciaio

❑ BARRIERE ARCHITETTONICHE

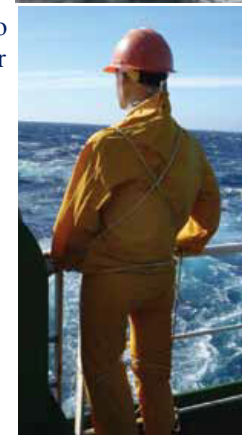
- filo spinato
- recinto elettrificato
- manichette antincendio supplementari, modificati per l'occorrenza

Typical Pirate Attacks

Generalmente i pirati utilizzano imbarcazioni aperte o "skiff" dotate di uno o due motori fuoribordo raggiungendo velocità di 25/30 knt

➤ I pirati agiscono sempre in gruppo e sono dotati di una nave madre per la navigazione d'altura e gli skiffs per gli attacchi ravvicinati

➤ Le navi madre sono facilmente mimetizzabili dalle forze militari navali essendo principalmente dei vecchi pescherecci

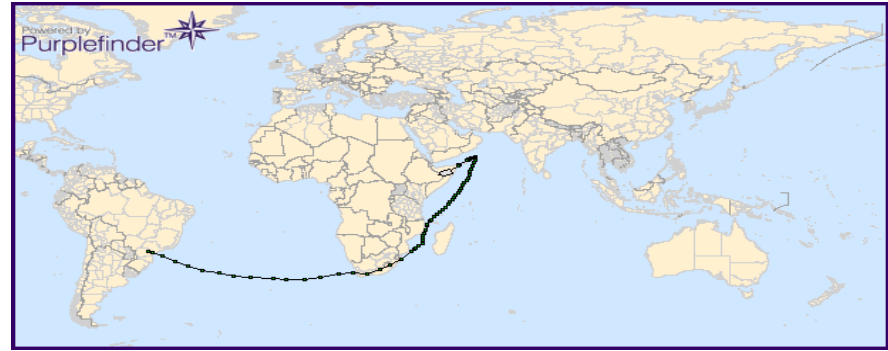
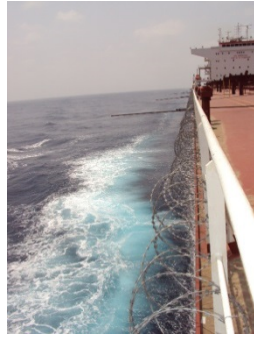


Fonte: Dati Societari



Sequestro M/N Rosalia D'Amato

21 aprile 25 novembre 2011



Fonte: Dati Societari

