

Decreto Legislativo 6 novembre 2007, n. 203

"Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti"

pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 261 del 9 novembre 2007 - Supplemento ordinario n. 228

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visti l'articolo 1, commi 1, 3 e 4, e l'allegato B della legge 6 febbraio 2007, n. 13, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - legge comunitaria 2006;

Visto il regolamento (CE) n. 725/2004, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali;

Vista la direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativa al miglioramento della sicurezza dei porti;

Visto il Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e successive modificazioni;

Vista la legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 30 agosto 2007;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso in data 20 settembre 2007;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 23 ottobre 2007;

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'interno e delle infrastrutture;

E m a n a
il seguente decreto legislativo:

Art. 1. *Obiettivo*

1. Il presente decreto individua misure di sicurezza marittima aventi come obiettivo il miglioramento della sicurezza nei porti e tali da garantire che le misure adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004 ne risultino rinforzate.

Art. 2. *Definizioni*

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

- a) «porto»: una specifica area terrestre e marittima, comprendente impianti ed attrezzature intesi ad agevolare le operazioni commerciali di trasporto marittimo, come individuata ai sensi dell'articolo 3, comma 2, che ha al suo interno uno o più impianti portuali dotati di un piano di sicurezza approvato a norma del regolamento (CE) n. 725/2004 che forniscono servizi alle navi di cui alla regola 2, cap. XI-2 Convenzione SOLAS o alle navi di cui all'articolo 3, comma 2, del citato regolamento;
- b) «Amministrazione»: il Ministero dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;
- c) «punto di contatto nazionale per la sicurezza dei porti»: il Ministero dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, incaricato di mantenere i contatti con la Commissione europea e gli altri Stati membri, in merito all'attuazione, al controllo e all'informazione sull'applicazione delle misure di sicurezza di cui alle presenti norme;
- d) «Autorità di sicurezza del porto»: Ufficio del Compartimento marittimo avente giurisdizione sui porti soggetti all'applicazione del presente decreto;

2. Per le definizioni non espressamente indicate, si applicano quelle contenute nel regolamento (CE) n. 725/2004.

Art. 3.

Campo di applicazione

1. Le presenti disposizioni si applicano a tutti i porti definiti all'articolo 2, comma 1, lettera a).
2. Ai fini dell'applicazione delle misure di sicurezza di cui al presente decreto, i confini di ciascun porto vengono individuati dal Capo del Compartimento marittimo, di concerto con l'Autorità portuale per i porti ricompresi nella circoscrizione territoriale della medesima Autorità portuale, sulla base della valutazione di sicurezza del porto.
3. Ove i confini di un impianto portuale comprendono tutto il porto, le pertinenti disposizioni del regolamento (CE) n. 725/2004 prevalgono su quelle del presente decreto.
4. Le disposizioni di cui al presente decreto non si applicano alle installazioni militari portuali.

Art. 4.

Amministrazione

1. Ferme restando le esclusive competenze del Ministro dell'interno in materia di sicurezza pubblica, l'Amministrazione ha unicamente il compito di coordinare il processo di adozione delle misure tecniche volte a migliorare la sicurezza dei porti, nonché di sorvegliarne l'attuazione, al fine di assicurarne un'adeguata ed armonica applicazione.
2. Nell'esercizio delle sue attribuzioni, l'Amministrazione tiene conto degli indirizzi del Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti (CISM) di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 29 novembre 2002.

Art. 5.

Conferenza di servizi per la sicurezza portuale

1. Presso ciascun Compartimento marittimo si riunisce la conferenza di servizi per la sicurezza portuale con l'incarico di espletare i compiti di cui agli articoli 6 ed 8, nonché di fornire consulenza pratica in ordine all'implementazione delle misure di sicurezza per i porti di giurisdizione.
2. La conferenza di servizi per la sicurezza portuale e' presieduta dal Capo del Compartimento marittimo e ne fanno parte: il Presidente dell'Autorità portuale e l'Autorità marittima del porto di riferimento, un funzionario del competente Ufficio territoriale del Governo designato dal Prefetto, il dirigente dell'Ufficio di Polizia di frontiera e, ove non istituito, il dirigente dell'Ufficio di Polizia che ha attribuzioni di Polizia di frontiera, il dirigente dell'Ufficio delle dogane, il Comandante provinciale dell'Arma dei carabinieri, il Comandante provinciale della Guardia di finanza, il Comandante provinciale dei Vigili del fuoco, l'agente di sicurezza del porto o loro delegati.

3. La conferenza di servizi può invitare, in relazione alle materie da trattare, rappresentanti di altre amministrazioni dello Stato, di enti territoriali, di associazioni interessate ed esperti di settore.

4. La conferenza di servizi si riunisce almeno due volte l'anno. Ove sussistano motivi di urgenza e di necessità, i membri della conferenza di servizi possono richiedere al presidente della conferenza medesima la convocazione straordinaria della stessa. Delle sedute della conferenza di servizi sono redatti appositi verbali.

5. Le funzioni di segreteria della conferenza di servizi sono svolte dal personale dell'Ufficio marittimo competente incaricato dal presidente. Il segretario partecipa alle riunioni della conferenza, senza diritto di voto.

Art. 6.

Valutazione di sicurezza del porto

1. L'Autorità portuale, per i porti di competenza, o l'Autorità marittima negli altri porti, provvede ad elaborare una valutazione di sicurezza per ciascun porto di giurisdizione soggetto all'applicazione delle norme del presente decreto tenendo conto delle specificità delle diverse zone, delle aree adiacenti, se aventi un impatto sulla sicurezza del porto, nonché delle valutazioni effettuate per impianti portuali individuati ai sensi del Regolamento (CE) n. 725/2004 e la sottopone, per l'adozione, alla conferenza di servizi per la sicurezza portuale.

2. Ogni valutazione di sicurezza del porto è elaborata tenuto conto delle prescrizioni di cui all'allegato I.

3. L'Autorità portuale, ovvero l'Autorità marittima, per l'elaborazione della valutazione di sicurezza può avvalersi, nel rispetto dei vincoli normativi e finanziari previsti dalla normativa vigente, di esperti in materia di:

- a) conoscenza delle minacce alla sicurezza nelle loro varie forme;
- b) riconoscimento e individuazione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;
- c) riconoscimento dei modelli comportamentali delle persone che potrebbero rappresentare un rischio per la sicurezza;
- d) tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza;
- e) metodi utilizzati per provocare incidenti per la sicurezza;
- f) conseguenze di un'esplosione sulle strutture e i servizi del porto;
- g) pratiche commerciali del porto;
- h) pianificazione di emergenza, preparazione e reazione alle situazioni di emergenza;
- i) misure di sicurezza fisica, ad esempio recinzioni;
- l) sistemi di radio e telecomunicazioni, compresi reti e sistemi informatici;
- m) trasporti e ingegneria civile;
- n) operazioni portuali;
- o) impatto economico delle misure di sicurezza sui porti.

4. La valutazione di sicurezza del porto è adottata, a maggioranza relativa, dalla conferenza di servizi di cui all'articolo 5 ed è approvata dal Capo del Compartimento marittimo previo nulla osta del Prefetto.

Art. 7.

Autorità di sicurezza del porto

1. Fatte salve le competenze attribuite dall'ordinamento vigente alle Autorità di pubblica sicurezza ed alle altre Forze di polizia, l'Autorità di sicurezza del porto è l'Autorità responsabile delle questioni di sicurezza per tutti i porti di giurisdizione. Tale Autorità ha il compito di predisporre, applicare e far attuare il piano di sicurezza di cui all'articolo 8.

2. Per i porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali dell'Autorità portuale, l'Autorità di sicurezza opera di concerto con la predetta Autorità.

Art. 8.

Piano di sicurezza del porto

1. In funzione delle conclusioni della valutazione di sicurezza del porto, l'Autorità di sicurezza elabora il piano di sicurezza del porto. Il piano di sicurezza prende in debita considerazione le specificità delle diverse zone di un porto ed integra i piani di sicurezza degli impianti portuali elaborati a norma del regolamento (CE) n. 725/2004.

2. I piani di sicurezza dei porti individuano, per ciascun livello di sicurezza di cui all'articolo 10:

- a) le procedure da seguire;
- b) le misure da attuare;
- c) le azioni da intraprendere.

3. Ogni piano di sicurezza del porto tiene conto delle prescrizioni dettagliate di cui all'allegato II. Se del caso e in misura appropriata, il piano di sicurezza del porto comprende misure di sicurezza da applicare ai passeggeri e ai veicoli destinati ad essere imbarcati su navi che trasportano passeggeri e veicoli. Per gli scali interessati da traffico internazionale la valutazione di sicurezza ed il successivo piano tengono conto del contenuto di eventuali specifici protocolli o intese di cooperazione stipulati con gli altri Stati interessati.

4. Le procedure, le misure e le azioni di cui al comma 2, nonché le misure di cui al comma 3, devono essere tali da assicurare il massimo livello possibile di fluidità delle operazioni e delle attività che si svolgono nel porto.

5. Il piano di sicurezza del porto è adottato, a maggioranza relativa, dalla conferenza di servizi per la sicurezza portuale ed approvato con atto del Prefetto.

6. L'Autorità di sicurezza del porto assicura che si svolgano addestramenti adeguati, tenendo conto dei requisiti fondamentali delle esercitazioni di addestramento in materia di sicurezza di cui all'allegato III.

7. Anche a seguito dei risultati delle esercitazioni di addestramento ovvero quando si ravvisino sostanziali variazioni alla valutazione di sicurezza, l'Autorità di sicurezza del porto, coadiuvata dalla conferenza di servizi di cui all'articolo 5, provvede a che siano elaborate le coerenti varianti al piano di sicurezza del porto che, prima di essere attuate, devono essere approvate con le stesse modalità di cui al comma 5.

8. Nei soli casi di motivata necessità ed urgenza l'Autorità di sicurezza del porto o l'Autorità di pubblica sicurezza, su concorde avviso del Prefetto, possono disporre l'attuazione di straordinarie e temporanee misure ancorché le stesse non siano previste nel piano di sicurezza del porto.

Art. 9.

Punto di contatto nazionale per la sicurezza dei porti

1. Il punto di contatto nazionale per la sicurezza dei porti comunica alla Commissione europea l'elenco dei porti soggetti alle presenti norme e le eventuali modifiche dello stesso.

Art. 10.

Livelli di sicurezza

1. L'Amministrazione adotta i livelli di sicurezza in uso per ogni porto o parte del porto, in armonia ed in conformità alle procedure stabilite per la determinazione dei livelli di cui al regolamento (CE) n. 725/2004.

2. L'Autorità di sicurezza del porto provvede ad inoltrare l'informazione relativa al pertinente livello di sicurezza in vigore in ciascun porto di giurisdizione o parte di esso ai vari soggetti interessati, secondo il criterio della necessità di conoscere, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di informazioni sensibili.

3. Per ogni livello di sicurezza, il piano di sicurezza del porto può prevedere l'applicazione di diverse misure di sicurezza in diverse zone del porto, secondo le conclusioni delle relative valutazioni di sicurezza.

Art. 11.

Agente di sicurezza del porto

1. Per ciascun singolo porto ovvero per più porti di giurisdizione soggetti all'applicazione del presente decreto, l'Autorità di sicurezza del porto individua, su proposta dell'Autorità portuale per i porti ricompresi

determinare le misure di sicurezza classificandole per ordine di priorità;

identificazione, selezione e classificazione per ordine di priorità delle contromisure e degli adattamenti procedurali e loro grado di efficacia per ridurre la vulnerabilità;

identificazione dei punti deboli, fattore umano compreso, delle infrastrutture, delle politiche e delle procedure.

A tale fine la valutazione copre almeno i seguenti aspetti:

individuazione di tutte le zone pertinenti per la sicurezza del porto, definendo così anche i confini del porto. Sono compresi gli impianti portuali che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004, la cui valutazione del rischio servirà da base;

individuazione dei problemi di sicurezza connessi con l'interfaccia fra gli impianti portuali e le altre misure di sicurezza del porto;

individuazione dei membri del personale del porto da sottoporre ad un controllo dei precedenti e/o ad una verifica di sicurezza a causa della loro interazione con aree ad alto rischio;

suddivisione del porto, se opportuno, in base alla probabilità di attentati alla sicurezza. Le zone vanno valutate non solo sulla base del loro profilo quali potenziali bersagli, ma anche per la potenziale funzione di passaggio in caso di attacco diretto contro zone limitrofe;

individuazione delle variazioni del rischio, per esempio stagionali;

individuazione delle caratteristiche specifiche di ciascuna zona, quali ubicazione, punti di accesso, approvvigionamento elettrico, sistema di comunicazioni, proprietà, utenza ed altri elementi ritenuti pertinenti dal punto di vista della sicurezza;

individuazione degli scenari di potenziale minaccia per il porto. Ferme restando le disposizioni di cui al Regolamento CE 725/2004, il porto nel suo insieme o una parte specifica della sua infrastruttura, un carico, bagagli, persone e mezzi di trasporto situati all'interno del porto possono essere l'oggetto immediato di una precisa minaccia;

individuazione delle conseguenze specifiche di uno scenario di pericolo. Le conseguenze possono interessare una o più zone. Occorre individuare le conseguenze dirette e indirette, prestando particolare attenzione al rischio di perdite umane;

individuazione del possibile grappolo di effetti di un incidente di sicurezza;

individuazione delle vulnerabilità di ciascuna zona;

individuazione di tutti gli aspetti organizzativi connessi con la sicurezza complessiva del porto, fra cui la divisione esistente fra tutte le Autorità di sicurezza e le norme e procedure in vigore;

individuazione delle vulnerabilità della sicurezza globale del porto, connesse con gli aspetti organizzativi, legislativi e procedurali;

individuazione di misure, procedure e azioni volte a ridurre le vulnerabilità critiche. Occorre prestare un'attenzione particolare ad esigenze e mezzi di controllo o di restrizione dell'accesso a tutto il porto o a specifiche parti di esso, fra cui l'identificazione di passeggeri, dipendenti del porto e altri lavoratori, visitatori ed equipaggi delle navi, nonché i requisiti di monitoraggio delle zone e delle attività e il controllo delle merci e dei bagagli. Misure, procedure e azioni devono essere proporzionate alla percezione del rischio, che può variare da una zona all'altra del porto;

individuazione del modo in cui misure, procedure e azioni debbano essere rafforzate in caso di aumento del livello di sicurezza;

individuazione dei requisiti specifici per trattare determinati aspetti di sicurezza, quali merci, bagagli, serbatoi, provviste o persone «sospetti», pacchi sconosciuti, pericoli noti, (per esempio bombe). Tali requisiti devono anche servire per determinare se sia preferibile risolvere il problema direttamente sul posto oppure trattarlo dopo il trasferimento in una zona sicura;

individuazione di misure, procedure e azioni volte a limitare e mitigare le conseguenze;

individuazione delle divisioni dei compiti che consentano l'applicazione adeguata e corretta delle misure, procedure e azioni individuate;

focalizzazione dell'attenzione, ove appropriato, sul rapporto con altri piani di sicurezza (per esempio piani di sicurezza degli impianti portuali) e su altre misure di sicurezza esistenti. Occorre anche considerare il rapporto con altri piani di risposta (per esempio piano di risposta in caso di marca nera, piano di emergenza del porto, piano di intervento medico, piano in caso di disastro nucleare, ecc.);

individuazione dei requisiti di comunicazione per l'attuazione delle misure e delle procedure;

focalizzazione dell'attenzione su misure volte ad evitare la diffusione di informazioni sensibili dal punto di vista della sicurezza;

individuazione della necessità di conoscere tutti i soggetti direttamente coinvolti, nonché il pubblico, ove necessario.

nella circoscrizione della precitata Autorità, ove istituita, un agente di sicurezza del porto nell'ambito del rispettivo personale dipendente.

2. L'agente di sicurezza del porto svolge esclusivamente la funzione di punto di contatto per le questioni attinenti alla sicurezza portuale.

3. Gli agenti di sicurezza degli impianti portuali di cui al regolamento (CE) n. 725/2004 e l'agente di sicurezza del porto agiscono in stretta collaborazione tra loro.

Art. 12.

Riesame, attuazione e controllo dei piani

1. L'Autorità di sicurezza del porto provvede almeno una volta ogni cinque anni a riesaminare le valutazioni di sicurezza ed i piani di sicurezza dei porti, nell'ambito dei criteri dettati dagli articoli 6 e 8, eventualmente aggiornandoli con la procedura prevista nei medesimi articoli.

2. L'Amministrazione provvede a svolgere un controllo adeguato, con cadenza periodica, dei piani di sicurezza dei porti e della loro applicazione.

Art. 13.

Riservatezza e diffusione delle informazioni

1. Le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza del porto sono da considerarsi informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza e pertanto ne è vietata la divulgazione a chi non ha necessità di conoscere. Nel caso in cui, in relazione al particolare stato dei luoghi, traffici e circostanze, si ritenga necessario attribuire alla valutazione di sicurezza ed al Piano di sicurezza del porto una classifica di segretezza, dovranno trovare applicazione le disposizioni contenute nella vigente pubblicazione PCM - ANS «Norme concernenti la protezione e la tutela delle informazioni classificate».

Art. 14.

Sanzioni amministrative

1. All'articolo 1174 del codice della navigazione, dopo il secondo comma, è aggiunto, in fine, il seguente: «Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'Autorità competente in materia di sicurezza marittima, quale definita dall'articolo 2, n. 5), del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, è punito se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.032,00 a euro 6.197,00.».

Art. 15.

Invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri né minori entrate a carico della finanza pubblica.

2. Le amministrazioni interessate provvederanno ad attuare le disposizioni del presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ALLEGATO I

(previsto dall'articolo 6, comma 2)

VALUTAZIONE DI SICUREZZA DEL PORTO

La valutazione di sicurezza del porto forma la base su cui poggiano il piano di sicurezza del porto e la sua applicazione. La valutazione di sicurezza del porto considera almeno i seguenti elementi:

individuazione e valutazione dei beni e delle infrastrutture che è importante proteggere;

individuazione di possibili minacce a beni e infrastrutture e della loro probabilità di verificarsi al fine di

ALLEGATO II

(previsto dall'articolo 8, comma 3

PIANO DI SICUREZZA DEL PORTO

Il piano di sicurezza del porto contiene le disposizioni di sicurezza per il porto. Esso si basa sui risultati della valutazione di sicurezza del porto, riporta chiaramente le misure dettagliate e contiene un meccanismo di controllo che consente, ove necessario, l'adozione di misure correttive appropriate.

Il piano di sicurezza del porto:

definisce tutte le zone pertinenti per la sicurezza del porto. In funzione della valutazione di sicurezza del porto, misure, procedure ed azioni possono variare da una zona all'altra e alcune zone possono necessitare di misure preventive più rigorose. Occorre prestare un'attenzione particolare alle interfacce tra zone diverse, individuate dalla valutazione di sicurezza del porto,

garantisce il coordinamento tra misure di sicurezza relative a zone aventi caratteristiche di sicurezza diverse,

prevede, ove necessario, misure diversificate per diverse parti del porto, diversi livelli di sicurezza e specifiche informazioni di intelligence,

individua una struttura organizzativa a supporto del miglioramento della sicurezza del porto.

Sulla base di questi aspetti generali, il piano di sicurezza del porto assegna compiti e specifica piani di lavoro nei seguenti settori:

requisiti di accesso. Per alcune zone, tali requisiti entrano in vigore solo se i livelli di sicurezza superano un determinato limite. Tutti i requisiti e tutti i limiti devono essere riportati dettagliatamente nel piano di sicurezza del porto,

requisiti di controllo dei documenti di identità, dei bagagli e delle merci. I requisiti possono essere di applicazione solo in determinate zone ed essere di piena applicazione solo in talune di esse. Le persone in entrata o presenti in una determinata zona possono essere soggette al controllo. Il piano di sicurezza del porto rispecchia in modo appropriato i risultati delle valutazioni di sicurezza del porto, strumento di individuazione dei requisiti di sicurezza per ciascuna zona e ciascun livello di sicurezza. Se si ricorre a specifiche tessere di identificazione per fini di sicurezza del porto, occorre istituire procedure chiare per il rilascio, l'uso, il controllo e la restituzione di tali documenti. Tali procedure devono tener conto delle specificità di determinati gruppi di utenti del porto, consentendo misure specifiche per limitare l'impatto negativo dei requisiti di controllo di accesso. Le diverse categorie devono comprendere almeno marinai, funzionari pubblici, coloro che vi lavorano o vi si recano abitualmente, residenti del porto e lavoratori o visitatori occasionali,

collegamento con le Autorità preposte al controllo delle merci, dei bagagli e dei passeggeri. Ove necessario, il piano deve disporre il collegamento dei sistemi di informazione e autorizzazione di tali Autorità, compresi eventuali sistemi di autorizzazione che precede l'arrivo,

procedure e misure per il trattamento di merci, bagagli, serbatoi, provviste o persone sospette, compresa l'individuazione di una zona di sicurezza, nonché per altri casi di sicurezza e violazioni della sicurezza del porto,

requisiti di monitoraggio per zone specifiche o attività che vi si svolgono. Le esigenze di soluzioni tecniche e le stesse soluzioni tecniche si baseranno sulla valutazione di sicurezza del porto,

segnalatica. Le zone in cui vigono requisiti di accesso e/o controllo vanno segnalate adeguatamente. Le esigenze di controllo e di accesso tengono debito conto di tutte le pertinenti regolamentazioni e prassi esistenti. La sorveglianza delle attività deve essere indicata adeguatamente se la legislazione nazionale lo richiede,

autorizzazioni di comunicazione e sicurezza. Tutte le pertinenti informazioni di sicurezza devono essere comunicate in modo appropriato in conformità delle norme di autorizzazione di sicurezza contenute nel piano. In considerazione della delicatezza di talune informazioni, le comunicazioni sono autorizzate secondo necessità (principio della «necessità di sapere»), ma sono contemplate, ove necessario, procedure per le comunicazioni dirette al pubblico. Le norme di autorizzazione di sicurezza fanno parte del piano e sono volte a tutelare le informazioni sensibili dalla possibilità di comunicazione non autorizzata,

notifica degli incidenti di sicurezza. Onde garantire una risposta rapida, il piano di sicurezza del porto deve precisare chiari requisiti di notifica di tutti gli incidenti di sicurezza all'agente di sicurezza del porto e/o all'Autorità di sicurezza del porto,

integrazione con altri piani o attività di prevenzione. Il piano deve trattare specificamente l'integrazione con altre attività di prevenzione e di controllo esistenti nel porto,

integrazione con altri piani di risposta e/o inclusione di specifiche misure, procedure e azioni di risposta. Il piano deve descrivere dettagliatamente l'interazione ed il coordinamento con altri piani di risposta e

d'emergenza, con particolare riferimento al coordinamento con le pianificazioni per le emergenze antiterrorismo del Ministero dell'interno. Ove necessario, occorre risolvere i conflitti e le lacune, requisiti di formazione e per gli addestramenti,

organizzazione operativa della sicurezza del porto e procedure di lavoro. Il piano di sicurezza del porto descrive dettagliatamente l'organizzazione di sicurezza del porto, la suddivisione dei compiti e procedure di lavoro. Esso descrive inoltre il coordinamento con gli agenti di sicurezza degli impianti portuali e delle navi, ove appropriato, e riporta i compiti della conferenza di servizi per la sicurezza del porto, ove esista, procedure per adattare e aggiornare il piano di sicurezza del porto.

ALLEGATO III

(previsto dall'articolo 8, comma 6

REQUISITI ESSENZIALI DELLE ESERCITAZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA

Almeno una volta ogni anno civile e in ogni caso ad intervalli non superiori a diciotto mesi, devono essere effettuate esercitazioni di addestramento che devono coinvolgere l'agente di sicurezza del porto, l'agente di sicurezza degli impianti portuali ed, ove possibile, l'agente di sicurezza delle società e l'ufficiale di sicurezza delle rilevanti navi se disponibili. Le richieste di partecipazione ad esercitazioni di addestramento comuni degli agenti di sicurezza delle società e/o degli ufficiali di sicurezza delle rilevanti navi devono essere formulate tenendo conto delle implicazioni di sicurezza e di lavoro per la nave. Le esercitazioni di addestramento devono servire a mettere alla prova le comunicazioni, il coordinamento, la disponibilità delle risorse e le risposte operative dei partecipanti. Tali esercitazioni di addestramento possono consistere in:

- 1) esercitazioni su grande scala o in situazione reale;
- 2) simulazioni teoriche o seminari, oppure;
- 3) possono essere associate ad altri tipi di esercitazioni, ad esempio interventi di emergenza sanitaria o altre esercitazioni delle Autorità dello Stato.



Roma, 20 novembre 2006

Ministero dei Trasporti

A VEDI ELENCO INDIRIZZI ALLEGATO

Comando Generale
del Corpo delle capitanerie di porto

Reparto II

Indirizzo telegrafico: MARICOGECAP

Prot. n°06/01/-/ 103465 / I-1^ All: __

Argomento: Misure di sicurezza negli impianti portuali durante le operazioni di imbarco passeggeri e veicoli al seguito Attività di controllo.

CIRCOLARE TITOLO:
"SECURITY" N. 16

È riservato a
personale visto e
autorizzato

Prosecuzione

- a) Circolare "Port Security" 08/2006 n° 50277 del 30 Maggio 2006
- b) Lettera circolare non di serie n° 011/2006 del 14 Agosto 2006

1. Con la corrispondenza in prosecuzione è stata richiamata l'attenzione di codeste Autorità Designate sulla necessità di intensificare la vigilanza in ordine alle misure di sicurezza contemplate nei piani di sicurezza approvati da attuarsi, in particolare nei confronti di passeggeri e veicoli destinati ad imbarcarsi sulle navi.

Nell'applicazione delle predette misure di sicurezza occorre cercare di contemporaneamente l'esigenza di assicurare una maggiore sicurezza dei passeggeri con la necessità di comportare il minimo di interferenza o ritardo agli stessi ed all'operatività della nave (scizione 14.1.A - ISPS Code).

Si appalesa ora necessario, alla luce anche dell'esperienza maturata nel corso dell'ultimo biennio di applicazione della normativa di cui al Reg. CE 725/2004, sviluppare un quadro organico, armonico e continuativo di controlli in materia diretto a verificare la corretta ed efficace implementazione delle misure di sicurezza attuate.

2. In relazione a quanto sopra, si dispone che nei porti interessati dai traffici in questione, a decorrere dalla ricezione della presente, vengano effettuati, anche in collaborazione con le altre forze di polizia se disponibili, controlli mirati in occasione dell'imbarco di passeggeri e veicoli nell'impianto portuale, in relazione al relativo livello di sicurezza esistente, diretti a verificare il rispetto da

parte del PFSO delle misure di sicurezza previste dai piani focalizzando in particolare i seguenti elementi:

- rispetto delle misure e della frequenza delle ispezioni a persone, effetti personali e veicoli;
- rispetto delle procedure e frequenza delle verifiche sull'identità e legittimità delle carte di imbarco/biglietti dei passeggeri;
- rispetto delle procedure per trasferire persone, effetti personali o veicoli ispezionati direttamente verso le zone d'imbarco, di attesa o di carico dei veicoli;
- misure di controllo per bagaglio non accompagnato.

Per consentire inoltre a questo Comando Generale di avere un quadro generale di cognizione in ordine all'attività di sicurezza e di controllo svolta nei vari impianti portuali, codeste Autorità Designate dovranno trasmettere al Reparto VI, con cadenza mensile, una succinta relazione riportante le ispezioni effettuate, le irregolarità riscontrate ed i provvedimenti adottati relativi a ciascun impianto portuale di giurisdizione come da scheda allegata.

3. Il primo invio della succitata relazione dovrà avvenire entro il 15 febbraio 2007, relativamente ai controlli effettuati nel mese di gennaio.
Si sottolinea come l'obiettivo primario dei controlli di cui trattasi deve essere finalizzato, in un quadro di costante cooperazione tra tutte le parti interessate, a verificare l'implementazione effettiva delle procedure e misure di security a tutela della sicurezza degli impianti portuali, dei trasporti marittimi e dell'utenza.

IL COMANDANTE GENERALE
Armi. Isp. Capo VCP Luciano DASSATTI



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti

Comando Generale
del Corpo delle Capitanerie di porto
6° Reparto – 3° Ufficio

Roma,
P.le C.V. Giuseppe FAMA, 6059083111

Alle: **AUTORITA' DESIGNATE
DI SICUREZZA (TUTTE)**

Argomento: **Circolare security n.27 – Articolo 9 Reg. CE 725/2004, articolo 12 Dlg. 203/2007. Linee guida sul monitoraggio e attuazione del controllo delle conformità.-**

CIRCOLARE TITOLO SECURITY N.27

7 30742 20725/2014

Questo Comando generale, quale Autorità Competente, come è noto, assolve il compito di amministrazione centrale e di controllo della sicurezza dei trasporti marittimi (navi, impianti portuali e porti), delegato sul territorio in ambito periferico alle Autorità Designate e di Sicurezza, attraverso l'articolato processo di sviluppo, valutazione e approvazione degli assessment/piani di sicurezza e delle conseguenti implementazioni.

Il citato principio è legittimato dal combinato disposto dell'articolo 9 del Reg. CE 725/2004 e dell'articolo 12 ultimo comma del Dlg 203/2007, che definisce in modo preciso il menzionato obbligo per l'Autorità centrale di controllo della conformità del sistema di sicurezza nazionale, salvo l'incorrere, nella sua formula più grave, a procedure d'infrazione.

Per quanto precede, al fine di offrire una conoscenza del metodo seguito nell'esercizio di tale funzione di controllo si è ritenuto di regolamentare con la presente circolare (vedasi linee guida allegate) l'ordinaria attività di supervisione diretta verso le Autorità Designate/Sicurezza.

IL CAPO REPARTO
CA (CP) Nicola CARLONE

Circolare 27

LINEA GUIDA SUL MONITORAGGIO L'ATTUAZIONE ED IL CONTROLLO DELLA CONFORMITA' AI SENSI DELL'ARTICOLO 13 DELLA DIRETTIVA 2005/65/EC E DECRETO L.VO N. 203/2007 (ART.12) - REGOLAMENTO 725/2004/EC ARTICOLO 9

PREMESSA

Questa Autorità Competente, al fine di implementare l'Articolo 13 della Direttiva 2005/65/EC, ha avviato un sistema di monitoraggio dei Porti e delle Port Facilities necessario a garantire una adeguata e regolare supervisione dei Piani e della loro implementazione. Tuttavia, dagli esiti delle attività ispettive condotte dalla Commissione Europea, e che hanno coinvolto anche questa Amministrazione è emerso che tale sistema se pur istituito non risulta ancora pienamente implementato.

SCOPO E OBIETTIVO

Lo scopo del presente documento è quello di istituire un sistema che assicuri una adeguata e regolare supervisione dei piani dei "porti" (PSP) e delle Port Facilities (PFSP) e della loro implementazione, attraverso le sotto riportate linee guida, per lo svolgimento delle attività di verifica.

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Direttiva 2005/65/EC
Decreto Legislativo. 203/2007
Regolamento 324/2008/EC
Regolamento 725/2004/EC

NORME GENERALI PER LA CONDUZIONE DI UNA VERIFICA

1. Le attività di verifica saranno svolte secondo il programma schedulato e che la Commissione Europea ha validato.
2. La funzione d'Ispettore è svolta da personale in servizio presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Reparto 6° Ufficio 3°, che si occupa di Maritime Security. Il Team, si costituisce di volta in volta a seconda delle esigenze relative alle attività che si dovranno svolgere.
3. L'attività volgerà principalmente alla verifica dei metodi nel campo della Security" applicati e finalizzati a verificare l'efficacia, la conformità alla normativa vigente delle misure di sicurezza contenute nei Piani approvati.
4. Il Team Ispettivo, durante la visita, si avvarrà della collaborazione del personale locale addetto alla Maritime Security che dovrà predisporre tutta la documentazione necessaria all'attività di verifica, nonché garantire la presenza dei soggetti responsabili che intervengono nel processo di redazione e approvazione dei Piani (PSO's – PFSO's)

5. L'Autorità Designata/Sicurezza oggetto di visita, verrà informata almeno 20 giorni prima della prevista ispezione attraverso la trasmissione di un documento contenente gli elementi necessari per la preparazione all'ispezione stessa.
6. Il Team ispettivo, al termine delle attività consegnerà all'Autorità Designata, un rapporto di verifica contenente le eventuali osservazioni/non conformità nonché le azioni intraprese che dovranno essere gestite secondo i criteri riportati nel documento.
7. Il Team ispettivo, potrà avere accesso alla documentazione sensibile, necessaria al corretto svolgimento dell'attività.

PROCEDURE ISPETTIVE

Preparazione della verifica: Il Team ispettivo designato, svolgerà un'attività preparatoria presso il Comando Generale, volta ad esaminare la documentazione necessaria alla visita; tale attività comprenderà:

1. valutazione dei dati (db Port e Port Facilities) in possesso dell'Ufficio Maritime Security ;
2. esame della struttura organizzativa dell' Autorità Designata/Sicurezza e delle professionalità possedute da coloro i quali hanno proceduto ad istruire la preparazione degli assessment e dei piani oggetto di ispezione; esame dei verbali relativi a precedenti ispezioni;
3. valutazione delle azioni intraprese nel corso di precedenti ispezioni (se ve ne sono) a seguito di osservazioni emerse;
4. esame del Piano di Sicurezza del Porto e dei Piani di Sicurezza delle Port Facilities e delle loro valutazioni
5. redazione da parte del Team ispettivo del Piano di Ispezione da inoltrare all'Autorità Designata/Sicurezza almeno 20 giorni prima della visita. Il Piano conterrà;
 - a. la data dell'ispezione
 - b. la durata prevista
 - c. identificazione delle aree da verificare (Port e Port Facilities)
 - d. modalità di svolgimento
 - e. personale coinvolto (Team esterno e locale)
 - f. necessità logistiche (visite alle Port Facilities)
6. Inoltro all'Autorità Designata di una Check List che dovrà essere debitamente compilata, e confrontata durante la visita programmata.

Riunione d'apertura: In linea generale, il Team incontrerà il personale coinvolto dell'Autorità Designata preliminarmente per concordare e delineare l'attività ispettiva come riportato nel Piano di Verifica. Successivamente, verrà svolta una riunione allargata anche dei PSO's e PFSO's locali, con lo scopo d'illustrare le attività che si andranno a svolgere nonché condividere le esperienze maturate anche da ispezioni comunitarie ed infine chiarire alcuni aspetti interpretativi delle norme legate alla Security.

Nel corso della riunione d'apertura il Team Ispettivo descriverà:

- A. le attività contenute nel Piano di Verifica;

- B. lo scopo e gli obiettivi che il Team vorrà raggiungere;
- C. l'eventuale necessità di visionare la documentazione necessaria ai fini dell'attività
- D. le aree del Porto e delle Port Facilities che si intendono visitare (varchi accesso, zone ristrette...)
- E. l'eventuale possibilità di intervistare personale che svolge compiti di Security all'interno del Porto e delle Port Facilities

Attività di verifica del Porto

A seguito delle valutazioni emerse durante le attività preparatorie presso il Comando Generale, il Team procederà alle verifiche di conformità della Valutazione di Sicurezza e del Piano del Porto, che dovranno necessariamente essere in corso di validità, comprendenti anche gli aggiornamenti resi obbligatori dalle norme vigenti.

Successivamente il Team proseguirà l'ispezione attraverso una Check List già preventivamente inviata all'Autorità di Sicurezza. Inoltre, si procederà a verificare le modalità operative impiegate in Porto e la loro conformità alle previsioni della Direttiva 2005/65/CE; questo, anche attraverso la raccolta di evidenze oggettive (decreti di nomine, procedure, O.d.G., planimetrie, registrazione delle esercitazioni...).

Infine, a completamento dell'ispezione sul porto, il Team visiterà aree portuali di interesse e legate alle attività di Security con lo scopo di valutare la conformità di quanto contenuto nel Piano e nella Valutazione di Sicurezza; se ritenuto utile si potrà procedere ad intervistare il personale preposto che svolge mansioni di Security.

Attività di verifica delle Port Facilities

A seguito delle valutazioni emerse durante le attività preparatorie presso il Comando Generale, il Team procederà con le verifiche di conformità della Valutazione di Sicurezza e del Piano della Port Facility, che dovranno necessariamente essere in corso di validità, comprendenti anche gli aggiornamenti resi obbligatori dalle norme vigenti. Successivamente il Team proseguirà l'ispezione attraverso un Check List già preventivamente inviata all'Autorità Designata. Inoltre, si procederà a verificare che le modalità operative della Port Facility siano conformi e attuate secondo le previsioni del Regolamento 725/2004/CE; la verifica delle evidenze oggettive costituirà un importante componente dell'attività di controllo (ad esempio: decreti di nomine, procedure, O.d.G., planimetrie, registrazione delle esercitazioni...).

Inoltre, il Team visiterà la/le Port Facility(ies), con lo scopo di verificare la conformità delle procedure adottate e che esse siano state correttamente valutate e riversate nel Piano. Tuttavia i controlli verteranno anche sul controllo delle misure adottate quando avviene l'interfaccia tra la nave e l'Impianto portuale (Ship Pre-arrival Information Form, comunicazioni tra SSO e PFSO, operazioni di imbarco/sbarco, controllo mezzi, bagagli e passeggeri).

Attività di verifica Ship Security

Il Team Ispettivo, qualora ritenuto opportuno, al termine dell'ispezione presso una Port Facility, potrà condurre un controllo a bordo di una nave che si interfaccia con l'impianto allo scopo di verificare specifiche procedure riportate nell'SSP (Ship Security Plan) siano

attuare nel momento in cui la nave si trovi in attività commerciale, si verificherà la regolarità dei controlli (veicoli, bagagli, passeggeri, carico...) in conformità a quanto previsto nel Piano, nonché le adeguate registrazioni e la conduzione di esercitazioni/addestramenti. Infine, il Team verificherà le eventuali comunicazioni tra CSO/SSO e PFSO relativamente alle informazioni di Security.

Rapporto di verifica

Il rapporto di verifica, contiene le informazioni generali sul Porto o la Port Facility, la descrizione dell'ispezione, la check list utilizzata, le osservazioni del Team Ispettivo, le non conformità riscontrate e le conclusioni finali.

Le conclusioni devono mettere chiaramente in evidenza le osservazioni/non conformità rilevate che serviranno all'AD per intraprendere le azioni correttive.

Riunione interna del Team

Al termine dell'attività ispettiva, i soli componenti del gruppo ispettivo, riassumeranno le osservazioni riscontrate durante la visita, allo scopo di concordare una unanime azione correttiva da porre in essere qualora riscontrate. Al termine delle valutazioni, il Team redige un rapporto di verifica.

Riunione conclusiva

Alla presenza dei responsabili dell'Autorità Designata e qualora disponibile il Comandante del Porto, il Team ispettivo consegnerà il rapporto di verifica illustrando i rilievi emersi ed eventuali azioni correttive da intraprendere, nei termini concordati con l'Autorità Designata. Tale rapporto, tuttavia dovrà essere attentamente esaminato dall'Autorità Designata al fine di fornire nei tempi indicati nel documento, le appropriate azioni finalizzate all'eliminazione delle problematiche emerse che dovranno essere inoltrate all'Autorità Competente, facendo specifico rimando al numero del rapporto. Tuttavia il Team qualora ravvisasse la necessità di re-ispezionare il Porto o l'Impianto Portuale, lo comunicherà nel corso della riunione conclusiva.

Roma, 29/10/2014



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
Comando Generale
del Corpo delle Capitanerie di porto

A Vedasi elenco allegato

6° Reparto - 3° Ufficio

PROT n° 10937

CIRCOLARE SECURITY N.30/2014

Argomento: Revisione del *risk assessment* per l'applicazione dell'art.3.3 del Reg.(CE) n.725/2004. - Nuovo tabulato applicativo.

L'art.3.3 del Reg.(CE) n.725/2004 prescrive l'obbligo per gli Stati membri di decidere in che misura applicare le disposizioni dello stesso alle varie categorie di navi, che effettuano traffico nazionale - diverse dalle navi passeggeri di classe A - ,alle loro società e agli impianti portuali connessi, ovvero in che misura applicare l'ISPS Code.

In particolare l'art.3.3 stabilisce:

"Gli Stati membri decidono, dopo una valutazione obbligatoria dei rischi per la sicurezza, in che misura applicano, entro il 10 luglio 2007, le disposizioni del presente regolamento alle varie categorie di navi che effettuano servizio nazionale diverse da quelle di cui al paragrafo 2, alle loro società e agli impianti portuali che ad esse prestano servizi. Il livello globale di sicurezza non dovrebbe essere compromesso da una decisione di questo tipo. Gli Stati membri notificano alla Commissione le decisioni adottate nonché le loro revisioni periodiche che devono effettuarsi a intervalli non superiori a cinque anni".

Il Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima nel 2007, decideva di estendere la *security* anche alle navi e relative interfacce che effettuavano traffico nazionale, approvando le misure di sicurezza definite: "istruzioni leggere ISLE" ed istruzioni pesanti ISPE"; ed a completamento di tale progetto strutturale differenziato, con la circolare 04/2008, venivano approvati degli elaborati relativi all'Organizzazione di *security* leggera, SELE, ovvero linee guida per la redazione di piani di sicurezza semplificati.

Per quanto progressivo, e dato il tempo trascorso, il CISM nella riunione plenaria del 05.03.2014 provvedeva alla revisione del *risk assessment*, verificando l'implementazione

dei sistemi adottati nell'arco di tempo trascorso, e in data 16.10.2014 accoglieva all'unanimità la proposta di mantenere le tre tipologie ISLE, ISPE e SELE, per:

- navi di categoria HSC/DSC, compresi gli aliscafi, escluse le navi classificate (B,C,D);
- navi passeggeri, in base alla tipologia di navigazione ed alla distanza dalla costa;
- impianti portuali che prestano servizio alle tipologie di unità sopra indicate.

Pertanto, alla luce di quanto sopra, il nuovo assetto applicativo dell'art. 3.3 del Reg. n.725/2004/UE risulta essere come riportato in allegato 1e si pregano codesta Autorità designate ad effettuare un accurato censimento del naviglio soggetto al nuovo regime applicativo delle misure di *security*.

L'elenco aggiornato, dovrà pervenire - entro e non oltre il 31 gennaio 2015 - esclusivamente in formato elettronico, anticipandolo all'indirizzo di posta elettronica maritimesecurity@mit.gov.it , secondo il modello in allegato 2.

IL CAPO REPARTO
CA (CP) NICOLA CARLONE



ALLEGATO 1 ALLA CIRCOLARE "SECURITY" N. 30/2014

NUOVO TABULATO APPLICATIVO

N°	CATEGORIA (a)	SHIP SECURITY al	PORT FACILITY SECURITY
1	HSC DSC <u>che effettuano</u> <u>navigazione oltre</u> <u>20</u> <u>mq dalla costa</u>	1) se abilitate al trasporto di ≥ 450 passeggeri: ORGANIZZAZIONE DI SECURITY LEGGERA 2) se abilitate al trasporto di < 450 passeggeri: • ISTRUZIONI PESANTI	Negli impianti portuali si adotteranno pertinenti misure (istruzioni pesanti e organizzazione di security leggera) coerenti con le previsioni imposte alle navi in base alla portata di passeggeri delle stesse così come riportata per la stagione in corso, nei relativi certificati di abilitazione. Gli impianti portuali già muniti di un PFSP approvato potranno provvedere ad una sua integrazione mediante una sezione "ad hoc" per la gestione della specifica interfaccia

2	NAVI CARICO comprese HSC, MODU o unità assimilabili ai sensi del D.P.R. n.886/1979	<u>STAZZA</u> unità con stazza ≥ 500 GT <u>impegnate</u> <u>in viaggi</u> <u>nazionali</u> <u>oltre le</u> <u>venti</u> <u>miglia</u> <u>dalla</u> <u>costa</u>	1) Se: nave CISTERNA (SOLAS I- A / 2.h) nave PETROLIERA (SOLAS II-1 / 2.12) nave CHIMICHIERA (SOLAS VII-B / 8.2) nave GASIERA (SOLAS VII-C / 11.2) si applicheranno: • ORGANIZZAZIONE DI SECURITY LEGGERA 2) Se altri tipi di navi da carico comprese HSC, MODU o unità assimilabili (886/1979) si applicheranno: • ISTRUZIONI PESANTI	Negli impianti portuali si adotteranno pertinenti misure (istruzioni pesanti ed Organizzazione di security leggera) coerenti con le previsioni imposte alle navi in base alla diversa tipologia delle stesse. Gli impianti portuali già muniti di un PFSP approvato potranno provvedere ad una sua integrazione mediante una sezione "ad hoc" per la gestione della specifica interfaccia.
---	--	--	--	---

INDIRIZZI PER COMPETENZA		
>	DIREZIONI MARITTIME	TUTTE
>	CAPITANERIE DI PORTO	TUTTE
>	UFFICI CIRCONDARIALI MARITTIMI	TUTTI
>	AUTORITA' PORTUALI	TUTTE
INDIRIZZI PER CONOSCENZA		
>	MINISTERO DEI TRASPORTI	
	Gabinetto del Sig. Ministro – Piazza di porta pia, 1 - 00161	ROMA - 00161
•	Dipartimento per la navigazione e il Trasporto Marittimo ed Aereo Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti (CISM) – Viale dell'Arte 16 - 00144	ROMA - 00144
•	Direzione Generale della Navigazione e del Trasporto Marittimo E Interno – Divisione 4 ^a - Viale dell'Arte 16 - 00144	ROMA - 00144
>	MINISTERO DELL'INTERNO	
	Ufficio di Gabinetto – Piazza del Viminale - 00184	ROMA - 00184
>	Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia Delle Frontiere – Via Tuscolana 1558 - 00100	ROMA - 00100
>	Dipartimento VV.FF. soccorso e difesa Civile Piazza del Viminale 1 - 00161	ROMA - 00161
>	AGENZIA DELLE DOGANE – Direzione area Centrale Verifiche E Controlli Tributi Doganali e Accise, Via Crucchi, 71 – 00143	ROMA - 00143
>	COMANDO GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI Viale Romania, 45 - 00197	ROMA - 00197
>	COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA Viale XXI Aprile, 51 - 00162	ROMA - 00162
>	ASSOPORTI – Corso Rinascimento, 24 - 00186	ROMA - 00186
>	ASSITERMINAL – Via F. Romani, 8 - 16122	GENOVA - 16100
>	ASSOLOGISTICA – Via Panama, 62 - 00198	ROMA - 00198
>	CONFITARMA – Piazza SS. Apostoli, 66 – 00187	ROMA - 00187
>	FEDARLINEA – Piazza G.G. Belli, 2 - 00153	ROMA - 00153
INDIRIZZI PER ESTENSIONE DI COPIA		
>	STATO MAGGIORE MARINA – Reparto 3 ^a	ROMA - 00144
>	COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO	
•	Ufficio del Vice Comandante Generale – Via dell'Arte, 16	ROMA - 00144
•	Reparto 2° - Viale dell'Arte, 16	ROMA - 00144
•	Reparto 6° - Ufficio III – Ufficio IV (Centro di Formazione)	GENOVA - 16126
>	ACCADEMIA NAVALE – Gruppo Insegnamento CP	LIVORNO - 57126
>	SCUOLA SOTT. LI M.M. Gruppo Insegnamento CP	LA MADDALENA (SS) - 07024



Ministero dei Trasporti
**Comando Generale
del Corpo delle capitanerie di porto**

Reparto VI
Indirizzo telegrafico: MARICOGECAP

Prot. n. 86/ 18980 /Ufficio I

PMS
Genova, 06 dicembre 2007

A Vedasi elenco indirizzi

Argomento: Decreto legislativo 06 novembre 2007 N. 203
Attuazione della direttiva 2005/65/CE recante "*Miglioramento della
sicurezza dei porti*"- Istruzioni per l'applicazione

Circolare titolo: "*SECURITY*" N. 20

(Spazio riservato a
protocolli, visti e
decretazioni)

Si informa che il Decreto legislativo in oggetto ha recepito la direttiva
2005/65/CE *relativa al miglioramento della sicurezza dei porti*.

Il Decreto legislativo 06 novembre 2007, n. 203, ha quale obiettivo
fondamentale l'introduzione di misure di sicurezza nei porti tali da
garantire che le misure di sicurezza, adottate in applicazione del
Regolamento CE 725/2004, beneficino del miglioramento della sicurezza
nell'ambito portuale, al fine di assicurare un livello di sicurezza adeguato
in tutta la catena del trasporto marittimo e conseguire il massimo grado
di protezione possibile per le industrie marittime e portuali.

Il Decreto legislativo è fondato, in sintesi, sui seguenti principi:

- 1) attribuzione delle funzioni di Punto di contatto nazionale per la
sicurezza dei porti e di Autorità di sicurezza del porto,
rispettivamente, al Comando generale del Corpo delle capitanerie
di porto ed all'Ufficio del Compartimento marittimo competente
per i porti di giurisdizione;
- 2) partecipazione paritaria al processo di elaborazione ed
applicazione dei piani delle Autorità portuali, ove istituite,
mediante una permanente concertazione;

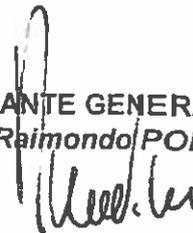
- 3) attribuzione delle funzioni connesse all'approvazione del piano di sicurezza del porto al Prefetto;
- 4) individuazione dell'Amministrazione (Autorità competente a coordinare e sorvegliare l'applicazione delle misure di sicurezza), nel Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

L'attribuzione delle responsabilità dell'attuazione delle disposizioni di cui al Decreto legislativo in questione, così come del Reg. CE 725/2004, al **Corpo delle capitanerie di porto**, assicura un'unicità di gestione, permettendo di realizzare un sistema armonizzato e coordinato delle misure di sicurezza a protezione dei traffici e dell'industria marittima e portuale, garantendo una maggiore operatività ed efficacia delle stesse.

Allo scopo di consentire, pertanto, una puntuale ed uniforme applicazione delle norme di cui trattasi, si è ritenuto opportuno elaborare apposite istruzioni per l'applicazione del Decreto legislativo 06 novembre 2007, n. 203, che si allegano, in copia.

Questo Comando generale confida nella massima collaborazione da parte dell'utenza e degli operatori del settore (operatori portuali, industrie marittime, imprese di trasporto, etc), per dare fluidità e snellezza alla normativa in questione, nell'interesse di una maggiore sicurezza marittima e dei porti.

IL COMANDANTE GENERALE
Amm. Isp. Capo (CP) *Raimondo POLLASTRINI*



MINISTERO DEI TRASPORTI
Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto
Reparto VI – Sicurezza della Navigazione

Argomento: Decreto Legislativo 06 novembre 2007, n. 203 (Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti) – Istruzioni per l'applicazione.-

Premessa

Il Decreto legislativo in oggetto, costituito da 15 articoli e 3 allegati, ha provveduto al recepimento della direttiva 2005/65 relativa al "miglioramento della sicurezza nei porti".

La direttiva 2005/65, introducendo misure di sicurezza nei porti, completa il complesso delle misure di sicurezza di cui al regolamento CE 725/2004 (limitato com'è noto all'elemento nave ed all'interfaccia nave porto) al fine di garantire un livello di sicurezza adeguato in tutta la catena del trasporto marittimo e conseguire il massimo grado possibile di protezione per le industrie marittime e portuali.

Art. 1- Obiettivo

L'obiettivo primario del decreto è costituito dall'introduzione di misure di sicurezza nei porti tali da garantire che le misure di sicurezza adottate in applicazione del Regolamento CE 725/2004 (miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali) beneficino del miglioramento della sicurezza nell'ambito portuale.

Art. 2 – Definizioni

In tale articolo sono state omesse le definizioni già contenute nel Regolamento CE 725/2004 – Relativamente, invece, alla definizione di porto, rientrano in tale concetto tutte le specifiche aree terrestri e marittime comprendenti attrezzature ed impianti intesi ad agevolare le operazioni commerciali di trasporto marittimo, così individuate sulla base della valutazione di sicurezza del porto, in cui sono allocati uno o più impianti portuali, soggetti al Regolamento CE 725/2004, che forniscono servizi a navi soggette alla SOLAS e/o a navi passeggeri di classe A in navigazione nazionale.

Per quanto riguarda l'individuazione dell'Amministrazione e del punto di contatto tali funzioni sono state attribuite al Ministero dei trasporti – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

Relativamente invece all'individuazione delle dell'Autorità di sicurezza del porto, tale funzione è stata attribuita all'Ufficio del Compartimento marittimo il quale dovrà operare, nei porti sede di Autorità portuale, di concerto con la predetta autorità.

Art. 3 – campo di applicazione

Le norme del decreto si applicano a tutti i porti così come definiti dall'art. 2 sopraccitato. Di conseguenza sono esclusi dall'applicazione del presente decreto quei porti non rispondenti alla predetta definizione.

I confini del porto, da individuarsi esclusivamente sulla base della valutazione di sicurezza, vengono definiti dal Capo del Compartimento marittimo di concerto con l'Autorità portuale, ove istituita.

Tale attività di individuazione dei confini è correlata ad elementi connessi all'attività portuale e non ad aspetti di gestione generale di competenza di altri Organismi ed Enti.

Nel caso l'estensione di un impianto portuale o più impianti portuali comprenda tutto il porto, le pertinenti disposizioni del Regolamento CE 725/2004 prevalgono su quelle del decreto legislativo in parola.

Art. 4 – Amministrazione

Tale articolo specifica le attribuzioni dell'Amministrazione, consistenti nel coordinamento del processo di adozione delle misure dirette a migliorare la sicurezza dei porti nonché a sorvegliarne l'attuazione, per l'esercizio delle quali tiene conto degli indirizzi del Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti (CISM).

Art. 5 – Conferenza di servizi per la sicurezza portuale

Presso ciascun Compartimento marittimo viene istituita la Conferenza di servizi composta, in pratica, dai membri componenti il Comitato di sicurezza portuale di cui al PNSM ("Programma nazionale di sicurezza marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali" approvato con Decreto del Ministro n. 83/T del 20 giugno 2007), integrati dal Comandante provinciale dei Carabinieri, da un rappresentante dell'Ufficio territoriale del Governo (per i necessari collegamenti col Prefetto anche ai fini dell'individuazione delle aree adiacenti al

porto) e dall'agente di sicurezza del porto. Si precisa, altresì, che l'Autorità marittima del porto di riferimento, nel porto sede del Compartimento marittimo, coincide col Capo del Compartimento marittimo.

La predetta Conferenza di servizi ha compiti chiaramente delineati: adottare la valutazione di sicurezza ed il piano di sicurezza del porto nonché fornire consulenza pratica in ordine alla implementazione delle misure di sicurezza.

A tal fine è prevista la partecipazione degli Enti territoriali, Autorità ed Associazioni laddove sorge l'esigenza di un supporto specialistico.

L'articolo in questione comporterà, a breve il necessario aggiornamento del Comitato di sicurezza portuale soprariportato in conformità alle determinazioni che saranno assunte, al riguardo, dal CISM.

Art. 6 – Valutazione di sicurezza

Tale articolo prevede l'attribuzione della redazione della valutazione di sicurezza all'Autorità portuale, per i porti competenza, o all'Autorità marittima, negli altri porti. La valutazione di sicurezza dovrà tener conto delle valutazioni di sicurezza degli impianti portuali ed estendersi alle aree adiacenti, se aventi un impatto sulla sicurezza del porto. È stato previsto, inoltre, in analogia a quanto consentito dal Codice ISPS per gli impianti portuali, l'assistenza di esperti per la redazione della valutazione di sicurezza. La valutazione di sicurezza, adottata dalla Conferenza di servizi per la sicurezza portuale, è approvata, previo nulla osta del Prefetto, dal Capo del Compartimento. A tal riguardo si precisa che la valutazione di sicurezza del porto tiene conto del contributo cognitivo e specialistico fornito ed acquisito in sede di Conferenza di servizi per la sicurezza da parte di tutte le amministrazioni ed esperti, sia per il porto che per le aree adiacenti funzionali allo stesso.

Art. 7 – Autorità di sicurezza del porto.

L'Autorità di sicurezza del porto ha il compito, in base alle conclusioni della valutazione di sicurezza del porto, di predisporre, applicare e far attuare il piano di sicurezza. La predetta Autorità di sicurezza dovrà operare di concerto con l'Autorità portuale, ove istituita, con particolare riferimento, specialmente, nella valutazione dell'impatto economico ed operativo delle misure di sicurezza da adottarsi, al fine di conseguire un equilibrio fra le

misure di security necessarie ad incrementare il livello di sicurezza dei porti e l'esigenza di non ostacolare la fluidità dei traffici.

Art. 8 – Piano di sicurezza del porto.

L'articolo in questione prevede l'elaborazione del Piano di sicurezza da parte dell'Autorità di sicurezza del porto di concerto con l'Autorità portuale, ove istituita. Il Piano di sicurezza, adottato dalla Conferenza di servizi per la sicurezza portuale, è approvato dal Prefetto. Il Piano di sicurezza del porto può comprendere misure di sicurezza da applicare ai passeggeri ed ai veicoli destinati ad essere imbarcati su navi che trasportano passeggeri o veicoli; le predette misure, in tal caso, devono essere armonizzate con le analoghe misure di sicurezza attuate dagli impianti portuali. Il Piano di sicurezza del porto integra i piani di sicurezza degli impianti portuali elaborati a norma del Regolamento CE 725/2004. Nei casi di necessità ed urgenza, l'Autorità di sicurezza o l'Autorità di pubblica sicurezza, su concorde avviso del Prefetto, possono disporre l'attuazione di straordinarie e temporanee misure di sicurezza.

Art. 9 – Punto di contatto nazionale per la sicurezza dei porti.

Tale articolo definisce le attribuzioni del punto di contatto nazionale per la sicurezza dei porti.

Art. 10 – Livelli di sicurezza.

L'articolo di cui trattasi definisce le procedure per la determinazione e comunicazione dei livelli di sicurezza analoghe a quelle stabilite per gli impianti portuali.

Art. 11 – Agente di sicurezza del porto.

L'agente di sicurezza del porto viene individuato dall'Ufficio del Compartimento marittimo nell'ambito del proprio personale o, nei porti sede di Autorità portuale, su proposta di quest'ultima, nell'ambito del personale dipendente della medesima.

In tale ultimo caso l'agente di sicurezza, che svolge le mansioni di punto di contatto per le questioni attinenti la sicurezza portuale, dovrà operare in conformità agli indirizzi determinati dall'Autorità di sicurezza del porto.

PK 5/04

- le procedure di sicurezza della nave applicate durante le operazioni di allibo o trasbordo, se avvenute, durante le ultime dieci soste.

Un eventuale rifiuto di notizie potrà condurre al divieto di accesso al porto. Il divieto in questione o l'espulsione dal porto presuppongono che gli ufficiali del porto abbiano fondato motivo di credere che la nave presenti una immediata minaccia per la sicurezza e la protezione delle persone, o delle navi o d'altri beni e non vi siano alternative per rimuovere la minaccia. Ci si dovrà adoperare per evitare di ritardare o detenere la nave oltre quanto strettamente necessario.

L'ISPS Code crea una situazione completamente nuova, imposta, per così dire, dai recenti eventi internazionali e pone esigenze di cui occorrerà tener conto. Il meccanismo messo in moto appare, per certi versi, importante, anche se può sorgere qualche dubbio sulla sua pratica attuazione.

In linea generale, però, il terrorismo è un fenomeno con cui doverci misurare attualmente, anche se ciò comporta ritardi e controlli. I collegamenti nazionali e soprattutto internazionali sono vitali per le nostre economie e specialmente per il mondo occidentale, per cui ben si può comprendere la necessità di adottare misure antiterrorismo, anche se esse comportano una serie non trascurabile di problemi. La security, quindi, è diventata una necessità imposta dal comportamento di persone che hanno per finalità distruzione e morte e mirano sistematicamente a minare le basi dell'economia e la stabilità sociale dei paesi civili.

3. STRUMENTI OPERATIVI PER LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO

Per garantire accettabili livelli di sicurezza in infrastrutture così rilevanti come i porti è necessaria un'attenta analisi degli scenari incidentali.

Per quanto riguarda le infrastrutture portuali, sussistono elevati livelli di pericolosità dovuti sia a fattori di rischio specifici dell'ambiente, legati al trasferimento di merci e persone, sia alla reale possibilità di essere uno scenario ideale per attacchi terroristici.

Il raggiungimento di un elevato livello di sicurezza è la conseguenza dell'applicazione di una metodologia sistematica assolutamente necessaria durante la fase preliminare di progettazione. Le linee guida di origine statunitense e anglosassone fissano molti standards e sono prese in considerazione per definire una completa analisi, utilizzando un approccio strutturato che mira a uno "screening iniziale" di localizzazione delle infrastrutture.

Gli standards presi come riferimento sono essenzialmente quelli della *Federal Emergency Management Agency (FEMA)* e del *National Institute of Standards and Technology (NIST)*.

Il FEMA recentemente ha prodotto una serie di pubblicazioni dirette a fornire delle linee guida per mitigare il rischio terrorismo. Lo scopo del "*Risk Management Series*" è di ridurre il danno fisico della componente strutturale e non strutturale della costruzione e delle relative infrastrutture, provvedendo, con i mezzi correntemente a disposizione dell'architettura e dell'ingegneria, a ridurre il danno fisico, causato da un attacco terroristico, alle persone e alle relative infrastrutture.

Il NIST suggerisce l'uso di una analisi metodologica proposta dalla FEMA per valutare la vulnerabilità delle strutture e integrarle con metodi e modelli per la seguente analisi costi/benefici eseguita per scegliere le tecniche e/o le contromisure procedurali per stilare un ordine per ridurre il rischio residuo ad un livello ritenuto accettabile.

In accordo con la divisione comunemente accettata, il processo di analisi del rischio terrorismo si sviluppa in 3 fasi distinte:

1. *Threat Assessment (TA)*, valutazione della minaccia;
2. *Vulnerability Assessment (VA)*, valutazione della vulnerabilità;
3. *Risk Assessment (RA)*, valutazione del rischio.

Lo scopo del *Threat Assessment* è identificare e studiare le possibili condizioni di pericolo in termini di potenziale aggressione (Threat: minaccia) e modalità d'attacco (Hazard: rischio). Nel processo di analisi proposto, il TA è diviso in due distinte fasi: una fase di identificazione del rischio, che precede la fase di valutazione della vulnerabilità di una struttura e definisce le modalità d'attacco da analizzare, e una seguente fase di analisi del rischio nella quale sono valutate le potenziali conseguenze sulla base dei risultati ottenuti. La lista delle modalità d'attacco presa come un riferimento è definita dalla FEMA.

Le conseguenze collegate ad un attacco terroristico sono valutate con riferimento ai seguenti elementi considerati significativi:

- perdita di vite umane;
- danno materiale;
- interruzione degli affari e conseguenze astratte (in termini di "immagine" e impatto sull'opinione pubblica).

Il proposito della fase di *Vulnerability Assessment* è valutare la debolezza della struttura, così come le caratteristiche specifiche o le carenze di un sistema di sicurezza esistente. L'analisi è formata dall'applicazione della check list definita nella FEMA riguardante gli aspetti di potenziale vulnerabilità di una costruzione.

Possiamo definire quattro categorie per classificare la vulnerabilità di una struttura:

1. la disponibilità: ovvero l'evidenza che ha la struttura e la propria attitudine ad essere oggetto di un piano d'attacco;
2. l'accessibilità: ovvero la facoltà d'accesso alla struttura nello scenario di attacco. Si riferisce a barriere fisiche e geografiche che scoraggiano la minaccia senza prendere in considerazione la sicurezza organica;
3. la sicurezza organica: ovvero la capacità del personale addetto alla sicurezza di scoraggiare l'attacco. Include i piani di sicurezza, la capacità di comunicazione, il personale di sorveglianza, i sistemi di rilevamento delle intrusioni e la tempestività delle forze di polizia nel prevenire l'attacco;
4. resistenza della struttura: ovvero la capacità della struttura di resistere ad uno specifico attacco basata sulla complessità del progetto del porto e delle relative caratteristiche dei materiali di costruzione utilizzati.

Lo scopo della fase di RA è riassumere, sia analiticamente che numericamente, i risultati ottenuti dall'analisi di ogni modalità d'attacco in termini di vulnerabilità delle strutture e possibili conseguenze.

La fase della valutazione della vulnerabilità ha lo scopo di identificare le "vulnerabilità", cioè che gli aspetti specifici o la parte fisica della struttura che in presenza di uno o più attacchi può comportare scenari di danno considerevole.

Una fase preliminare di familiarizzazione con le strutture da analizzare ha lo scopo di raccogliere le informazioni tecniche e di gestione che possono essere importanti nella seguente valutazione. Il primo passo è quindi identificare le attività e le operazioni critiche per una struttura portuale. Le varie missioni che possono essere riferite a ogni struttura sono così elencate:

- Salute pubblica;
- Commercio;
- Sicurezza / difesa;
- Trasporti;
- Comunicazioni.

L'analisi del rischio ha lo scopo di valutare le potenziali conseguenze ad ogni modalità d'attacco. In una fase di analisi preliminare si collega la totalità dell'indice dei danni a ogni modalità d'attacco, con riferimento al più grave scenario di danno tra quelli ipotizzabili.

La totalità dell'indice di danno include differenti aspetti (*damage feature*) considerati importanti per la totale valutazione delle conseguenze d'attacco: perdita di vite umane, danni materiali, non disponibilità/interruzione degli affari e conseguenze astratte (in termini di "immagine" e impatto sull'opinione pubblica).

L'indice del danno è definito in accordo al sistema contenuto nella tabella 1.

	INDICE DEL DANNO (DI)
0	Nessun danno
1	Danno minore
2	Danno significativo
3	Danno maggiore

Tabella 1: *Damage Index (DI)*

Come caratteristica della infrastruttura considerata, è definito un peso per ognuno degli aspetti sopra menzionati e la loro relativa importanza nella totalità della valutazione delle conseguenze di ogni metodo d'attacco. Un esempio di pesi caratterizzanti la struttura di analisi è illustrato nella tabella 2.

Per ogni modalità d'attacco, la totalità dell'indice di danno è calcolato come la media di indici di danno assegnati ad ogni aspetto dannoso, basato su coefficienti (normalizzati) caratterizzanti la struttura.

Damage feature	Human Life	Material Damage	Mission unavailability/ Business interruption	Untouchable Consequence: Image	Untouchable Consequence: Public opinion
Damage weight	0,4	0,1	0,2	0,1	0,2

Tabella 2: Esempio di Damage Weight

Le misure sopra menzionate sono assegnate sulla base delle seguenti considerazioni qualitative:

- la perdita di vite umane indubbiamente rappresenta l'aspetto più critico da considerare quando si valuta il danno prodotto da un evento terroristico;
- in caso di non disponibilità della struttura, l'interruzione del servizio causa al soggetto (pubblico) che utilizza la struttura un danno più grande del danno materiale considerato (quindi economico).
- come loro intangibili conseguenze, l'impatto degli eventi sull'opinione pubblica è considerato molto più critico rispetto ad un danno d'immagine subito da un soggetto (pubblico) che utilizza la struttura in oggetto.

Quando si crea un'analisi dettagliata, che in generale fa riferimento a un limitato numero di modalità degli attacchi, l'analisi del rischio (HA) può:

- identificare e formalizzare il possibile scenario di danno collegato a ogni modalità d'attacco e analizza la possibile evoluzione;
- prendere in considerazione gli attacchi diversi (contro differenti strutture) e situazioni d'emergenza causate da eventi esterni, sempre se non internazionali;
- identificare sistematicamente gli scenari conseguenti al fallimento di ogni misura tecnica predisposta;
- analizzare le misure stabilite dalla gestione dell'emergenza con l'integrazione di indici definiti in base all'effettività e tempestività. Per questo scopo è raccomandato il modello definito dalla FERC (*Federal Energy Regulatory Commission*).
- assegnare un indice di danno a ogni scenario di danno analizzato.

Continuando l'applicazione della metodologia dell'analisi del rischio, possiamo classificare la capacità delle strutture inizialmente perse in base alla loro capacità di recuperare l'efficienza dopo un evento dannoso:

- Eccellente;
- Buona;
- Discreta;
- Povera;
- Nulla.

Il livello di rischio viene stimato secondo la scala di seguito illustrata:

- Critico: gli elementi critici supportano molteplici aree di missione, hanno diversi effetti di conseguenze e sono difficili o impossibili da ricostruire in tempi brevi;
- Moderato: gli elementi moderati possono supportare una/due aree di missione, incidono su una/due livelli di conseguenze e possono essere ricostituiti in tempi ragionevoli;

- Marginale: targets che possono anche non supportare nessuna area di missione, possono avere effetti minimi di distruzione e possono avere sistemi di back-up che minimizzano i tempi di recupero.

4 OBIETTIVI E PECULIARITA' DI UN SISTEMA INTEGRATO DI SICUREZZA

Nel presente paragrafo si illustreranno, sinteticamente, le funzionalità di un sistema integrato di sicurezza e le tecnologie da utilizzare per realizzarlo.

Tale sistema integrato rappresenta la sicurezza tecnologica, che è uno dei 3 elementi fondamentali per la realizzazione di un efficiente sistema di gestione della sicurezza. Gli altri 2 elementi sono rappresentati dalla sicurezza fisica (barriere, recinzioni, ecc.) e dalla sicurezza procedurale (risorse umane, procedure, ecc.).

La progettazione e la realizzazione di un sistema integrato di sicurezza deve garantire un soddisfacente livello di sicurezza e di gestione delle emergenze, evitando di cadere nell'errore di dividere l'impianto in settori non integrabili e interagenti reciprocamente.

Un altro importante aspetto che un sistema security deve soddisfare è rappresentato dalla semplicità gestionale. Infatti l'operatore della sicurezza deve riuscire a gestire il sistema in maniera efficiente ed efficace, specialmente in condizione d'emergenza, senza inutili difficoltà che possano creare uno stress infruttuoso ed inutile.

Un ruolo rilevante è rappresentato dalla gestione dell'informazione all'interno del sistema integrato di sicurezza. Il flusso informativo, talora particolarmente elevato, deve essere incanalato ed eventualmente memorizzato per evitare sovraccarichi sui canali di trasmissione.

Il flusso informativo nei confronti degli operatori deve essere il minimo indispensabile, destinato ovviamente ad aumentare in condizioni d'emergenza. Questo per porre l'operatore nelle migliori condizioni di lavoro e garantire la possibilità di mantenere elevato il livello d'attenzione.

Una peculiarità del sistema, che gli permetterà di rispondere in modo efficiente alla protezione del territorio, è rappresentata dall'utilizzo e dallo sviluppo di tecnologie capaci di automatizzare il flusso delle informazioni in base al verificarsi degli eventi o all'analisi dei dati acquisiti, consentendo all'operatore di gestire in maniera dedicata solo le situazioni che richiedono una sua reale attenzione. Rimane comunque un elemento fondamentale il poter disporre di figure professionali qualificate, capaci di analizzare e studiare in maniera efficace il problema della sicurezza e progettare una risposta estremamente funzionale attraverso la perfetta integrazione dei sistemi.

Le tecnologie impiegate devono rispondere ad elevati standard di efficienza, di affidabilità nel tempo e di capacità di integrazione reciproca durante le procedure di gestione in situazioni convenzionali e in special modo in scenari emergenziali.

Un'attenzione particolare deve essere rivolta alla manutenzione dell'impianto di sicurezza soprattutto dove sono impiegate tecnologie integrate poiché si deve far fronte ad un degrado nel tempo sia per quanto riguarda l'impiantistica che l'efficienza strutturale.

E' quindi necessario impiegare tecnologie affidabili ma con costi di manutenzione contenuti e formare al meglio personale capace di valutare l'efficienza del sistema nel tempo e in grado di fronteggiare eventuali guasti, per avere in ogni momento un impianto caratterizzato da uno standard elevato, sia sul piano tecnico che operativo.

5 ARCHITETTURA GENERALE DEL SISTEMA INTEGRATO DI SICUREZZA

Un sistema integrato di sicurezza è composto da una serie di elementi che vengono illustrati nel seguito.

Procedura di emergenza

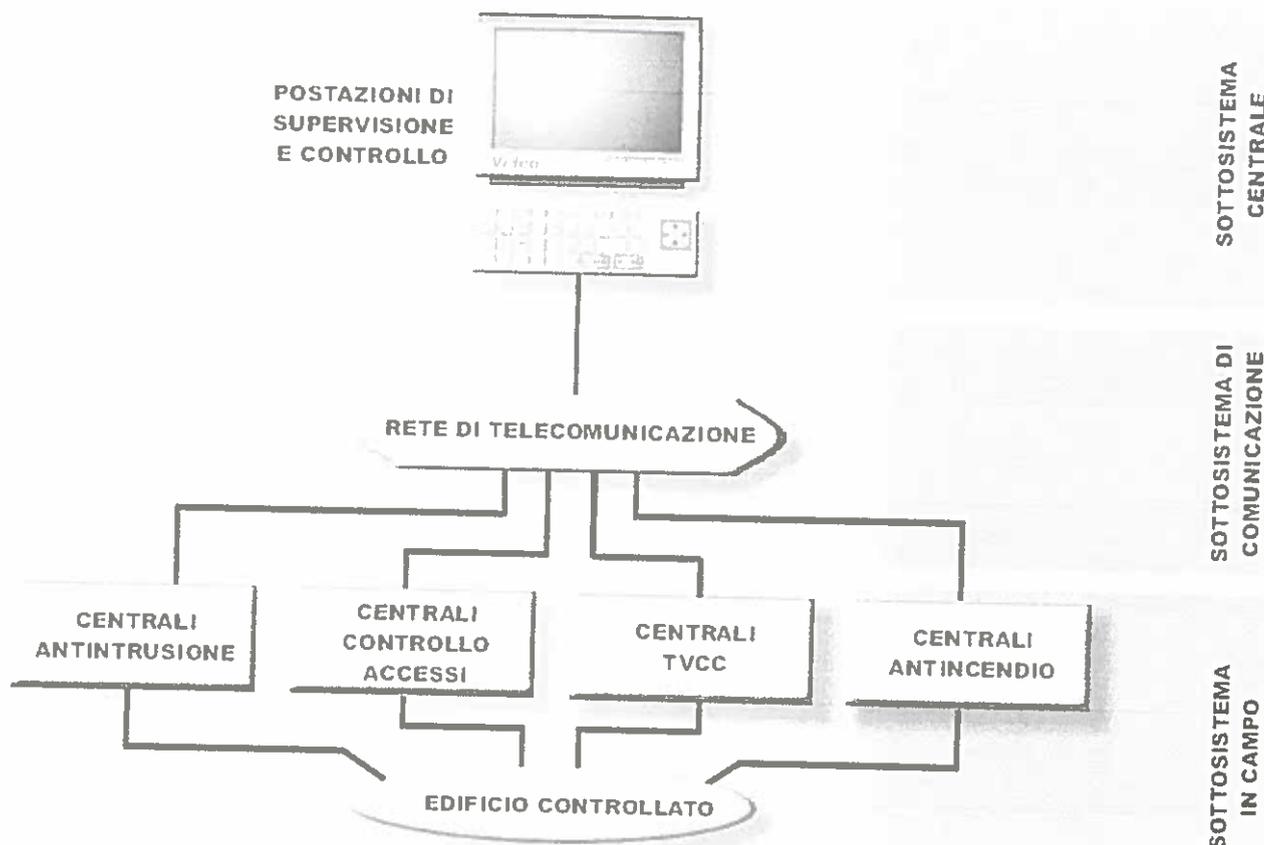


Fig.1 Architettura di un sistema integrato di sicurezza

5.1 Rete cablata

Il primo passo fondamentale nell'organizzazione di un sistema di sicurezza è la definizione della tipologia che dovrà assumere l'infrastruttura cablata in modo da integrarsi perfettamente con le tecnologie che dovrà gestire.

Questa infrastruttura deve rimanere stabile nel tempo. Le informazioni che vengono trasmesse attraverso una rete cablata necessitano di un sito centrale dove dovranno essere concentrate e rese disponibili.

5.2 Sala di controllo e gestione

Le informazioni che vengono trasmesse attraverso una rete cablata necessitano di un sito centrale dove dovranno essere concentrate e rese disponibili.

La sala di controllo e gestione (SCG) svolge tali funzioni e permette allo stesso tempo agli operatori di visualizzare e gestire le informazioni. Essa è senza alcun dubbio il fulcro della gestione del lavoro ordinario ed è fondamentale nelle emergenze.

5.3 Impianto di sorveglianza

Il sistema di sorveglianza di un'area ben definita deve essere realizzato per mezzo di un impianto TVCC (TV a circuito chiuso) che non rappresenta solo un semplice sistema di visione e videoregistrazione ma un sistema attivo in grado di reagire alle situazioni d'allarme.

Un sistema TVCC di nuova generazione deve consentire all'operatore di verificare in tempo reale gli eventi permettendo la gestione e l'immediato collegamento con i diversi servizi interessati.

Inoltre, indispensabile per il sistema di sorveglianza, è la necessità di integrarsi alle tecnologie e ai software capaci di elaborare, in tempo reale, le immagini video e trasformarle in dati significativi. Fondamentale è l'affiancamento, ai sistemi TVCC, di impianti di controllo accessi e gestione allarmi che abbiano la capacità di lavorare in rete in remoto ma con un controllo centralizzato delle informazioni in maniera tale da permettere all'operatore di effettuare interventi mirati. Le reti centrali di gestione allarme devono essere in grado di interagire in modo dinamico con i sistemi TVCC così da visualizzare su opportuni schermi la situazione reale dell'area interessata all'allarme.

5.4 Reti di comunicazione radio

È fondamentale poter disporre, per la gestione di un sistema integrato di sicurezza, di una rete di telecomunicazione radio dedicata di tipo evoluto per essere nelle migliori condizioni di gestione e coordinazione degli interventi.

Le tecnologie di nuova generazione superano il problema di avere una sola frequenza per ogni servizio permettendo una nuova tipologia operativa. Sono i cosiddetti "Sistemi TRUNKING" che possono utilizzare sia la tecnologia analogica che quella digitale.

La tecnologia analogica, considerando le caratteristiche tecniche ed economiche, è indicata per trasmissioni in piccole aree locali mentre la tecnologia digitale è applicabile per aree più vaste, regionali o nazionali.

L'interconnessione tra gli impianti di videosorveglianza e quelli radio, controllati da una centrale operativa, permette oggi una notevole interazione fra servizi di sicurezza di natura diversa per l'impiego efficace nel territorio da proteggere.

6 STRUMENTI PER ATTUARE UNA PROCEDURA D'EMERGENZA

Per far fronte in maniera funzionale ed efficace ai diversi scenari pericolosi che possono presentarsi in ambito portuale è dunque necessario individuare delle corrette procedure. In tal senso si deve organizzare una risposta funzionale del sistema gestione della sicurezza del porto per poter avere a disposizione uno strumento realmente utilizzabile per gestire un'emergenza.

È indispensabile una perfetta organizzazione per gestire, al meglio, le emergenze senza disperdere energie e personale in azioni inutili e indirizzarle da subito ove sia necessario.

È fondamentale disporre di un programma di addestramento di tutto il personale (incluso quello di sicurezza), corredato di aggiornamenti periodici ed esercitazioni. L'addestramento ideale deve essere continuativo ed efficace e deve essere mirato a rafforzare la capacità di garantire la sicurezza delle persone.

Il programma di addestramento e di esercitazione è promosso dal Port Facility Security Officer che ne è anche il coordinatore. Esso deve avere lo scopo di assegnare ad ogni persona il ruolo specifico nel programma della sicurezza.

6.1 Misure per il controllo accessi

Il controllo degli accessi è il primo controllo fisico da attuare per garantire un buon livello di sicurezza nel Porto. Alla luce dei recenti attentati terroristici, si devono attuare misure che non permettano alle persone di accedere e circolare in maniera incontrollata nell'area portuale. Le disposizioni da seguire richiedono che:

- il personale della sicurezza sia sempre presente nell'area dell'APO;
- tutto il personale ed i visitatori debbano portare badge numerati, colorati in modo da evidenziare la mansione del possessore all'interno della struttura portuale e dotati di sistemi RFID o SIM, quindi rilevabili da lettori di prossimità o lettori di dati;
- si utilizzino obbligatoriamente tecnologie per la lettura dei badge e sistemi di lettura targhe per la registrazione dell'ingresso e dell'uscita sia del personale che dei visitatori dai varchi;

- sia operativo un sistema informatico centralizzato per la sicurezza, con database specifici per l'acquisizione delle informazioni, capace di fornire agli operatori della sicurezza informazioni in tempo reale, in modo particolare per le autorizzazioni di accesso;
- le aree riservate siano ben chiuse;
- le disposizioni per l'accesso all'area portuale siano coordinate con il personale delle navi ormeggiate;
- esista un efficace sistema di illuminazione specifico per la sicurezza che sia mantenuto attivo durante le ore notturne;
- siano operativi sistemi di comunicazioni dedicati, basati su tecnologie di tipo trunking analogico o digitale, per permettere un collegamento costante ed affidabile tra i varchi e la Sala di Controllo.

Durante tutti i livelli di MARSEC il personale addetto alla sorveglianza degli accessi e del traffico mantiene costantemente il controllo su tutta la superficie e il perimetro dell'area portuale. Inoltre esso ha il compito di segnalare avarie del sistema d'illuminazione, dell'impianto di sorveglianza e di tutti gli incidenti della sicurezza.

6.2 Tecnologie impiegate

Oltre ai dispositivi e agli strumenti debitamente illustrati precedentemente, è possibile utilizzare ulteriori tecnologie di ultima generazione che rendono ancora più elevato lo standard di sicurezza sia per quanto riguarda la sorveglianza nell'area portuale che per il monitoraggio lato mare. Essi sono rappresentati da:

1. Termocamere per il controllo accessi lato mare: sono telecamere particolari che permettono la visione in condizioni sfavorevoli di scarsa o nulla visibilità. Vengono utilizzate di notte o in caso di nebbia per monitorare l'ingresso del porto e l'area dove attraccano le navi da crociera. Analogamente al sistema TVCC, i segnali delle termocamere vengono raccolti e remotizzati nei centri di controllo dell'Autorità Marittima.
2. Sistemi radiogeni per il controllo bagagli: sono apparecchi mobili che permettono lo screening del bagaglio.
3. Metal detector: sistemi per la rivelazione di armi. I modelli fissi devono essere installati in tutte le zone dove se ne ritiene opportuno l'uso, terminal passeggeri, aree doganali. I modelli mobili (hand held) possono essere usati nelle aree sopraelencate e in situazioni d'emergenza.
4. Incremento dell'illuminazione delle aree: è uno dei sistemi di deterrenza più efficaci contro le intrusioni e atti criminali.
5. Sistemi d'illuminazione mobili.
6. Rilevatori portatili di esplosivo/droga e rilevatori doppi fondi.
7. Pattugliamento a mare con motovedette armate: da applicare solo nei momenti di massima allerta.
8. Punto unico di accesso e punto unico di uscita per il terminal passeggeri: consente un'efficace ispezione e sorveglianza delle persone in transito.
9. Sistemi mobili anti - inquinamento: riescono in tempi brevi a circoscrivere eventuali fuoriuscite di prodotti petroliferi e chimici.

7. GESTIONE DELL'EMERGENZA

Per ottenere la migliore risposta di fronte alle minacce è quindi necessario avvalersi delle migliori tecnologie, che fanno riferimento ad una o più Sale di Controllo equipaggiate con software di gestione avanzato e sistema di sicurezza all'avanguardia, sempre efficiente e funzionante.

La sequenza di azioni da gestire si può riassumere in tre passi:

1. rilevazione dello stato d'emergenza;
2. comunicazione allarme alla SCG;
3. attuazione delle misure.

La rilevazione dello stato d'emergenza sarà eseguita direttamente dalle persone che si trovano nella zona dell'allarme o dagli operatori addetti alla sicurezza, oppure dagli operatori della SCG attraverso la segnalazione in arrivo dai sensori del sistema integrato di sicurezza.

Come già illustrato in precedenza, le comunicazioni dell'emergenza avvengono attraverso una avanzata rete di telecomunicazione e giungono ai terminali della Sala di Controllo e di Gestione.

A questo punto è necessario che il software di gestione della Sala di Controllo e Gestione disponga di una programmazione puntuale che permetta all'utilizzatore di esplicitare nei dettagli la sequenza delle azioni da intraprendere. Quando un segnale d'allarme giunge nella SCG si aziona il display d'allarme, che mostra immediatamente la posizione del sensore interessato all'evento. Le funzioni correnti del programma vengono sospese dando priorità alla gestione dell'emergenza.

Una volta individuata la natura della minaccia in atto, l'operatore dovrà procedere all'attuazione delle misure di sicurezza avviando la corrispondente procedura già programmata nel software di gestione.

Per fare ciò è necessario che la SCG trasferisca l'allarme agli enti interessati. Il software di gestione deve essere impostato per attuare, una volta rilevata la tipologia dell'emergenza, le chiamate necessarie.

Queste comunicazioni viaggiano su reti realizzate ad hoc, più veloci e affidabili di quelle ordinarie, protette da interferenze, sabotaggi e intasamenti.

Gli enti da contattare per fronteggiare un'emergenza sono:

- Autorità Portuale;
- Port Facility Security Officer dell'Autorità Portuale;
- Presidente dell'Autorità Portuale;
- Polizia o Commissariato del Porto;
- Capitaneria di Porto;
- Dogana;
- Guardia di Finanza;
- Vigili del Fuoco;
- Carabinieri;
- Emergenza Medica;
- Piloti;
- Ormezzatori.

7.1 Procedura in caso di rivelazione di ordigno esplosivo con relativo rischio di danneggiamento/distruzione

Nel presente paragrafo si vuole illustrare, come esempio, la procedura relativa alla rivelazione di un ordigno esplosivo con il relativo rischio di danneggiamento/distruzione.

Si illustrerà, dunque, uno degli scenari più importanti, considerando anche la situazione internazionale attuale. Altre minacce quali presa in ostaggio di persone, contrabbando di armi e droga, traffico di clandestini, presentano, in linea generale, le stesse procedure di gestione, in quanto cambiano solo alcuni enti da contattare e alcune misure di sicurezza.

Nel caso venga rinvenuto un pacco sospetto o si abbia la certezza di trovarsi di fronte ad un ordigno che potrebbe esplodere, in nessun caso esso deve esser toccato o rimosso.

Chi ha effettuato la scoperta deve immediatamente comunicare l'evento agli addetti alla sicurezza nelle vicinanze. Essi devono prontamente comunicare quanto rilevato alla SCG.

Dalla SCG gli operatori della sicurezza sono in grado di rilevare la zona interessata tramite i monitor a cui arriva il segnale delle telecamere; essi, grazie agli strumenti ausiliari come brandeggi e zoom, riescono a fornire numerose informazioni utili.

Nel momento in cui il segnale d'allarme giunge nella SCG, il software di gestione sospende automaticamente l'attività ordinaria per procedere con le direttive specifiche degli eventi straordinari.

A questo punto viene informato il PFESO e scattano le prime disposizioni di sicurezza: sia quelle effettuate materialmente dal personale (sgombero e evacuazione) sia quelle effettuate dal software

di gestione della SCG (chiamate agli enti principali e disposizioni per blocco accessi) sono quasi contemporanee.

È obbligatorio lo sgombero della zona con immediato allontanamento delle persone presenti. L'evacuazione parziale o totale dell'area portuale deve avvenire in tempi rapidi e usando solo percorsi principali. Solo se questi ultimi non sono utilizzabili, si può passare attraverso accessi secondari.

La zona interessata dall'allarme deve essere delimitata in maniera fisica e ben visibile, e deve permettere l'accesso esclusivamente alle persone autorizzate.

Possono essere rese necessarie operazioni di controllo e perquisizione delle persone e dei veicoli che lasciano l'area portuale; tale misura di sicurezza è a discrezione del PFSO.

Il software di gestione della SCG deve essere in grado di effettuare chiamate agli enti da coinvolgere:

- Autorità Marittima;
- Autorità Portuale;
- Polmare;
- Artificieri.

E' necessaria, come ulteriore misura di prevenzione, far pervenire sul posto un'unità di primo soccorso.

Informate queste istituzioni, si attueranno contemporaneamente gli interventi relativi all'area dove è stato individuato l'ordigno e relativi alla sicurezza di tutto il porto.

Nel luogo interessato, debitamente messo in sicurezza e isolato, con arrivo delle Forze dell'Ordine, dei primi soccorritori, e del personale dei servizi d'emergenza, gli artificieri provvederanno a far detonare il dispositivo.

La procedura deve includere l'eventualità dello scoppio della bomba, sia essa collocata in una macchina in prossimità di un obiettivo o all'interno dell'obiettivo stesso.

La presenza delle istituzioni preposte garantisce il rapido soccorso alle eventuali persone ferite o vittime.

Le Autorità Marittime hanno il compito di innalzare, se necessario, il livello di MARSEC.

Il livello normale di lavoro si svolge con MARSEC 1.

In questo il MARSEC sarà innalzato a livello 3, cioè il più elevato. In particolare, si dovranno attuare le misure in grado di mettere in sicurezza l'area portuale.

A questo livello di sicurezza vanno adottate le seguenti ulteriori misure oltre a quelle indicate per i livelli MARSEC 1 e MARSEC 2 (come dagli allegati A e B dell'ISPS code):

- massimizzare l'uso dei dispositivi di sorveglianza e sicurezza;
- proibire l'accesso al Porto;
- mettere in sicurezza tutti gli accessi del Porto;
- considerare la possibilità di interrompere le operazioni di carico e scarico delle merci;
- eseguire tutte le disposizioni dell'Autorità Marittima, delle Forze dell'Ordine e della Direzione per quanto riguarda specifiche attività;
- sospendere gli arrivi delle navi fino a quando il livello di sicurezza sarà riportato MARSEC 2;
- assicurarsi che tutte le navi ormeggiate siano informate del livello di MARSEC in atto;
- attivare la sorveglianza lato mare;
- prepararsi ad evacuare totalmente o parzialmente il Porto.

Queste disposizioni dovranno valere fino a quando il livello MARSEC verrà riportato a quello ordinario, con doverosa e immediata comunicazione a tutti gli enti coinvolti.

8. CONCLUSIONI

Quanto illustrato sinora dimostra come sia importante affrontare la gestione della security con la dovuta competenza e preparazione, prestando particolare attenzione a tutti quei fattori che costituiscono il sistema integrato di gestione o interagiscono con esso, ricordando che anche la

14 - SICUREZZA DEGLI IMPIANTI PORTUALI

14.1 Gli impianti portuali devono funzionare ai livelli di sicurezza indicati dal governo contraente nel cui territorio si trovano. Le misure e procedure di sicurezza vanno applicate agli impianti portuali in maniera da comportare il minimo di interferenza o di ritardo ai passeggeri, alla nave, al personale di bordo e ai visitatori, ai beni e ai servizi.

14.2 Al livello di sicurezza 1, per individuare e prendere le misure necessarie a prevenire gli incidenti di sicurezza vanno svolte le seguenti attività, con misure adeguate in tutti gli impianti portuali, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice:

- 1 assicurare lo svolgimento di tutti i compiti per garantire la sicurezza dell'impianto portuale; .
- 2 controllare l'accesso all'impianto portuale; .
- 3 monitorare l'impianto portuale, in particolare le aree di ancoraggio e di ormeggio; .
- 4 monitorare le aree riservate per garantire che vi abbiano accesso solo le persone autorizzate; .
- 5 provvedere alla supervisione della movimentazione del carico; .
- 6 provvedere alla supervisione della movimentazione delle provviste di bordo; .
- 7 assicurare la pronta disponibilità delle comunicazioni di sicurezza.

14.3 Al livello di sicurezza 2, per ogni attività della sezione 14.2 vanno attuate le misure protettive supplementari indicate nel piano di sicurezza dell'impianto portuale, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

14.4 Al livello di sicurezza 3, per ogni attività della sezione 14.2 vanno attuate le misure protettive specifiche indicate nel piano di sicurezza dell'impianto portuale, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

14.4.1 In aggiunta, al livello di sicurezza 3, gli impianti portuali devono attuare le istruzioni in materia di sicurezza del governo contraente nel cui territorio essi sono situati.

14.5 Quando l'agente di sicurezza dell'impianto portuale viene informato che una nave incontra difficoltà ad osservare i requisiti del capitolo XI-2 o della presente parte o ad attuare le misure e procedure necessarie indicate nel piano di sicurezza della nave, e, nel caso di livello di sicurezza 3, a seguire le istruzioni in materia di sicurezza emanate dal governo contraente nel cui territorio è situato l'impianto portuale, egli stabilisce contatti con l'ufficiale di sicurezza della nave e con lui coordina le azioni adeguate.

14.6 Quando l'agente di sicurezza dell'impianto portuale viene informato che una nave si trova a un livello di sicurezza più elevato di quello dell'impianto portuale, egli ne informa le autorità competenti e, stabiliti contatti con l'agente di sicurezza della nave, coordina le azioni adeguate, se necessario.

15 - VALUTAZIONE DI SICUREZZA DELL'IMPIANTO PORTUALE

15.1 La valutazione di sicurezza dell'impianto portuale è parte essenziale ed integrante del processo di elaborazione ed aggiornamento del piano di sicurezza dell'impianto portuale.

15.2 La valutazione di sicurezza dell'impianto portuale deve essere svolta dal governo contraente nel cui territorio esso è situato. Il governo contraente può autorizzare un organismo di sicurezza riconosciuto ad effettuare la valutazione di sicurezza di un determinato impianto portuale situato nel suo territorio.

15.2.1 Dopo essere stata completata dall'organismo di sicurezza riconosciuto, la valutazione di sicurezza dell'impianto portuale viene riesaminata e, verificata la sua conformità con la presente sezione, approvata dal governo contraente nel cui territorio si trova l'impianto portuale.

15.3 Le persone che effettuano la valutazione possiedono le capacità necessarie per valutare la sicurezza dell'impianto portuale in conformità con la presente sezione, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

15.4 Le valutazioni di sicurezza degli impianti portuali sono periodicamente riesaminate e aggiornate, tenendo conto delle diverse minacce e/o delle piccole modifiche dell'impianto portuale, e sono sempre riesaminate ed aggiornate quando l'impianto portuale subisce importanti modifiche.

15.5 La valutazione di sicurezza dell'impianto portuale comprende almeno i seguenti elementi:.

- 1 identificazione e valutazione dei principali beni ed infrastrutture da proteggere;
- 2 identificazione di possibili minacce ai principali beni ed infrastrutture e della probabilità che si verifichi un problema, per la definizione delle misure di sicurezza e la determinazione del loro ordine di priorità; .
- 3 identificazione, selezione e determinazione dell'ordine di priorità delle contromisure e dei cambiamenti di procedura, e determinazione del loro livello di efficacia nel ridurre la vulnerabilità; .
- 4 identificazione dei punti deboli, fattore umano compreso, delle infrastrutture, politiche e procedure.

15.6 Il governo contraente può permettere che la valutazione di sicurezza dell'impianto portuale si estenda a più impianti se l'operatore, l'ubicazione, il funzionamento, le attrezzature e la struttura degli impianti portuali sono simili. Il governo contraente che concede tale autorizzazione informa l'Organizzazione dei dettagli.

15.7 Completata la valutazione di sicurezza dell'impianto portuale, viene redatta una relazione, costituita da una sintesi delle modalità con cui è stata svolta la valutazione, una descrizione dei punti deboli riscontrati durante la valutazione e delle contromisure a cui è possibile ricorrere per farvi fronte. La relazione viene protetta dall'accesso o divulgazione non autorizzati.

16 - IL PIANO DI SICUREZZA DELL'IMPIANTO PORTUALE

16.1 Sulla base della valutazione di sicurezza dell'impianto portuale, viene elaborato e osservato per ogni impianto un piano di sicurezza adeguato per l'interfaccia nave/porto. Il piano prevede disposizioni per i tre livelli di sicurezza definiti nella presente parte del Codice.

16.1.1 Fatte salve le disposizioni della sezione 16.2, il piano di sicurezza di un determinato impianto può essere redatto da un organismo di sicurezza riconosciuto.

16.2 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale è approvato dal governo contraente nel cui territorio è situato l'impianto.

16.3 Il piano è elaborato sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice ed è redatto nella lingua di lavoro dell'impianto portuale. Il piano comprende almeno le seguenti voci:

- **1 misure per prevenire l'introduzione, nell'impianto portuale o a bordo di una nave, di armi, sostanze pericolose e congegni destinati all'uso contro persone, navi o porti e il cui porto non è autorizzato; .**
- **2 misure per impedire l'accesso non autorizzato nell'impianto portuale, sulle navi ancorate nell'impianto, e nelle aree riservate dell'impianto stesso; .**
- **3 procedure per reagire a minacce alla sicurezza o a violazioni della sicurezza, comprese disposizioni per garantire le operazioni fondamentali della nave o dell'interfaccia nave/porto; .**
- **4 procedure per reagire alle istruzioni che i governi contraenti, nel cui territorio è situato l'impianto portuale, possono dare al livello di sicurezza 3; .**
- **5 procedure per l'evacuazione in caso di minacce alla sicurezza o violazioni della sicurezza; .**
- **6 i compiti del personale dell'impianto portuale dotato di competenze di sicurezza e del restante personale dell'impianto, limitatamente al tema della sicurezza; .**
- **7 procedure per l'interfaccia con le attività in materia di sicurezza a bordo delle navi; .**
- **8 procedure per il riesame periodico del piano e per il suo aggiornamento; .**
- **9 procedure per la rapportazione di incidenti di sicurezza; .**
- **10 identificazione dell'agente di sicurezza dell'impianto portuale, compresi i dati per rintracciarlo in permanenza; .**
- **11 misure per garantire la sicurezza delle informazioni contenute nel piano; .**
- **12 misure per garantire la sicurezza del carico e delle attrezzature per la movimentazione del carico nell'impianto portuale; .**
- **13 procedure per l'audit del piano di sicurezza dell'impianto portuale; .**
- **14 procedure di reazione nel caso in cui sia stato attivato il sistema di allarme di una nave che si trovi nell'impianto portuale; .**
- **15 procedure per facilitare la discesa a terra del personale di bordo delle navi o il cambiamento di personale, nonché l'accesso di visitatori a bordo, e in particolare dei rappresentanti delle organizzazioni sociali e sindacali dei marittimi.**

16.4 Il personale che effettua gli audit interni delle attività di sicurezza previste dal piano o che ne valuta l'attuazione è indipendente rispetto alle attività di cui svolge l'audit, salvo che ciò risulti impossibile per le dimensioni o la natura dell'impianto portuale.

DIRETTIVA 2005/65/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 26 ottobre 2005

relativa al miglioramento della sicurezza dei porti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Gli incidenti di sicurezza conseguenti ad atti di terrorismo sono fra le minacce più gravi per gli ideali di democrazia, di libertà e di pace che rappresentano l'essenza dell'Unione europea.
- (2) Le persone, gli impianti e gli equipaggiamenti nei porti devono essere protetti dagli incidenti di sicurezza e dai loro effetti devastanti. Tale protezione gioverebbe agli utenti dei trasporti, all'economia e alla società in generale.
- (3) Il 31 marzo 2004 il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea hanno adottato il regolamento (CE) n. 725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali ⁽⁴⁾. Le misure di sicurezza marittima imposte da quel regolamento rappresentano solo una parte delle misure necessarie per garantire un livello di sicurezza adeguato in tutta la catena di trasporto di ambito marittimo e il regolamento citato si limita a misure di sicurezza a bordo delle navi e nell'immediata interfaccia nave/porto.

(4) Per raggiungere il massimo grado possibile di protezione per le industrie marittime e portuali occorrerebbe introdurre misure di sicurezza nei porti che coprano ciascun porto situato entro i confini stabiliti dallo Stato membro interessato e che garantiscano che le misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004 beneficino del miglioramento della sicurezza nelle zone di attività portuale. Queste misure dovrebbero applicarsi a tutti i porti in cui sono situati uno o più impianti portuali coperti dal regolamento (CE) n. 725/2004.

(5) L'obiettivo di sicurezza di cui alla presente direttiva andrebbe realizzato adottando misure appropriate ferme restando le normative degli Stati membri in materia di sicurezza nazionale e le misure che potrebbero essere adottate sulla base del titolo VI del trattato sull'Unione europea.

(6) Gli Stati membri dovrebbero appoggiarsi su valutazioni di sicurezza dettagliate per individuare i limiti esatti dell'area portuale pertinentemente interessata dalle misure di sicurezza, nonché le diverse disposizioni necessarie per garantire un'adeguata sicurezza dei porti. Tali misure dovrebbero variare in funzione del livello di sicurezza in vigore e rispecchiare le differenze insite nel profilo di rischio delle diverse zone del porto.

(7) Gli Stati membri dovrebbero approvare piani di sicurezza portuale che incorporino le conclusioni della valutazione di sicurezza del porto. L'efficacia delle misure di sicurezza richiede chiare divisioni dei compiti fra tutte le parti interessate, nonché l'effettuazione di addestramenti periodici. Si ritiene che l'inclusione nel piano di sicurezza del porto di chiare divisioni dei compiti e di procedure relative agli addestramenti contribuisca significativamente all'efficacia delle misure di sicurezza del porto sia preventive che correttive.

(8) I traghetti roll-on/roll-off sono particolarmente vulnerabili a incidenti di sicurezza, in particolare se trasportano passeggeri e merci. Occorrerebbe pertanto adottare misure adeguate in base alla valutazione dei rischi per assicurare che le autovetture e i veicoli commerciali destinati a essere trasportati su traghetti roll-on/roll-off su rotte interne e internazionali non costituiscano un rischio per il traghetto, i passeggeri, l'equipaggio o il carico. Dette misure dovrebbero essere adottate in modo da assicurare il più possibile la fluidità delle operazioni.

⁽¹⁾ GU C 120 del 20.5.2005, pag. 28.

⁽²⁾ GU C 43 del 18.2.2005, pag. 26.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 10 maggio 2005 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 6 ottobre 2005.

⁽⁴⁾ GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

6. CERTIFICATI DI SICUREZZA

(art. 4, L. 5 giugno 1962, n. 616 e D.p.R. 8 novembre 1991, n. 435)

Ricevuto
Anno 2014
di IT

Al fine del rilascio dei certificati internazionali qui di seguito elencati, è necessario che l'Autorità consolare si rivolga direttamente alla Company (soggetto gestore della nave sotto il profilo della sicurezza come evincibile dal DOC - document of compliance) e non alla nave, la quale, però, ai fini di un più proficuo dialogo tra i soggetti coinvolti, è bene che venga messa a conoscenza delle varie comunicazioni. L'Autorità marittima nazionale presterà assistenza ai recapiti di riferimento indicati al Capitolo 13 del presente lavoro.

6.1 Elenco dei principali certificati di sicurezza.

A	CERTIFICATO	DESCRIZIONE	VALIDITA'
1	<u>PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE</u> Certificato di sicurezza per le navi passeggeri impiegate in navigazioni internazionali	In esso vengono riportati i dettagli della nave con l'indicazione dell'area marittima in cui la nave è abilitata a navigare e data di costruzione. Attesta che la nave sia conforme alle prescrizioni della SOLAS (Regola 14, Cap. I, Parte B) riguardanti: - Strutture, macchine, galleggiabilità e la relativa compartimentazione; - Protezione contro incendi; - Mezzi di salvataggio; - Dotazioni radioelettriche sui mezzi di salvataggio; - Installazioni radioelettriche e radiotelegrafiche; - Pubblicazioni nautiche; - Mezzi di segnalazione (fanali, segnali, bandiere ed altri strumenti di segnalazione ottica e sonora). A tale certificato deve essere allegato l' <u>Elenco dotazioni per il certificato di sicurezza per navi passeggeri</u> in cui oltre ad essere riportati i dettagli della nave, compreso il numero di passeggeri che la nave può trasportare, vengono elencati nel dettaglio i mezzi di salvataggio, gli impianti radioelettrici e i sistemi delle apparecchiature di navigazione.	<u>1 anno</u>
2	<u>CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE</u> Certificato di sicurezza dotazioni per navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate impiegate in navigazioni internazionali	In esso sono riportati i dettagli della nave con l'indicazione del tipo di nave (chimichiera, petroliera, ecc...). Attesta che la nave sia conforme alle prescrizioni della SOLAS (Regola 14, Cap. I, Parte B) riguardanti: - Mezzi per la protezione attiva contro gli incendi ed i relativi piani; - Mezzi di salvataggio; - Dotazioni radioelettriche sui mezzi di salvataggio; - Apparati di navigazione e pubblicazioni nautiche; - Mezzi di segnalazione (fanali, segnali, bandiere ed altri strumenti di segnalazione ottica o sonora); A tale certificato deve essere allegato l' <u>Elenco dotazioni per il certificato di sicurezza dotazioni per le navi da carico</u> in cui, oltre ad essere riportati i dati della nave, sono riportati nel dettaglio i mezzi di salvataggio, ed i sistemi e le apparecchiature di bordo.	<u>2 anni</u>
3	<u>SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE</u> Certificato internazionale di gestione della sicurezza - SMC, certificato riferito alla nave -	E' rilasciato alle navi, per attestare che sulle stesse il sistema di gestione della relativa compagnia di gestione è pienamente attuato. Il SMC è soggetto ad una visita intermedia nonché a verifiche addizionali qualora ne sia ravvisata la necessità. In esso, sono riportati i dati caratteristici della nave ivi compresi quelli relativi alla denominazione e sede della società di navigazione.	<u>5 anni</u> - non prorogabile
4	<u>INTERIM SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE</u>	Certificato SMC provvisorio	<u>6 mesi</u> - prorogabile per 6 mesi e solo per casi eccezionali e per

			fondati motivi soggetti a valutazione dell'Autorità nazionale marittima.
5	DOCUMENT OF COMPLIANCE Documento di conformità -DOC- Certificato riferito alla società di gestione	In esso è riportata la denominazione e sede della società di navigazione e suo identificativo. E' rilasciato per attestare che la compagnia opera in piena conformità al sistema di gestione della sicurezza e della prevenzione dell'inquinamento, specificandone il tipo di nave a cui si riferisce. Dall'elenco del tipo di nave riportato nel certificato, dovrà essere opportunamente depennato il tipo di nave non interessato. Il DOC è soggetto a verifiche di convalida annuali nonché a verifiche addizionali qualora ne sia ravvisata la necessità	5 anni - non prorogabile Di norma viene richiesto in originale ma essendo un documento della company la nave di norma ha solo la copia
6	INTERIM DOCUMENT OF COMPLIANCE	Documento di conformità provvisorio	1 anno - non prorogabile
7	CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE Certificato di sicurezza radio per navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate impegnate in navigazioni internazionali	Il certificato di sicurezza radioelettrica oltre a riportare i dettagli della nave e l'area marittima in cui la stessa è abilitata a navigare, certifica che la nave è conforme alle prescrizioni della SOLAS (Regola 14, Cap. I, Parte B) riguardanti le stazioni radioelettriche di bordo e il funzionamento degli impianti radioelettrici in dotazione ai mezzi di salvataggio. A tale certificato deve essere allegato l'Elenco dotazioni per il certificato di sicurezza radioelettrica per navi da carico in cui, oltre ad essere riportati i dettagli della nave, sono riportati nel dettaglio gli impianti radioelettrici di bordo ed i metodi utilizzati per assicurare la disponibilità delle installazioni radioelettriche.	1 anno
8	EXEMPTION CERTIFICATE - Certificato di esenzione per le navi indicate precedentemente, per le quali sia stata accordata l'esenzione dell'applicazione di una o più norme della L. 616/1962 e D.p.R. 4350/1991	Il primo rilascio di detto certificato deve sempre essere preventivamente autorizzato dal VI Reparto - Sicurezza della Navigazione del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Il certificato di esenzione deve elencare le singole esenzioni concesse.	Validità uguale a quella del certificato cui si riferisce - non prorogabile
9	SPECIAL PURPOSE CERTIFICATE FOR SPECIAL VESSELS (tutte le navi diverse da navi da carico, passeggeri e pesca)	Certificati di sicurezza per navi destinate a servizi speciali	2 anni
10	HIGH-SPEED CRAFT SAFETY CERTIFICATE	Certificato di sicurezza per unità veloci (HSC) cioè conformi al codice HSC 2000 o HSC 1994	5 anni
11	PERMIT TO OPERATE	Autorizzazione all'esercizio per unità veloci (HSC) cioè conformi al codice HSC 2000 o HSC 1994	5 anni

COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 18.11.2013
COM(2013) 792 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**Seconda relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva concernente
il miglioramento della sicurezza dei porti**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

all'interno degli impianti portuali siano opportunamente coordinate con quelle previste a livello del porto. Il controllo delle misure correttive può talvolta essere effettuato nell'ambito di audit non preannunciati sulla qualità operativa delle misure introdotte.

Le relazioni dei controllori e degli ispettori della Commissione garantiscono alle autorità nazionali una base per fornire consulenza e assistenza alle competenti autorità portuali al fine di rimediare alle inadempienze riscontrate. Tale prassi deve essere incentivata e ulteriormente sviluppata. Purtroppo alcuni Stati membri non hanno ancora creato le strutture necessarie a garantire il controllo di conformità con regolarità e in modo appropriato¹⁴. È importante che le risorse umane o finanziarie destinate a queste attività di sorveglianza siano predisposte quanto prima. In futuro l'attenzione su questo aspetto sarà ulteriormente rafforzata. Gli attuali sistemi di supervisione dei piani di sicurezza portuale restano nel complesso da migliorare.

7. CONCLUSIONE

La valutazione dell'attuazione della direttiva 2005/65/CE rivela che le misure necessarie per giungere a una completa applicazione di tutte le disposizioni della stessa restano ancora da migliorare nella maggior parte degli Stati membri.

L'esperienza maturata durante il controllo dell'attuazione della direttiva indica tuttavia che sono stati compiuti notevoli progressi. Non vi sono dubbi sul fatto che il livello di sicurezza dei porti europei abbia registrato un miglioramento. L'azione combinata dell'attuazione del regolamento e dell'applicazione della direttiva ha permesso di sviluppare un quadro credibile per prevenire le minacce alla sicurezza dei porti e ottenere un'adeguata protezione delle attività marittime e portuali. Sebbene l'impatto di queste misure sia difficilmente quantificabile dal punto di vista della dissuasione degli atti terroristici, le autorità portuali sono concordi nel riconoscere le apprezzabili conseguenze che esse hanno avuto sul fronte della netta diminuzione dei casi di contrabbando, furto e atti vandalici. Inoltre l'introduzione delle misure di sicurezza ha spesso condotto a rivedere l'organizzazione dei porti, ad esempio per quanto riguarda la circolazione e l'immagazzinamento delle merci, il controllo dell'accesso alle varie parti del porto o la definizione delle aree riservate. Queste misure si sono rivelate un prezioso strumento per migliorare l'efficacia delle attività portuali in un contesto altamente competitivo.

Come ricordato dalla Commissione nella comunicazione¹⁵ del 23 maggio 2013 *Porti: un motore per la crescita*, l'Unione dipende in misura notevole dai porti marittimi per gli scambi con il resto del mondo e nel suo mercato interno. La sicurezza dei porti e delle zone di avvicinamento è quindi essenziale per garantire la sicurezza globale del trasporto marittimo. Le condizioni della sicurezza portuale richiedono un alto livello di vigilanza da parte degli Stati membri e di preparazione da parte di tutti i soggetti interessati per garantire un livello di sicurezza elevato e uniforme in tutti i porti europei. Per questa ragione tutte le parti interessate devono continuare a lavorare per migliorare in modo permanente i dispositivi di prevenzione, protezione e reazione per contrastare le nuove minacce. A tale scopo, i sistemi di sicurezza degli impianti portuali e quelli del porto devono integrarsi perfettamente. L'efficacia delle

¹⁴ Nell'ambito degli scambi di informazione è stato chiesto agli Stati membri di fornire un compendio dei loro programmi. Alcuni hanno trasmesso dati precisi sull'ingaggio di controllori e sulle tabelle di svolgimento degli audit portuali mentre altri non sono stati in condizione di garantire lo stesso livello di precisione.

¹⁵ COM(2013) 295 definitivo.

relazioni tra il porto, i suoi impianti portuali e le navi che vi fanno scalo resta una delle grandi sfide di operatori e amministratori.

Nei prossimi mesi gli Stati membri dovranno riesaminare le valutazioni e i piani di sicurezza portuale secondo le disposizioni dell'articolo 10 della direttiva, che prevede, per tale riesame, una frequenza almeno quinquennale. In tal senso, la Commissione ritiene che la **metodologia messa a punto nello studio TAPS II** possa, in caso di necessità, essere validamente utilizzata per ridefinire il perimetro dei porti, anche tenendo in debito conto lo specchio d'acqua.

Si aggiunga che nell'ambito del programma di lavoro pluriennale delle ispezioni della Commissione verrà avviata una fase di controlli più approfonditi. Si tratterà, ad esempio, di proseguire l'esame dell'attuazione e l'applicazione delle procedure previste dai piani di sicurezza portuale applicabili ai passeggeri e ai veicoli da imbarcare su traghetti ro-ro (per loro natura particolarmente vulnerabili) o di verificare che gli Stati membri interessati collaborino alla valutazione della sicurezza portuale alle due estremità della linea marittima, nel caso di servizi di trasporto marittimo internazionale.

Infine la Commissione continuerà a lavorare con gli Stati membri per migliorare l'attuazione della direttiva con l'obiettivo comune di garantire una migliore protezione dei porti dell'Unione europea a beneficio di tutti i fruitori dei porti, degli utenti dei mezzi di trasporto, dell'economia del trasporto marittimo e della società nel suo complesso. Essa continuerà a vigilare sulla corretta applicazione di questa direttiva e a promuovere le azioni legali che riterrà necessarie.

Siurm Aesth



MINISTERO DEI TRASPORTI
Ufficio Circondariale Marittimo
PANTELLERIA
Ordinanza n° 01/2007

Il Tenente di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Pantelleria:

VISTA la Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare - SOLAS - Capitoli V, XI-1 e XI-2 - come emendati;

VISTO il Codice Internazionale per la Sicurezza delle navi e delle Infrastrutture Portuali - I.S.P.S. Code (International Ship and Facility Security Code);

VISTO il Regolamento (CE) n° 725/2004 del 31.03.2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali con il quale vengono fornite le linee guida comunitarie per l'interpretazione, l'applicazione, l'armonizzazione ed il controllo comunitario delle normative internazionali richiamate;

VISTE le Circolari Titolo "Port Security" n° 01, 11 e 17 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;

VISTE le Circolari IMO nn° 1111 e 1131 "guida relativa all'implementazione del Cap.XI-2 SOLAS e dell'ISPS Code";

VISTI il D.P.R. n. 184/2004 ed il D.M. 18/06/2004;

VISTA la valutazione dei rischi di Security prevista dalla Reg 10 - Cap.XI-2 della Solas 74 come emendata, relativa ai porti di Pantelleria Centro e dell'approdo di Scauri;

VISTI i ddpp. N. 82/016974/II in data 15/3/2004, 82/35972/II in data 7/6/2004, 82/039023 in data 22/6/2004 e 82/063765 in data 23/10/2004 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;

VISTO il dispaccio n.82/47122 in data 30.07.2004 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto avente ad oggetto "Security dei trasporti marittimi - Disposizioni su prestazioni occasionali per viaggi internazionali; dichiarazioni di sicurezza; accessi a bordo della nave";

VISTO il dispaccio prot. n. 09.02.16866 in data 19 maggio 2005 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto avente ad oggetto "Security portuale. Modalità applicative ISPS Code a strutture portuali pubbliche in porti non sede di autorità portuale. Banchine pubbliche;

VISTO il dispaccio n. 06/01//73089 del 82/003486/I in data 1/1/2005 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, relativo alle **facilitazioni** per gli equipaggi ed i rappresentanti dei sindacati dei lavoratori marittimi in ordine all'**accesso** e discesa a terra dalle navi;

VISTE le Ordinanze n. 11/2005, n. 18/2005 e n. 7/2006, relative alle misure di *Security* portuale nei porti di Pantelleria e Scauri;

VISTI gli articoli 16, 17, 28, 30, 62, 63, 65, 68, 79, 81, 83, 407, 409 e 1174 del Codice della Navigazione nonché gli artt. 59, 63 e 73 del relativo Regolamento di Esecuzione;

CONSIDERATA la necessità di regolamentare e riordinare in un unico testo la *Security* degli approdi anche alla luce delle recenti direttive;

VISTI gli atti d'ufficio e le altre disposizioni inerenti la *Maritime Security*;

RENDE NOTO

A seguito dell'entrata in vigore del Capitolo XI-2 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare - SOLAS e del Reg. (CE) n. 725/04, in relazione al traffico mercantile esistente, le banchine Molo Wojtyla del Porto Vecchio di Pantelleria e lo scalo alternativo di Scauri, di

seguito definite **Port Facility**, sono soggette alle norme di cui all'I.S.P.S. (International Ship and Facility Security) Code.

ORDINA

Articolo 1

Navi che intendono entrare in porto o rada

Tutte le navi mercantili soggette al Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS, e cioè :

- navi passeggeri, comprese le unità veloci da passeggeri, in navigazione internazionale;
- navi da carico, comprese le unità veloci, maggiore o uguale a T.S.L. 500, in navigazione internazionale;
- piattaforme mobili di perforazione off-shore;

oltre che ogni nave a cui si applicano le disposizioni di cui al Regolamento (CE) n° 725/2004 del 31.03.2004, e cioè:

- navi passeggeri classe A (ossia adibite a viaggi nazionali senza limiti di distanza dalla costa – D.Lgs. n. 45/2000)

che intendono entrare nel porto o nella rada di Pantelleria, dovranno far pervenire a questa Autorità Marittima (al fax della Sala Operativa 0931/423240 o alla e-mail pantelleria@guardiacostiera.it), direttamente o tramite Agenzia Marittima Raccomandataria, le informazioni di cui alla **scheda informativa conforme al modello in allegato 1**.

Tale comunicazione dovrà pervenire almeno 24 ore prima dell'arrivo in porto/rada o prima della partenza dal precedente porto di scalo, se il viaggio ha una durata inferiore alle 24 ore. Qualora il porto di scalo non fosse noto o se fosse stato modificato durante il viaggio, la predetta comunicazione dovrà avvenire non appena conosciuto.

Alla nave che rifiuti di fornire tali informazioni **potrà essere negato l'ingresso nel porto**.

Qualora, a seguito di appositi accertamenti, la nave non sia stata riscontrata conforme ai requisiti richiesti dalle normative internazionali in premessa citate, nei suoi confronti potranno essere adottati i seguenti provvedimenti:

1. l'obbligo di rettifica di eventuali non-conformità;
2. l'obbligo di procedere verso un luogo specificato nel mare territoriale per eventuali ispezioni;
3. l'ispezione della nave, qualora essa si trovi nel mare territoriale;
4. il divieto di ingresso nel porto.

Prima di porre in essere tali provvedimenti, la nave sarà informata ed il suo comandante potrà revocare l'intenzione di entrare nel porto o in rada. In tal caso, il presente articolo non troverà applicazione.

Ai fini della *Maritime Security* e fatte salve eventuali ragioni di sicurezza della navigazione (*Safety*), le unità che intendono ancorare nella rada di Pantelleria dovranno utilizzare i punti di fonda A1 e A2, come indicati nella Carta Nautica n. 241 edita dall'Istituto Idrografico della Marina Militare Italiana; in tal caso la nave dovrà essere preventivamente autorizzata via radio VHF Ch. 16 dalla Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pantelleria.

Articolo 2

Controllo delle navi in porto/rada

Le unità di cui al precedente articolo 1, quando si trovino nella rada o nel porto di Pantelleria e di Scauri, sono soggette ai controlli da parte di Funzionari debitamente autorizzati al fine di verificare che a bordo della nave vi sia un Certificato internazionale di sicurezza della nave (ISSC) ovvero un Certificato provvisorio internazionale di sicurezza della nave (IISSC) in corso di validità e rilasciato a norma delle disposizioni della parte A del Codice ISPS.

Qualora venisse accertato che il certificato non sia valido, ovvero sussistano comunque fondati motivi per ritenere che la nave non soddisfi i requisiti prescritti dal capitolo XI-2 SOLAS della parte A dell'ISPS Code, i predetti funzionari imporranno una o più misure di controllo come segue:

- ispezione della nave;
- ritardo o detenzione della nave;
- restrizione delle operazioni, ivi compreso il movimento della nave nel porto;
- espulsione della nave dal porto.

Tali misure di controllo potranno includere, in aggiunta o in alternativa, ulteriori misure amministrative e di polizia.

Articolo 3

Disposizioni relative agli accessi

L'accesso ai tratti di banchina soggette alle restrizioni di *Security (Port Facility)*, è consentito esclusivamente al sottototato personale e con le seguenti modalità :

- agli ispettori incaricati di espletare gli accertamenti prescritti dalla regola 9, comma 1, punto 1.1, del Capitolo XI-2 della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS 74), muniti del documento di identificazione prescritto dal D.M. 19.12.2003;
- ai funzionari di polizia e delle pubbliche amministrazioni competenti in materia di trasporto marittimo, previa esibizione del proprio documento di riconoscimento rilasciato dall'Amministrazione di appartenenza;
- a tutte le persone che ne abbiano la necessità per lo svolgimento della propria attività lavorativa o professionale connessa con l'arrivo/partenza/sosta della nave e/o con le operazioni tecnico-commerciali di questa, purchè in possesso di tessera di riconoscimento (conforme all'allegato 2 alla presente Ordinanza) rilasciata dal P.F.S.O., come definito al successivo articolo 2, ovvero dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Pantelleria. Detta tessera dovrà costantemente essere tenuta esposta in maniera ben visibile dal titolare;
- agli equipaggi ed ai passeggeri in transito, previo rilascio di pass a cura del P.F.S.O., purchè inseriti nelle liste equipaggio e passeggeri della nave ;
- ai passeggeri in caso di imbarco, purchè in possesso del titolo di viaggio e di idoneo documento di riconoscimento;
- ai rappresentanti dei sindacati dei lavoratori marittimi e ai familiari degli equipaggi, purchè compresi nella nota informativa comunicata dal comandante della nave al P.F.S.O. e previo pass da rilasciare a cura di quest'ultimo;
- alle persone che hanno necessità di accedere, occasionalmente e per motivi professionali, agli impianti portuali o a bordo delle navi, purchè in possesso di idonei pass rilasciati dal P.F.S.O. o dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Pantelleria.

Articolo 4

Misure di sicurezza minime

Ai fini della presente ordinanza per **utilizzatore abituale** delle banchine si intende:

- il terminalista, ossia l'impresa titolare di autorizzazione di cui all'art. 16 della L.84/94, nonché concessionaria di aree e banchine portuali con esercizio diretto delle attività;
- il concessionario della banchina di cui all'art. 18 della L. n. 84/94;
- l'impresa portuale definita dall'art. 16 della L. n. 84/94;
- il titolare di autorizzazione all'autoproduzione ex art.16.4 L.84/94 ed art.8 D.M. 585/95;
- il vettore della nave adibita al trasporto passeggeri(con o senza veicoli al seguito) di cui agli artt. 407 e 409 C.N.).

L'**utilizzatore abituale** delle banchine Molo Wojtyla del Porto Vecchio di Pantelleria e dello scalo alternativo di Scauri, in relazione all'approdo delle unità mercantili di cui al precedente articolo 1, dovrà provvedere alla redazione di un **Piano di Sicurezza (Port Facility Security Plan)** in conformità alle disposizioni di cui al I.S.P.S. Code e dovrà nominare un **P.F.S.O. (Port Facility Security**

Officier), mediante apposito atto di conferimento, controfirmato per accettazione, da depositare presso questa Autorità Marittima e presso l'Autorità designata Capitaneria di Porto di Trapani. In tale atto dovranno essere indicati i numeri telefonici di pronta rintracciabilità. Il P.F.S.O. è il responsabile dell'adozione delle misure di security previste dal predetto piano.

Nelle more dell'approvazione del piano di sicurezza, in corso di definizione, l'accosto delle navi indicate al precedente art. 1 alle Port Facilities di Pantelleria sarà comunque consentito, laddove l'utilizzatore abituale provveda alla nomina di un P.F.S.O. e purchè questi provveda ad attuare le sotto indicate misure minime di *Maritime Security*:

1. **Controllo accessi ed aree:**
 - l'area della Port – Facility, interessata alle operazioni di imbarco e sbarco merci e passeggeri, dovrà essere opportunamente delimitata con transenne o barriere mobili continue di altezza non inferiore a mt. 2, posizionate come indicato in seno agli stralci planimetrici in allegato 3 (Porto di Pantelleria) ed in allegato 4 (Porto di Scauri);
 - dovrà essere apposta ogni utile cartellonistica e segnaletica per indicare le restrizioni all'accesso alle predette aree ;
 - per tutto il periodo di permanenza della nave all'ormeggio, l'area portuale dovrà essere vigilata a cura di qualificato personale alle dirette dipendenze del P.F.S.O., incaricato, tra l'altro, di eseguire controlli alle persone ed ai bagagli, con frequenza ed intensità disposta dal P.F.S.O. in ragione del livello di sicurezza richiesto, anche con l'eventuale impiego di metaldetector e scanner, nei limiti all'uopo consentiti dalla legge;
 - il suddetto personale dovrà, altresì, effettuare dei controlli di sicurezza, sia prima che dopo l'interfaccia nave-porto, al fine di verificare l'assenza di rischi o di sostanze e dispositivi che possano determinare pericoli;
 - nel caso di operazioni commerciali compiute nelle ore notturne, dovrà essere garantito un sistema di illuminazione d'emergenza, autonomo dalla ordinaria rete di alimentazione delle banchine, che permetta di fronteggiare eventuali avarie, anche temporanee.
2. **Comunicazioni:**
 - tutti i componenti del servizio di vigilanza dovranno essere muniti di sistemi di comunicazione, quali telefonia mobile o portatile VHF, in modo da poter contattare, in caso di necessità, il P.F.S.O. o direttamente le Forze di Polizia.
3. **Controlli del carico:**
 - d'intesa con la nave, il PFSO dovrà assicurare adeguati controlli, anche a campione, per verificare che il carico imbarcato sia quello indicato nelle polizze di carico. La frequenza dei controlli è stabilita dal P.F.S.O. in ragione del livello di security e di quanto eventualmente richiesto dalla nave.
4. il P.F.S.O. dovrà tenere un apposito registro (**Security Log**), sulla sorta del modello in allegato 5, sui cui annotare:
 - il nome ed il numero IMO della nave con cui la Port Facility si interfaccia;
 - il livello di security della nave e della port facility;
 - la data di inizio e di conclusione delle operazioni portuali;
 - ogni altra notizia od informazione relativa alla sicurezza, tra cui le particolari misure concordate con le navi.
5. il P.F.S.O. sottoscrive la **D.O.S.**, come prevista in seno al successivo articolo, prima dell'inizio delle operazioni portuali e in tutti i casi previsti dal ISPS Code.
6. i **fornitori navali**, ossia tutti coloro che sono chiamati a prestare la propria opera sulla nave soggetta alle norme del ISPS Code, dovranno nominare un responsabile

alla sicurezza che assicuri lo scambio di comunicazioni con il P.F.S.O. e dovranno, altresì, rispettare le procedure da quest'ultimo previste per il riconoscimento e l'identificazione dei prestatori d'opera e per il controllo dei materiali e dei mezzi da imbarcare.

Articolo 5

Dichiarazione di sicurezza

Una nave soggetta alle normative di *Maritime Security* che chieda di entrare nel porto o nella rada di Pantelleria o Scauri, potrà richiedere al P.F.S.O., la predisposizione di una **dichiarazione di sicurezza (D.O.S.)** conforme al modello **allegato 6**, nei seguenti casi:

- la nave opera ad un livello di sicurezza più elevato dell'impianto portuale o di un'altra nave con cui è in interfaccia;
- esista un accordo sulla dichiarazione di sicurezza tra il Governo Italiano e lo Stato di Bandiera riguardo a determinati viaggi internazionali o a navi specifiche che effettuano tali viaggi;
- si è verificata una minaccia o un problema di sicurezza riguardante la nave o gli impianti portuali, ove applicabile.

Copia della predetta DOS dovrà essere presentata immediatamente a richiesta dell'Autorità Marittima.

La dichiarazione di sicurezza dovrà essere redatta :

1. dal comandante della nave o dall'ufficiale di sicurezza della nave (SSO) per conto della nave;
2. dal P.F.S.O..

La dichiarazione di sicurezza dovrà contenere i requisiti di sicurezza che possono essere ripartiti tra gli impianti portuali e la nave (o tra navi), con espressa dichiarazione delle responsabilità di ciascuno.

Nelle more dell'approvazione di un Port Facility Security Plan, la predetta DOS dovrà essere sempre redatta.

Art. 6

Servizi tecnico nautici

Ai fini della presente ordinanza sono servizi tecnico-nautici l'ormeggio, il bunkeraggio, la fornitura di acqua, il ritiro di residui oleosi e di rifiuti. Qualora dovessero essere istituiti, rientrerebbero in tale categoria anche il pilotaggio ed il rimorchio.

Gli operatori dei servizi tecnico-nautici che costituiscono, quasi sempre, il primo collegamento del porto con le navi, qualora rilevino aspetti che si presentino non regolari e che possano far temere rischi per la sicurezza da minacce, debbono prontamente rapportare all'Ufficio Circondariale Marittimo di Pantelleria.

Ai fini della pronta individuazione da parte delle navi, i mezzi nautici dei predetti servizi dovranno essere chiaramente riconoscibili tramite le scritte del servizio al quale sono destinati. Il personale invece deve essere dotato di tesserino di riconoscimento con fotografia e con indicazioni in italiano e inglese.

Gli esercenti i servizi tecnico-nautici, come sopra definiti, devono adempiere alle regole della presente ordinanza quando interagiscono con le navi di cui al precedente articolo 1.

In particolare, nel caso di **Servizi prestati con ausilio di unità navali**:

- a) il comandante dell'unità navale è il responsabile della security della predetta unità (ship security officer) e del rispetto della presente ordinanza;
- b) durante l'interfaccia con navi soggette al codice I.S.P.S. devono essere osservate le regole di security di cui all'**allegato 6**:

- c) a richiesta della nave, il comandante dell'unità sottoscrive la DOS;
- d) il Comandante dell'unità deve tenere apposito registro per la security (*security log*) secondo il formato di cui all'allegato 5.

Nel caso di Servizi prestati senza l'ausilio di unità navali:

- a) deve essere nominato un responsabile per la security che assicuri lo scambio di informazioni richiesto dalla nave o dal P.F.S.O.;
- b) devono essere predisposte adeguate procedure per rendere identificabile e riconoscibile il personale ed i mezzi impiegati.

Articolo 7

Navi non soggette al codice ISPS

Le navi non soggette al codice I.S.P.S., ad esclusione delle unità da diporto e della pesca, che operano in zone del porto soggette a regime di security, a richiesta del P.F.S.O. devono osservare le seguenti norme:

- compilare e tenere a bordo una **autovalutazione di security** secondo il modello in **allegato 7**;
- rispettare le norme di security previste in **allegato 8**;
- sottoscrivere la D.O.S. a richiesta del P.F.S.O..

E' fatto obbligo agli abituali utilizzatori, qualora la port facility non sia delimitata o perimetrata, ovvero gli accessi non siano controllati dal proprio personale, di provvedere, durante la permanenza delle predette navi non soggette alle normative internazionali di *Maritime Security*, di:

- TRANSENNARE e presidiare la banchina durante le operazioni portuali/imbarco provviste;
- TRANSENNARE la banchina durante la temporanea sospensione delle predette attività.

Articolo 8

Norme a contenuto generale

È fatto assoluto divieto a qualunque unità di ormeggiare lungo i tratti di banchina destinati all'operatività delle navi soggette alle norme di *Maritime Security*, per tutta la durata dell'interfaccia nave - porto. Durante lo stesso periodo, è, altresì, vietato a qualunque altra unità/mezzo di attraversare/occupare lo specchio acqueo antistante il suddetto tratto di banchina, entro mt.20 dal ciglio della stessa.

Articolo 9

Disposizioni finali

Le Ordinanze n. 11/2005, n. 18/2005 e n. 7/2006 sono abrogate.

I contravventori alla presente ordinanza, salvo che il fatto costituisca reato e ferme restando, in tal caso, le maggiori responsabilità sia civili che penali derivanti dall'illecito comportamento, saranno puniti ai sensi dell'art. 1174 del Codice della Navigazione.

Pantelleria, 26.02.2007

IL COMANDANTE
T.V.(CP) Maurizio RICEVUTO

Regole di security da osservarsi in porto (Port security code)

DOS

1. Misure di security per il controllo degli accessi.
Access Control Security measures

- Mantenere una guardia h24 durante le operazioni
- Maintain a 24 hours watch when in operation
- Identificare qualsiasi persona che sale a bordo
- Positively identify anyone accessing the craft
- Limitare fisicamente l'accesso all'unità e alle sue aree ristrette (plancia e sala macchina)
- Limit physical access to the craft and its sensitive areas (bridge and engine room)
- Controllare e verificare i bagagli a bordo e le provviste
- Check and screen packages, supplies and stores
- Illuminare adeguatamente ogni accesso alla nave
- Adequate lighting at access point of craft

2. Misure per le attività di security (durante le attività nave-nave o nave porto).
Activity security measures (when conducting ship-to-ship or ship to port facilities activity.

- Chiudere tutti gli accessi e le uscite non in uso
- Secure all unused exit / entrance doors.
- Verificare con regolarità evidenze di manomissioni (serrature danneggiate, segni di vandalismo, porte aperte etc)
- Check for evidence of tampering regularly (e.g. damaged locks, vandalism, open doors etc).
- Negare l'accesso a bordo alle persone non autorizzate
- Deny access to unauthorized persons to come on board.
- Segnalare alle Autorità qualsiasi pacco, bagaglio o provviste sospetto o abbandonato trovato a bordo.
- Report any suspicious or unattended packages, baggage or stores found on board to the relevant authority.

3. Misure per le attività di security durante al navigazione in acque portuali e della rada.
Security measures activity while navigating in port waters

- Mantenere una vedetta per le piccole unità.
- Keep a sharp look out for small unit craft.
- Mantenere una attenzione consapevole per qualsiasi unità o attività sospette.
- Maintain situational awareness for any suspicious activity or craft.
- Segnalare alle autorità qualsiasi attività o unità sospette.
- Report any suspicious activity or craft to the appropriate authority.

4. Misure di security relative ai mezzi di comunicazione.
Communication security measures and contact information.

- I mezzi di comunicazione devono essere prontamente disponibili per riferire alle autorità qualsiasi incidente o attività sospette.
- Communication equipment readily available for reporting of incident or suspicious activity to relevant authority.
- Per riferire qualsiasi unità o attività sospetta o per ottenere informazioni in materia di security contattare la Sala operativa della Capitaneria di Porto o la Polizia di frontiera.
- To report any suspicious activity or craft or person or seek security advice, please contact Coast Guard Station or Police.

Allegato 7 all'Ordinanza n01/2007 del 26.02.2007

Auto valutazione di security (Ship self-security assessment)

1. Accesso alla nave α Access to the ship		SI/YES	NO
Security level 1			
1.1	I mezzi di accesso sono identificati e monitorati (scale, cancelli, porte)? Are the access ladder identified and monitored (ladder, gangway, doors)?		
1.2	Viene richiesto un documento di identità per le persone che salgono a bordo? Are identity documents for all persons seeking to board the ship checked?		
1.3	I bagagli delle persone che salgono a bordo sono controllati Are personal effect and baggage of all persons seeking to board the ship checked?		
1.4	Gli spazi non presidiati adiacenti alle aree in cui i visitatori possono avere accesso sono chiusi con serrature o altri metodi? Are unattended spaces adjoining areas to which visitors have access secured by locking or other means?		
1.5	Sono previste procedure per dare l'allarme o reagire in case di accesso non autorizzato? Are there procedures for how to raise alarm and to react if unauthorized boarding is detected?		
In aggiunta per il security level 2 α additionally for security level 2			
1.6	È assegnato personale aggiuntivo per il controllo del ponte di coperta durante le ore notturne per scoraggiare accessi non autorizzati? Are additional personnel assigned to patron deck areas during silent hours to deter unauthorized access?		
1.7	Il numero dei punti di accesso alla nave è limitato, identificando quelli che devono essere chiusi e mezzi per bloccarli adeguatamente? Is the number of access point to the ship limited, identifying those to be closed and the means of adequately securing them?		
In aggiunta per il security level 3 α additionally for security level 3			
1.8	L'accesso alla nave è limitato ad un solo punto controllato? Is the access to the ship limited to a single, controlled access point?		
1.9	È stata pianificata l'evacuazione della nave? Is evacuation of the ship planned for?		
2. Aree ristrette α Restricted areas		SI/YES	NO
Security level 1			
2.1	Le aree ristrette sono definite e dove opportuno segnalate? Are restricted areas defined and where relevant clearly marked?		
2.2	Il personale della nave è in grado di identificare le aree ristrette? Is the ship's personal able to identify the restricted areas?		
2.3	Guardie o pattuglie sono impiegate per il monitoraggio delle aree ristrette? Are guards or patrols used to monitor the restricted areas		
2.4	Sono predisposte procedure per evitare l'ingresso non autorizzato nelle aree ristrette (plancia, sala macchine, alloggi, spazi del carico)? Are there measures to prevent unauthorized access to the restricted areas (bridge, engine room, crew accommodation, cargo spaces)?		
In aggiunta per il security level 2 α additionally for security level 2			
2.5	È assegnato personale aggiuntivo per il controllo delle aree ristrette? Are additional personnel assigned to guard and patrol restricted areas?		
2.6	Sono stabilite aree ristrette addizionali, controllate e monitorate, adiacenti al punto di accesso? Are additional restricted areas particularly adjacent to access point identified and monitored?		
In aggiunta per il security level 3 α additionally for security level 3			
2.7	Le aree ristrette sono perquisite come parte di una perquisizione generale della nave? Are restricted areas searched as part of the search of the ship?		

Firma per conto e a nome	
dell'impianto portuale.	della nave.
<i>(Firma dell'agente di sicurezza dell'impianto portuale)</i>	<i>(Firma del comandante o dell'ufficiale di sicurezza della nave)</i>

Nome e titolo del firmatario	
Nome:	Nome:
Titolo:	Titolo:
Coordinate di contatto <i>(compilare come necessario)</i> <i>(indicare i numeri di telefono o i canali/frequenze radio)</i>	
per l'impianto portuale:	per la nave:

Impianto portuale
 Agente di sicurezza dell'impianto portuale

Comandante
 Ufficiale di sicurezza della nave

Compagnia
 Agente di sicurezza della compagnia

1 Il presente modulo di dichiarazione di sicurezza è destinato alle relazioni tra una nave ed un impianto portuale. Se la dichiarazione riguarda due navi, il modulo deve essere opportunamente modificato.

Allegato 6 all'Ordinanza n. 01/2007 del 26.02.2007

Modulo di dichiarazione di sicurezza tra una nave ed un impianto portuale*
DICHIARAZIONE DI SICUREZZA

Nome della nave:	
Porto di immatricolazione:	
Numero IMO (SIN):	
Nome dell'impianto portuale:	

La presente dichiarazione di sicurezza è valida dal al, per le seguenti attività:.....

(elencare e descrivere le attività)

ai seguenti livelli di sicurezza

Livello o livelli di sicurezza stabiliti per la nave	
Livello o livelli di sicurezza stabiliti per l'impianto portuale:	

L'impianto portuale e la nave convengono delle misure e delle responsabilità di sicurezza illustrate di seguito per garantire l'osservanza delle prescrizioni della parte A del codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (codice ISPS).

L'apposizione della sigla dell'agente di sicurezza della nave o dell'agente di sicurezza dell'impianto portuale in queste colonne indica che l'attività in questione verrà effettuata, conformemente al piano pertinente approvato, da:

Attività	L'apposizione della sigla dell'agente di sicurezza della nave o dell'agente di sicurezza dell'impianto portuale in queste colonne indica che l'attività in questione verrà effettuata, conformemente al piano pertinente approvato, da:	
	L'impianto portuale:	La nave:
Esecuzione di tutti i compiti legati alla sicurezza		
Sorveglianza delle zone ad accesso ristretto per garantire che solo il personale autorizzato vi abbia accesso		
Controllo dell'accesso all'impianto portuale		
Controllo dell'accesso alla nave		
Sorveglianza dell'impianto portuale, comprese le zone di attracco e le zone attorno alla nave		
Sorveglianza della nave, comprese le zone di attracco e le zone attorno alla nave		
Movimentazione del carico		
Consegna delle provviste di bordo		
Movimentazione dei bagagli non accompagnati		
Controllo dell'imbarco delle persone e dei loro effetti personali		
Rapida disponibilità di sistemi di comunicazione di sicurezza tra la nave e l'impianto portuale		

I firmatari del presente accordo certificano che le misure e le disposizioni di sicurezza a cui sono soggetti l'impianto portuale e la nave durante le attività summenzionate sono conformi alle prescrizioni del capitolo XI-2 e della parte A del codice, che saranno applicate conformemente alle disposizioni già indicate nei rispettivi piani approvati o alle intese specifiche tra essi convenute e riportate in allegato.

Fatto a addi

Allegato 2 all'Ordinanza n01/2007 del 26.02.2007

	
SECURITY PASS /2005	
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PANTELLERIA HARBOUR MASTER'S OFFICE - PANTELLERIA	
	COGNOME E NOME: <i>Surname and Name:</i>
	DATA DI RILASCIO: <i>issuing date:</i>
	DATA DI SCADENZA: <i>Expiring date</i>
	QUALIFICA: <i>Title:</i>

<p>Il titolare della presente tessera di riconoscimento è autorizzato ad accedere al molo wojtyla del Porto di PANTELLERIA/ banchina commerciale del Porto di Scauri ed a bordo delle navi ivi ormeggiate. Il comandante della nave può riscontrare l'autenticità del presente documento richiedendo conferma all'Autorità Marittima. The holder of the present identification card is authorized to access the quay Wojtyla of Pantelleria Harbour/commercial quay of Scauri Harbour and on board of the ships moored. The authenticity of this document may be verified by ship's Master from local Coast Guard Office.</p>		
Convalida sino al: Valid until		
Convalida sino al: Valid until		

Automatic identification system
AIS
2010.2014

DIRETTIVE

SAFE SEA NET
Costo norme ISM, pesca e anti
traffico
CRIT

DIRETTIVA 2014/100/UE DELLA COMMISSIONE

del 28 ottobre 2014

nel tom
1700
win.

recante modifica della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 27, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) La competitività del trasporto marittimo europeo può essere agevolata mediante un uso più efficiente delle risorse e un migliore utilizzo delle informazioni elettroniche.
- (2) Al fine di massimizzare l'efficienza ed evitare la duplicazione degli sforzi, è necessario basarsi su piattaforme nazionali e dell'Unione e soluzioni tecniche già esistenti, nonché sulla normalizzazione, sfruttando anche i benefici degli investimenti in sistemi già effettuati.
- (3) Il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet), istituito ai sensi della direttiva 2002/59/CE, oltre a migliorare la sicurezza marittima e dei porti, la protezione dell'ambiente e la prevenzione dell'inquinamento, consente lo scambio, in conformità alla legislazione dell'Unione, di informazioni supplementari volte a promuovere l'efficienza del traffico e del trasporto marittimi.
- (4) Per consentire un risparmio sui costi, evitare di creare molteplici gruppi di esperti di alto livello e approfittare dell'esperienza dell'HLSG, i principi di gestione di SafeSeaNet e le mansioni a esso assegnate dovrebbero essere adeguati per estendersi agli ulteriori ambiti disciplinati dalla direttiva.
- (5) La direttiva 2002/59/CE prevede che gli Stati membri e la Commissione collaborino per sviluppare e aggiornare il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi, sulla base dell'esperienza acquisita circa il funzionamento del sistema, il suo potenziale e le sue funzioni, al fine di migliorarlo ulteriormente, tenendo conto degli sviluppi nelle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.
- (6) Sono state acquisite esperienze e sono stati compiuti progressi tecnologici, in particolare in materia di sviluppo di un sistema di scambio di dati interoperabili in grado di combinare le informazioni di SafeSeaNet con le informazioni di altri sistemi di monitoraggio e di localizzazione esistenti nell'Unione (CleanSeaNet, Centro dati dell'Unione europea per l'identificazione e il tracciamento a lungo raggio delle navi (Centro dati europeo LRIT) e THETIS) nonché di altri sistemi esterni (ad esempio, satellite AIS), facilitando ulteriormente l'integrazione dei servizi marittimi. Sono state avviate diverse iniziative via satellite AIS, anche da parte degli Stati membri, il che conferma i vantaggi operativi dell'accesso ai dati SAT-AIS.
- (7) I sistemi e le applicazioni accettati dall'EMSA sono in grado di fornire alle autorità degli Stati membri e agli organismi dell'Unione informazioni complete relative, ad esempio, alle posizioni delle navi, ai carichi pericolosi, all'inquinamento ecc. Essi possono altresì fornire servizi di sostegno in ambiti quali il controllo delle coste, le operazioni antipirateria e le statistiche, nel rispetto dei diritti di accesso attribuiti in conformità al documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità (IFCD), elaborato e aggiornato a norma dell'articolo 22 bis e dell'allegato III della direttiva.

⁽¹⁾ GUL 208 del 5.8.2002, pag. 10.

Sweden	CAA
Slovenia	CAA
Slovakia	Ministry of Transport
UK	Department for Transport
Switzerland	FOCA
Norway	CAA-N and NCTV
Iceland	ICETRA
Other	EFTA Surveillance Authority

Contact:

EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

Directorate A - Policy coordination
The Director

Brussels,
DG MOVE A5/GH/fc
move.a.5(2016)

**SUMMARY RECORD OF THE 66TH MEETING OF THE COMMITTEE FOR
MARITIME SECURITY**

HELD IN BRUSSELS ON 30 NOVEMBER 2016

On 30 November 2016, the 66th meeting of the Committee for Maritime Security, established by Regulation (EC) No 725/2004, was held in Brussels. Representatives of 21 Member States and observers from Norway, Iceland and EFTA Surveillance Authority were present during the meeting. The meeting was chaired by Mr Carlos Mestre, Head of the Security Unit at the Commission's Directorate-General for Mobility and Transport.

The deadline for written comments on the recommendations proposed by the consultant of the study on cruise ship security in view of possible improvement of cruise ship security was extended, on the basis of which the Committee will continue the discussion during its next meeting.

There was an agreement to reconvene the relevant Working Groups to look again into the draft documents on tests and methodology of inspections, following the adoption of Commission Implementing Regulation (EU) 2016/462 of 30 March 2016 amending Regulation (EC) 324/2008 laying down procedures for conducting Commission inspections in the field of maritime security.

The MARSEC Committee considered several topics on the implementation of Regulation (EC) No 725/2004 and Directive 2005/65/EC and the Commission inspections. The Committee exchanged information and points of view on various maritime security related subjects and the inspections.

The Commission debriefed the MARSEC Committee about the outcome of the work of IMO MSC 97 and the latest piracy-related developments. The MARSEC Committee heard a presentation related to the increase of the maritime security level and information on cybersecurity.

The MARSEC Committee will continue the discussion on the security of ropax ships.

The 67th meeting of the MARSEC Committee is scheduled for 1 February 2017.

Brussels, 18 November 2016

**SUMMARY RECORD OF THE 91st MEETING OF THE REGULATORY
COMMITTEE FOR CIVIL AVIATION SECURITY**

Held in Brussels, 16 November 2016

On 16 November 2016 a session of the 91st meeting of the Regulatory Committee for Civil Aviation Security, established by Article 19 of Regulation (EC) No 300/2008, was held in the Centre de Conférences Albert Borschette, in Brussels.

Representatives of 26 European Union Member States were present at the meeting together with representatives of Norway, Switzerland, Iceland and the ESA/EFTA Surveillance Authority, as observers. EE, CY, HR and ECAC were absent. Mr Carlos Mestre, Head of the Security Unit from the Commission's Directorate-General for Mobility and Transport chaired the meeting.

Representatives of the Member States and observers were invited to participate in the 87th meeting of Stakeholders Advisory Group on Aviation Security (SAGAS) scheduled to take place the following day, i.e. on 17 November 2016.

The **Agenda** as proposed by the Commission was agreed by Member States with additional issues added upon request of CH regarding alternative security measures. This additional point was discussed under AOB points.

The Committee adopted the **Minutes** of its previous 90th meeting that took place on 21 September 2016.

Under point 3 **Policy initiatives – Landside security**, the Commission debriefed Member States about the outcomes of the Conference on Transport Security of public areas that took place on 7-8 November 2016. The Commission also updated Member States on a study on the protection of landside areas at EU airports that shall be launched before the end of 2016. **Air cargo** topics were divided into several sub-points. Under **ACC3 legislation**, following several Air cargo Working Group meetings, the Commission presented a concept document indicating areas for possible changes to cargo legislation. After a further working group the Commission will prepare a draft implementing act. The Commission also debriefed about the recent EU aviation security validators' workshop that took place on 17-18 October 2016 and has been considered greatly successful. Under the **6th round of cargo risk assessment** the Commission discussed options on the way forward in respect of several Third Countries for which the results of the risk assessment have highlighted potential need to change their current status.

Concerning **aircraft security**, all possible changes to the rules on aircraft security have been incorporated in the small amendment exercise. As regards the 2016 Small amendments exercise the Commission received a significant number of proposals. The drafting suggestions constitute a compromise text for a concept document reconciling the

different opinions expressed so far. The Commission will prepare draft implementing act on all the above points, including cargo which will be presented for vote at the 2017 March 92nd AVSEC meeting.

Under the point **adaptability to time critical threat information**, a document was presented that concluded on earlier discussions. It identified 3 areas of elements on which regulation is considered appropriate. Member States were invited to comment and provide contributions in writing, so this issue can be developed further.

As regards **EU certification system for aviation security equipment**, DG HOME was not available to make a presentation on a recently adopted proposal for a regulation. Member States were informed that the ordinary legislative procedure has been launched and suggested Member States to follow the negotiations at the Council (AVIA Working Group) and at the European Parliament (TRAN Committee).

Under point 4 of the Agenda concerning **inspection activities**, the Commission provided an update of recent inspections undertaken by the Commission and gave an overview on open/closed inspection files since the last AVSEC Committee meeting. Member States were invited to attend an Inspection Working Group on 18 November 2016.

As regards Point 5 of the Agenda (**International developments**), debrief from the 39th ICAO triennial assembly was provided and Member States were invited to actively contribute to works on revising USAP and GASEP. The Commission also informed about the upcoming launch of **One Stop Security** talks with Singapore and pointed out to other 3rd countries with which One stop security arrangements might be launched in a medium-term.

Under point 6 of the Agenda - **Any other business**, CH brought up an issue of **alternative security measures** and inquired if an informative overview could be provided by the Commission as in the case of More Stringent Measures. NL informed about the recent **ruling of its Supreme Court** confirming tooth paste and sun block creams for the purpose of LAGs screening procedures at NL airports as medicine. The chair informed about a recent **reorganisation** of Directorate-General for Mobility and Transport, pointing out that one strong security unit with expertise in land transport, maritime and aviation security has been created. The chair also informed about DG MOVE's close cooperation with the recently appointed Commissioner King responsible for **Security Union** and how transport security impacted on it.

Next meeting will take place on 1-2 March 2017 in Brussels.

Operazione di coordinamento

2. Le misure disposte dalla presente direttiva si applicano a tutti i porti situati nel territorio di uno Stato membro che contengono uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza dell'impianto portuale approvato a norma del regolamento (CE) n. 725/2004. La presente direttiva non si applica alle installazioni militari portuali.

3. ~~Gli Stati membri individuano i confini di ciascun porto ai fini della presente direttiva, tenendo in debito conto le informazioni contenute nella valutazione di sicurezza del porto.~~

4. Ove i confini di un impianto portuale ai sensi del regolamento (CE) n. 725/2004, quali definiti da uno Stato membro, inglobino tutto il porto, le disposizioni pertinenti del regolamento (CE) n. 725/2004 prevalgono su quelle della presente direttiva.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

«porto», una specifica area terrestre e marittima con confini definiti dallo Stato membro in cui il porto è situato, comprendente impianti e attrezzature intesi ad agevolare le operazioni commerciali di trasporto marittimo;

2. «interfaccia nave/porto», le interazioni che hanno luogo quando una nave è direttamente ed immediatamente interessata da attività che comportano il movimento di persone o di merci o la fornitura di servizi portuali verso la nave o dalla nave;

3. «impianto portuale», un luogo in cui avviene l'interfaccia nave/porto. Comprende aree quali le zone di ancoraggio, di ormeggio, le aree di accosto dal mare, secondo i casi;

4. «punto di contatto per la sicurezza del porto», l'organismo nominato da ogni Stato membro per fungere da punto di contatto per la Commissione e gli altri Stati membri per l'attuazione, il controllo e l'informazione sull'applicazione delle misure di sicurezza dei porti di cui alla presente direttiva;

5. «Autorità di sicurezza del porto», l'autorità responsabile per le questioni di sicurezza in un dato porto.

Articolo 4

Coordinamento con le misure adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004

Gli Stati membri garantiscono lo stretto coordinamento fra le misure di sicurezza dei porti introdotte dalla presente direttiva e quelle adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004.

Articolo 5

Autorità di sicurezza del porto

1. Gli Stati membri designano un'autorità di sicurezza del porto per ciascuna area portuale rientrante nel campo di applicazione della presente direttiva. Un'autorità di sicurezza del porto può essere designata per più di un porto.

2. L'autorità di sicurezza del porto ha la responsabilità di predisporre e applicare piani di sicurezza del porto in base alle conclusioni delle valutazioni di sicurezza del porto.

3. Gli Stati membri possono designare una «autorità competente per la sicurezza marittima», prevista dal regolamento (CE) n. 725/2004 quale autorità di sicurezza del porto.

Articolo 6

Valutazione di sicurezza del porto

1. Gli Stati membri provvedono a che siano effettuate valutazioni di sicurezza dei porti che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva. Dette valutazioni tengono debito conto delle specificità delle diverse zone di un porto e, se ritenuto opportuno dalla pertinente autorità dello Stato membro di cui trattasi, delle aree adiacenti se queste hanno un impatto sulla sicurezza del porto, e si avvalgono delle valutazioni effettuate a norma del regolamento (CE) n. 725/2004 per impianti portuali all'interno dei loro confini.

2. Ogni valutazione di sicurezza del porto è effettuata tenendo conto almeno delle prescrizioni dettagliate di cui all'allegato I.

3. Le valutazioni di sicurezza dei porti possono essere effettuate da un organismo di sicurezza riconosciuto, ai sensi dell'articolo 11.

4. Le valutazioni di sicurezza del porto sono soggette all'approvazione dello Stato membro interessato.

- (9) Gli Stati membri dovrebbero poter istituire commissioni per la sicurezza del porto incaricate di fornire consulenza pratica nei porti che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero far sì che le responsabilità in materia di sicurezza portuale siano chiaramente riconosciute da tutte le parti interessate. Gli Stati membri dovrebbero sorvegliare l'adempimento delle norme di sicurezza, istituire con chiarezza un'autorità responsabile per tutti i loro porti, approvare tutte le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza per i loro porti, definire e comunicare se opportuno i livelli di sicurezza e badare a che le misure adottate siano adeguatamente notificate, attuate e coordinate.
- (11) Gli Stati membri dovrebbero approvare valutazioni e piani e controllarne l'attuazione nei loro porti. Per ridurre al minimo i disagi nei porti e l'onere amministrativo per gli organi ispettivi, il controllo da parte della Commissione sull'applicazione della direttiva dovrebbe essere effettuato unitamente alle ispezioni di cui all'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 725/2004.
- (12) Gli Stati membri dovrebbero garantire che un punto di contatto per la sicurezza del porto mantenga i collegamenti fra la Commissione e gli Stati membri. Essi dovrebbero comunicare alla Commissione quali siano i porti cui si applica la direttiva, sulla base delle valutazioni di sicurezza effettuate.
- (13) L'applicazione effettiva ed uniforme delle misure della politica di sicurezza solleva importanti questioni connesse con gli aspetti del suo finanziamento. Il finanziamento di talune misure di sicurezza addizionali non dovrebbe portare a distorsioni della concorrenza. Entro il 30 giugno 2006, la Commissione dovrebbe sottoporre al Parlamento europeo e al Consiglio i risultati di uno studio sui costi connessi alle misure adottate nell'ambito della presente direttiva, che affronti in particolare la questione della ripartizione degli oneri finanziari tra le autorità pubbliche, le autorità portuali e gli operatori.
- (14) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- (15) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva andrebbero adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (16) Occorrerebbe stabilire una procedura per adeguare la presente direttiva agli sviluppi degli strumenti internazionali e, in seguito alle esperienze acquisite, adattare o completare le disposizioni dettagliate di cui agli allegati della presente direttiva, senza ampliare il campo di applicazione di quest'ultima.
- (17) Poiché gli scopi della presente direttiva, vale a dire l'instaurazione equilibrata di misure utili nel settore della politica dei trasporti e dei porti marittimi non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della dimensione europea della presente direttiva, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, la presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi.
- (18) Poiché la presente direttiva riguarda i porti marittimi, gli obblighi in essa contenuti non si applicano all'Austria, alla Repubblica ceca, all'Ungheria, al Lussemburgo e alla Slovacchia.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto

1. Obiettivo principale della presente direttiva è quello di introdurre misure comunitarie volte a migliorare la sicurezza dei porti di fronte al pericolo costituito da incidenti di sicurezza. La presente direttiva garantisce altresì che le misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004 beneficino di un rafforzamento della sicurezza nei porti.

2. Le misure di cui al paragrafo 1 sono:

- a) norme comuni fondamentali sulle misure di sicurezza nei porti;
- b) un meccanismo attuativo per tali norme;
- c) meccanismi appropriati di controllo di adempienza.

Articolo 2

Campo di applicazione

1. La presente direttiva fissa misure di sicurezza che vanno osservate nei porti. Gli Stati membri possono applicare le disposizioni della presente direttiva alle zone connesse con i porti.

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

Regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali

Gazzetta ufficiale n. L 129 del 29/04/2004

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

- visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,
- vista la proposta della Commissione,
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,
- previa consultazione del Comitato delle regioni,
- deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) Le azioni illecite intenzionali e, segnatamente, il terrorismo sono fra le minacce più gravi per gli ideali di democrazia e di libertà ed i valori di pace che rappresentano l'essenza dell'Unione europea.
- (2) È opportuno garantire in permanenza la sicurezza dei trasporti marittimi della Comunità europea, quella dei cittadini che fanno uso di detti trasporti, nonché la sicurezza dell'ambiente dinanzi alla minaccia di azioni illecite intenzionali, come gli atti di terrorismo, gli atti di pirateria o altri atti dello stesso tipo.
- (3) Nel trasporto di merci contenenti sostanze particolarmente pericolose, come le sostanze chimiche e radioattive, i pericoli causati da azioni illecite intenzionali possono avere gravi conseguenze per i cittadini e per l'ambiente dell'Unione.
- (4) La Conferenza diplomatica dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato, il 12 dicembre 2002, alcuni emendamenti alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS), nonché un Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS). Questi strumenti, che sono intesi a migliorare la sicurezza delle navi adibite al commercio internazionale e dei relativi impianti portuali, comprendono disposizioni di natura obbligatoria, di alcune delle quali dovrà essere precisata l'efficacia nella Comunità e disposizioni con valore di raccomandazione, alcune delle quali dovranno essere rese obbligatorie all'interno della Comunità.
- (5) Ferma restando la normativa degli Stati membri nel settore della sicurezza nazionale e delle misure che possono essere adottate sulla base del titolo VI del trattato sull'Unione europea, è opportuno che il conseguimento dell'obiettivo di sicurezza di cui al considerando n. 2 avvenga tramite l'adozione di misure idonee nel settore della politica del trasporto marittimo, definendo norme comuni relative all'interpretazione, all'applicazione ed al controllo all'interno della Comunità delle disposizioni adottate dalla Conferenza diplomatica dell'IMO il 12 dicembre 2002. Per l'adozione delle modalità di applicazione dettagliate è opportuno delegare alla Commissione le necessarie competenze di esecuzione.
- (6) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- (7) La sicurezza dovrebbe essere rafforzata non solo per le navi adibite al traffico marittimo internazionale e per gli impianti portuali che ad esse forniscono servizi, ma anche per le navi che effettuano servizi di linea in traffico nazionale in seno alla Comunità e per i relativi impianti portuali; in particolare dovrebbe essere rafforzata la sicurezza delle navi passeggeri a motivo dell'elevato numero di vite umane che questo tipo di traffico espone a rischi.
- (8) La parte B del Codice ISPS contiene una serie di raccomandazioni la cui applicazione dovrebbe essere resa obbligatoria all'interno della Comunità per concorre in modo più omogeneo al conseguimento dell'obiettivo di sicurezza descritto al considerando n. 2.
- (9) Per contribuire alla realizzazione dell'obiettivo riconosciuto e necessario di promuovere il traffico marittimo intracomunitario a corto raggio, è opportuno che gli Stati membri vengano invitati a concludere, in relazione alla Regola 11 delle misure speciali per migliorare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS, gli accordi riguardanti le disposizioni in materia di sicurezza per il traffico marittimo intracomunitario di linea su rotte fisse che fanno uso di impianti portuali associati specifici, senza per questo compromettere il livello generale di sicurezza auspicato.
- (10) Per gli impianti portuali situati in porti che solo occasionalmente forniscono servizi al traffico marittimo internazionale potrebbe risultare non proporzionato applicare in via permanente il complesso di regole di sicurezza previste dal presente regolamento. Gli Stati membri dovrebbero determinare, in base alle valutazioni di sicurezza che effettueranno, i porti interessati e le misure alternative atte a garantire un livello di protezione adeguato.
- (11) Gli Stati membri dovrebbero sottoporre ad un attento controllo dell'osservanza delle norme di sicurezza le navi di qualunque origine che intendono entrare in un porto della Comunità. Lo Stato membro interessato dovrebbe designare una "autorità competente per la sicurezza marittima" incaricata di coordinare, attuare e controllare l'applicazione delle misure di sicurezza prescritte dal presente regolamento in relazione alle navi ed agli impianti portuali. Tale autorità dovrebbe esigere da ogni nave che chieda di entrare in un porto di fornire anticipatamente le informazioni riguardanti il suo certificato internazionale di sicurezza ed i livelli di sicurezza ai quali sta operando ed ha in precedenza operato, come pure qualunque altra informazione pratica relativa alla sicurezza.
- (12) È opportuno prevedere la possibilità che gli Stati membri concedano deroghe all'obbligo sistematico di fornire le informazioni di cui al considerando n. 11 per i servizi marittimi intracomunitari o nazionali di linea, sempre che tali informazioni possano essere fornite in qualsiasi momento dalle società di navigazione che effettuano tali servizi a richiesta delle autorità competenti degli Stati membri.
- (13) I controlli di sicurezza nel porto possono essere effettuati dalle autorità competenti per la sicurezza marittima degli Stati membri, ma anche, per quanto concerne i certificati internazionali di sicurezza, dagli ispettori che operano ai fini del controllo da parte dello Stato di approdo, quale previsto dalla direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995 relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che

navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo). Occorre quindi prevedere la complementarità delle autorità qui richiamate qualora tali operazioni non vengano compiute dalla stessa autorità.

(14) Stante l'esistenza di una pluralità di soggetti competenti per l'applicazione delle misure di sicurezza, ciascuno Stato membro dovrebbe designare un'unica autorità competente responsabile del coordinamento e del controllo, a livello nazionale, dell'applicazione delle misure di sicurezza del trasporto marittimo. Gli Stati membri dovrebbero predisporre i mezzi necessari ed elaborare un piano nazionale per l'applicazione del presente regolamento allo scopo di conseguire l'obiettivo di sicurezza descritto al considerando n. 2, in particolare attraverso un calendario di applicazione anticipata di talune misure, secondo le indicazioni della risoluzione 6 adottata il 12 dicembre 2002 dalla Conferenza diplomatica dell'IMO. È necessario che l'efficacia dei controlli sull'applicazione di ciascun sistema nazionale sia oggetto di ispezioni effettuate sotto la supervisione della Commissione.

(15) L'applicazione effettiva ed uniforme delle misure di tale politica solleva importanti questioni connesse agli aspetti del suo finanziamento. Il finanziamento di talune misure addizionali di sicurezza non deve portare a distorsioni della concorrenza. Al riguardo, la Commissione dovrebbe avviare immediatamente uno studio (dedicato in particolare alla ripartizione del finanziamento tra le autorità pubbliche e gli operatori, fatta salva la ripartizione delle competenze tra gli Stati membri e la Comunità europea) e sottoporre al Parlamento europeo e al Consiglio i risultati e le eventuali proposte, se opportuno.

(16) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione. A tal fine occorre costituire una procedura di adeguamento del presente regolamento alla luce dell'esperienza acquisita, per conferire carattere cogente ad ulteriori disposizioni della parte B del Codice ISPS diverse da quelle che il presente regolamento rende fin da ora obbligatorie.

(17) Poiché gli scopi del presente regolamento, ossia l'introduzione e l'applicazione di misure utili nel settore della politica dei trasporti marittimi, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa della dimensione europea del presente regolamento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1 - Obiettivi

1. Il presente regolamento ha, come obiettivo principale, l'introduzione e l'applicazione delle misure comunitarie finalizzate a migliorare la sicurezza delle navi adibite al commercio internazionale ed al traffico nazionale, nonché dei relativi impianti portuali, contro le minacce di azioni illecite intenzionali.

2. Il regolamento intende inoltre fornire una base per l'interpretazione e l'applicazione armonizzata e per il controllo comunitario delle misure speciali per migliorare la sicurezza marittima adottate dalla Conferenza diplomatica dell'IMO il 12 dicembre 2002, che ha modificato la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS) e che ha istituito il Codice internazionale relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS).

Articolo 2 - Definizioni

Al fini del presente regolamento si intende per:

- 1) "misure speciali per migliorare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS", gli emendamenti, quali figurano all'allegato I del presente regolamento, che inseriscono il nuovo capitolo XI-2 nell'allegato alla Convenzione SOLAS dell'IMO, nella sua versione aggiornata;
- 2) "codice ISPS", il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali dell'IMO, nella sua versione aggiornata;
- 3) "parte A del Codice ISPS", il preambolo e le prescrizioni obbligatorie, che costituiscono la parte A del Codice ISPS, quali figurano all'allegato II del presente regolamento, riguardanti le disposizioni del capitolo XI-2 dell'allegato alla Convenzione SOLAS, nella sua versione aggiornata;
- 4) "parte B del Codice ISPS", gli orientamenti costituenti la parte B del Codice ISPS che figurano nell'allegato III del presente regolamento, quali figurano all'allegato III del presente regolamento, riguardanti le disposizioni del capitolo XI-2 dell'allegato alla Convenzione SOLAS, come modificata, e della parte A del Codice ISPS, nella sua versione aggiornata;
- 5) "sicurezza marittima", la combinazione delle misure preventive dirette a proteggere il trasporto marittimo e gli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali;
- 6) "punto di contatto per la sicurezza marittima", l'organismo nominato da ogni Stato membro per fungere da punto di contatto per la Commissione e gli altri Stati membri per l'attuazione, il controllo e l'informazione sull'applicazione delle misure di sicurezza marittima definite nel presente regolamento;
- 7) "autorità competente per la sicurezza marittima", un'autorità nominata da uno Stato membro per coordinare, attuare e controllare l'applicazione delle misure di sicurezza definite dal presente regolamento in relazione alle navi e/o ad uno o più impianti portuali. Le competenze di tale autorità possono essere diverse a seconda delle mansioni assegnatele;
- 8) "traffico marittimo internazionale", qualunque collegamento marittimo via nave tra un impianto portuale di uno Stato membro e un impianto portuale situato fuori di tale Stato membro o viceversa;
- 9) "traffico marittimo nazionale", qualunque collegamento via nave effettuato nelle zone marittime tra un impianto portuale di uno Stato membro e lo stesso impianto portuale o un altro impianto portuale di tale Stato membro;
- 10) "servizio di linea", una serie di traversate organizzate in modo da assicurare un servizio di collegamento tra due o più impianti portuali:
 - a) secondo un orario pubblicato; oppure
 - b) con una regolarità o una frequenza tali da costituire un servizio sistematico riconoscibile;
- 11) "impianto portuale", un luogo in cui avviene l'interfaccia nave/porto; comprende aree quali le zone di ancoraggio, di ormeggio e di accosto dal mare, secondo i casi;
- 12) "interfaccia nave/porto", le interazioni che hanno luogo quando una nave è direttamente ed immediatamente interessata da attività che comportano il movimento di persone, o di merci o la fornitura di servizi portuali verso la nave o dalla nave;
- 13) "azione illecita intenzionale", atto intenzionale, che, per la sua natura o per il suo contesto, potrebbe danneggiare le navi utilizzate nel traffico marittimo tanto internazionale quanto nazionale, i loro passeggeri o il loro carico o i relativi impianti portuali.

Articolo 3 - Misure comuni e ambito di applicazione

1. Per quanto riguarda il traffico marittimo internazionale, gli Stati membri applicano integralmente, entro il 1o luglio 2004, le misure speciali per migliorare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS e la parte A del Codice ISPS, secondo le modalità e nei confronti delle navi, delle società e degli impianti portuali prescritti dagli strumenti suddetti.

2. Per quanto riguarda il traffico marittimo nazionale, gli Stati membri applicano, entro il 1o luglio 2005, le misure speciali per migliorare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS e della Parte A del Codice ISPS, nella versione adottata dalla Conferenza diplomatica internazionale dell'IMO il 12 dicembre 2002, alle navi passeggeri di classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni o norme di sicurezza per le navi da passeggeri, adibite al traffico nazionale nonché alle loro società, quali definite alla Regola IX/1 della Convenzione SOLAS, ed agli impianti portuali che ad esso prestano servizi.

3. Gli Stati membri decidono, dopo una valutazione obbligatoria dei rischi per la sicurezza, in che misura

Allegato I

al

Gazzetta ufficiale n. L 129 del 29/04/2004

EMENDAMENTI ALL'ALLEGATO ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

"CAPITOLO XI-2 MISURE SPECIALI PER MIGLIORARE LA SICUREZZA MARITTIMA

Regola 1 - Definizioni

1 Ai fini del presente capitolo, salvo espressa disposizione contraria.:

- 1 'Nave portarinfusa' significa una nave portarinfusa come definita alla Regola IX/1.6..
- 2 'Nave chimichiera' significa una nave chimichiera come definita alla Regola VII/8.2..
- 3 'Nave gasiera' significa una nave gasiera come definita alla Regola VII/11.2..
- 4 'Unità veloce' significa un'unità come definita alla Regola X/1.2..
- 5 'Piattaforma mobile di perforazione offshore' significa un'unità di perforazione mobile offshore a propulsione meccanica come definita alla Regola IX/1 che non si trova sul luogo della perforazione..
- 6 'Nave petroliera' significa una nave petroliera come definita alla Regola II-1/2.12..
- 7 'Società' significa una società come definita alla Regola IX/1..
- 8 'Interfaccia nave/porto' significa le interazioni che hanno luogo quando una nave è direttamente ed immediatamente interessata da azioni che comportano il movimento di persone, di merci o la fornitura di servizi portuali alla nave o dalla nave..
- 9 'Impianto portuale' è una località, individuata dal Governo Contraente o dall'Autorità designata, nella quale ha luogo l'interfaccia nave/porto. Essa comprende aree come le zone di ancoraggio, banchine di sosta e gli accessi dal mare, a seconda dei casi..
- 10 'Attività da nave a nave' significa ogni attività non connessa ad un impianto portuale che implichi il trasferimento di merci o persone da una nave all'altra..
- 11 'Autorità designata' significa l'organizzazione (o le organizzazioni) o l'amministrazione (o le amministrazioni) cui il Governo Contraente abbia affidato il compito di far osservare le disposizioni del presente capitolo relative alla sicurezza dell'impianto portuale e all'interfaccia nave/porto, dal punto di vista dell'impianto portuale..
- 12 'Codice ISPS (International Ship and Port Facility Security Code)' significa il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali, comprendente una parte A (le cui disposizioni hanno natura cogente) e una parte B (le cui disposizioni hanno natura di raccomandazione) adottato il 12 dicembre 2002 con la risoluzione n. 2 della Conferenza dei Governi Contraenti della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita in mare, come può essere modificata dall'Organizzazione stessa, a condizione che:
 - 1 gli emendamenti alla parte A del Codice vengano adottati, entrino in vigore ed acquistino efficacia in conformità con l'articolo VIII della presente Convenzione concernente le procedure di emendamento applicabili all'annesso ad eccezione del capitolo I; e che.
 - 2 gli emendamenti alla parte B del Codice siano adottati dal Comitato per la sicurezza marittima in conformità con il proprio regolamento interno.
- 13 'Incidente di sicurezza' significa qualsiasi atto o circostanza sospetti che minaccino la sicurezza di una nave, ivi comprese le unità mobili di perforazione offshore e le unità ad alta velocità, ovvero la sicurezza di un impianto portuale o di un'interfaccia nave/porto o di un'attività da nave a nave..
- 14 'Livello di sicurezza' significa la qualificazione del grado di rischio che un incidente di sicurezza possa essere tentato o possa verificarsi..
- 15 'Dichiarazione di sicurezza' è l'accordo raggiunto tra una nave da un lato e, dall'altro, un impianto portuale o un'altra nave con cui essa si interfaccia, nel quale sono specificate le misure di sicurezza che ciascuna delle parti attuerà..
- 16 'Organismo di sicurezza riconosciuto' è un'organizzazione dotata di adeguata esperienza nelle questioni legate alla sicurezza e di conoscenza adeguata del porto e delle operazioni portuali, autorizzata ad effettuare un'attività di valutazione o di verifica o di approvazione o di certificazione prescritta dal presente capitolo o dalla parte A del Codice ISPS.

2 Il termine 'nave' utilizzato nelle Regole da 3 a 13 comprende le piattaforme mobili di perforazione offshore e le unità veloci.

3 La locuzione 'tutte le navi' usata nel presente capitolo si riferisce a tutte le navi alle quali si applica il presente capitolo.

4 La locuzione 'Governo Contraente' utilizzata nelle Regole 3, 4, 7 e da 10 a 13 si riferisce anche all'Autorità designata'.

Regola 2 - Ambito di applicazione

1 Il presente capitolo si applica.:

- 1 ai seguenti tipi di navi adibite a viaggi internazionali:
 - 1.1. navi da passeggeri, comprese le unità veloci da passeggeri..
 - 1.2. navi da carico, comprese le unità veloci, di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate; e,
 - 1.3. alle piattaforme mobili di perforazione offshore; e.
- 2 agli impianti portuali che forniscono servizi a tali navi quando effettuano viaggi internazionali.

2 In deroga alle disposizioni del paragrafo 1.2. i Governi Contraenti decidono in quale misura il presente capitolo e le sezioni pertinenti della parte A del Codice ISPS debbano applicarsi agli impianti portuali situati nel loro territorio che, ancorché utilizzati in via principale da navi che non effettuano viaggi internazionali debbano, occasionalmente, fornire servizi a navi che arrivano da o partono per viaggi internazionali.

- 2.1 I Governi Contraenti fondano le decisioni che adottano a norma del paragrafo 2 su una valutazione della sicurezza dell'impianto portuale effettuata nell'osservanza delle disposizioni della parte A del Codice ISPS.
- 2.2 Nessuna decisione adottata da un Governo Contraente a norma del paragrafo 2 deve compromettere il

livello di sicurezza che il presente capitolo o le disposizioni della parte A del Codice ISPS intendono conseguire.

3 Il presente capitolo non si applica alle navi da guerra e alle loro ausiliarie né ad altre navi di proprietà di un Governo Contraente o da questo operate ed adibite esclusivamente a un servizio pubblico non commerciale.

4 Nessuna disposizione del presente capitolo pregiudica i diritti o gli obblighi degli Stati in virtù del diritto internazionale.

Regola 3 - Obblighi dei Governi Contraenti in relazione alla sicurezza

1 Le Amministrazioni stabiliscono i livelli di sicurezza e assicurano la comunicazione delle informazioni sul livello di sicurezza alle navi autorizzate a battere la loro bandiera. Quando intervengono variazioni del livello di sicurezza, le informazioni sul livello di sicurezza devono essere aggiornate come richiesto dalle circostanze.

2 I Governi Contraenti stabiliscono i livelli di sicurezza e assicurano la comunicazione delle informazioni sui livelli di sicurezza agli impianti portuali situati nel loro territorio, nonché alle navi prima che entrino in un porto o durante la loro sosta in un porto situato nel loro territorio. Quando intervengono variazioni del livello di sicurezza, le informazioni sul livello di sicurezza devono essere aggiornate come richiesto dalle circostanze.

Regola 4 - Prescrizioni per le società e le navi

1 Le società ottemperano alle pertinenti prescrizioni del presente capitolo e della parte A del Codice ISPS, tenendo conto delle raccomandazioni contenute nella parte B del Codice ISPS.

2 Le navi ottemperano alle prescrizioni pertinenti del presente capitolo e della parte A del Codice ISPS, tenendo conto delle raccomandazioni contenute nella parte B del Codice ISPS; l'osservanza di tali prescrizioni è verificata e certificata nei modi previsti nella parte A del Codice ISPS.

3 Prima di entrare in un porto o durante la sosta in un porto situato nel territorio di un Governo Contraente, la nave si conforma alle prescrizioni relative al livello di sicurezza stabilito da tale Governo Contraente, qualora tale livello sia più elevato del livello stabilito dall'amministrazione per tale nave.

4 Le navi prendono, senza indebiti ritardi, tutte le misure necessarie che comportano un livello di sicurezza più elevato.

5 La nave che non si conformi alle prescrizioni del presente capitolo o della parte A del Codice ISPS ovvero che non possa osservare i requisiti del livello di sicurezza stabilito dall'amministrazione o da un altro Governo Contraente e ad essa applicabili deve informare l'autorità competente prima di procedere a una qualunque attività di interfaccia nave/porto o prima di entrare nel porto, se questa operazione si verifica per prima.

Regola 5 - Responsabilità specifica delle società

La società provvede affinché il comandante tenga a disposizione a bordo, in qualsiasi momento, informazioni che consentano ai funzionari debitamente autorizzati da un Governo Contraente di stabilire:

- 1 chi è responsabile della nomina dei membri dell'equipaggio o di altre persone correntemente impiegate o occupate a bordo della nave, indipendentemente dalla funzione da essi svolta sulla nave; .
- 2 chi è responsabile delle decisioni relative all'utilizzo della nave; e.
- 3 qualora la nave sia utilizzata in virtù di un contratto di charter party (o charter parties), chi sono le parti di tale charter party (o charter parties).

Regola 6 - Sistema di allarme di sicurezza della nave

1 Tutte le navi di seguito indicate devono essere dotate di un sistema di allarme di sicurezza:

- 1 le navi costruite alla data del 1 luglio 2004 o successivamente;
- 2 le navi passeggeri, comprese le unità veloci per passeggeri, costruite anteriormente al 1 luglio 2004, non oltre la data della prima verifica delle installazioni radio effettuata dopo il 1 luglio 2004; .
- 3 le navi petroliere, navi chimichiere, navi gasiere, navi portarinfusa e unità veloci da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate, costruite prima del 1 luglio 2004, non oltre la data della prima verifica delle installazioni radio effettuata dopo il 1 luglio 2004; e.
- 4 le altre navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate e le piattaforme mobili di perforazione offshore costruite prima del 1 luglio 2004, non oltre la data della prima verifica delle installazioni radio effettuata dopo il 1 luglio 2006.

2. Quando viene attivato il sistema di allarme di sicurezza della nave deve avere le seguenti caratteristiche:

- 1 iniziare a trasmettere un allarme di sicurezza nave-terra a un'autorità competente e designata dall'amministrazione, che in queste circostanze può comprendere la società, l'identificazione della nave, la sua posizione e ad indicare che la sicurezza della nave è in pericolo o è compromessa; .
- 2 non inviare l'allarme di sicurezza ad altre navi; .
- 3 non attivare nessun allarme a bordo della nave; e.
- 4 continuare l'allarme di sicurezza della nave fino alla sua disattivazione e/o riarmo.

3 Il sistema di allarme di sicurezza della nave deve:

- 1 poter essere attivato dal ponte di comando e da almeno un'altra postazione; .
- 2 essere conforme a norme di funzionamento non inferiori a quelle adottate dall'Organizzazione.

4 I comandi del sistema di allarme di sicurezza devono essere progettati in modo da evitare che il sistema venga attivato inavvertitamente.

5 Le prescrizioni relative al sistema di allarme di sicurezza di una nave possono essere soddisfatte utilizzando le installazioni radio di cui la nave è dotata per ottemperare alle disposizioni del capitolo IV, a condizione che tutti i requisiti prescritti dalla presente Regola siano soddisfatti.

6 L'amministrazione che riceve notifica di un allarme di sicurezza di una nave deve dare immediata comunicazione allo Stato o agli Stati in prossimità dei quali la nave sta operando.

7 Il Governo Contraente che riceve notifica di un allarme di sicurezza da una nave che non è autorizzata a battere la sua bandiera ne dà immediata comunicazione all'amministrazione competente e, se opportuno, allo Stato o agli Stati in prossimità dei quali la nave sta operando.

Regola 7 - Misure alle navi

1 I Governi Contraenti stabiliscono livelli di sicurezza e assicurano la comunicazione delle informazioni sui livelli di sicurezza alle navi che operano nel loro mare territoriale o che hanno comunicato l'intenzione di entrare nel loro mare territoriale.

2 I Governi Contraenti forniscono un punto di contatto attraverso il quale le navi suddette possono chiedere consiglio o assistenza e al quale tali navi possono comunicare eventuali problemi di sicurezza in merito ad altre navi o imbarcazioni.

navi, movimenti o comunicazioni.

3 Qualora sia stato identificato un rischio di attacco, il Governo Contraente interessato informo le navi interessate e l'amministrazione competente in merito:

- 1 al livello di sicurezza presente;
- 2 a tutte le misure di sicurezza che devono essere poste in essere da parte delle navi interessate per proteggersi dall'attacco, in conformità con le disposizioni della parte A del Codice ISPS, e.
- 3 alle eventuali misure di sicurezza che lo Stato costiero ha deciso di intraprendere.

Regola 8 - Poteri discrezionali del comandante in relazione alla sicurezza della nave e della navigazione

1 Il comandante non deve essere obbligato dalla società, dal noleggiatore o da terzi a astenersi dal prendere od eseguire decisioni che, secondo il suo giudizio professionale, siano necessarie per salvaguardare l'efficiente funzionamento della nave o la sua sicurezza. Rientrano tra tali decisioni il rifiuto di imbarco a persone (ad eccezione di quelle identificate come debitamente autorizzate da un Governo Contraente) o dei loro effetti e il rifiuto di caricare a bordo merci, ivi compresi container ed altre unità di trasporto chiuse.

2 Se, a giudizio del comandante, durante le operazioni della nave si verifica un conflitto tra prescrizioni relative alla sicurezza intrinseca della nave e prescrizioni relative alla sua protezione, il comandante dà effetto alle prescrizioni necessarie a salvaguardare l'efficiente funzionamento della nave. In tali casi, il comandante può dar corso a misure temporanee di sicurezza e ne informa immediatamente l'amministrazione e, ove opportuno, il Governo Contraente nel cui porto la nave sta effettuando le proprie operazioni o intende entrare. Tutte le misure temporanee di protezione adottate a norma della presente Regola devono, per quanto possibile, essere commisurate al livello prevalente di protezione. Quando queste eventualità sono identificate, l'amministrazione provvede affinché tali conflitti vengano risolti e sia ridotta al minimo la possibilità che si ripresentino.

Regola 9 - Controllo e osservanza delle prescrizioni

1 Controllo delle navi in porto

- 1.1 Ai fini del presente capitolo, ogni nave alla quale si applicano le disposizioni del presente capitolo, quando si trovi nel porto di un altro Governo Contraente è soggetta a controlli da parte di funzionari debitamente autorizzati da tale governo, che possono essere gli stessi che effettuano le funzioni di cui alla Regola 1/19. Tali controlli si limitano a verificare che a bordo della nave vi sia un Certificato internazionale di sicurezza della nave ISSC o un Certificato provvisorio internazionale di sicurezza delle navi ISSC in corso di validità rilasciato a norma delle disposizioni della parte A del Codice ISPS (certificato), il quale, se valido, deve essere accettato salvo che esistano fondati motivi per ritenere che la nave non soddisfi i requisiti prescritti dal presente capitolo o dalla parte A del Codice ISPS.
- 1.2 Se questi fondati motivi sono accertati, oppure qualora non venga presentato, a richiesta, un certificato in corso di validità, i funzionari debitamente autorizzati dal Governo Contraente impongono in relazione a tale nave una o più delle misure di controllo di cui al paragrafo 1.3. Ciascuna delle misure imposte deve essere proporzionata tenendo conto delle raccomandazioni della parte B del Codice ISPS.
- 1.3 Le misure di controllo sono le seguenti: ispezione della nave, ritardo o detenzione della nave, restrizione di operazioni, ivi compreso il movimento della nave nel porto, ovvero espulsione della nave dal porto. Tali misure di controllo possono includere, in aggiunta o in alternativa, altre misure amministrative o correttive di minore impatto.

2 Navi che intendono entrare nel porto di un altro Governo Contraente

- 2.1 Ai fini del presente capitolo, un Governo Contraente può prescrivere che le navi che intendono entrare in uno dei suoi porti forniscano ai funzionari debitamente autorizzati da tale governo le informazioni seguenti, allo scopo di assicurare che le prescrizioni del presente capitolo siano osservate prima di entrare nel porto, onde evitare di dover imporre misure o provvedimenti di controllo:
 - 1 che la nave è in possesso di un valido certificato e del nome dell'autorità che lo ha rilasciato;
 - 2 il livello di sicurezza col quale la nave sta operando;
 - 3 il livello di sicurezza col quale la nave aveva operato in porti precedenti in cui ha effettuato un'attività di interfaccia nave/porto nel periodo specificato al paragrafo 2.3;
 - 4 tutte le misure speciali o supplementari di sicurezza che sono state prese dalla nave in tutti i porti precedenti in cui ha effettuato un'attività di interfaccia nave/porto nel periodo specificato al paragrafo 2.3;
 - 5 che le procedure appropriate per la sicurezza della nave sono state mantenute durante ogni attività da nave a nave nel periodo di tempo specificato al paragrafo 2.3; oppure.
 - 6 altre informazioni pratiche connesse alla protezione (ad eccezione dei particolari relativi al piano di sicurezza della nave) tenuto conto delle raccomandazioni della parte B del Codice ISPS.
 - A richiesta del Governo Contraente, la nave o la società confermano, in modo ritenuto accettabile da tale Governo Contraente, le informazioni prescritte dalle disposizioni precedenti.
- 2.2 Ciascuna nave soggetta alle disposizioni del presente capitolo che intenda entrare nel porto di un altro Governo Contraente fornisce le informazioni descritte al paragrafo 2.1 a richiesta dei funzionari debitamente autorizzati da tale governo. Il comandante può rifiutarsi di fornire tali informazioni, nel qual caso resta inteso che alla nave può essere negato l'ingresso nel porto.
- 2.3 La nave conserva registrazione delle informazioni di cui al paragrafo 2.1 relativamente agli ultimi 10 approdi in impianti portuali.
- 2.4 Se, dopo aver ricevuto le informazioni di cui al paragrafo 2.1 i funzionari debitamente autorizzati dal Governo Contraente del porto nel quale la nave intende entrare hanno fondati motivi per ritenere che la nave non sia conforme ai requisiti prescritti dal presente capitolo o dalla parte A del Codice ISPS, questi funzionari tentano di stabilire una comunicazione con la nave e tra la nave e l'amministrazione allo scopo di ripristinare la conformità. Se tale comunicazione non consente di ripristinare la conformità, oppure se hanno comunque fondati motivi per ritenere che la nave non ottempera ai requisiti prescritti dal presente capitolo o dalla parte A del Codice ISPS, i funzionari possono prendere nei confronti della nave i provvedimenti di cui al paragrafo 2.5. Ciascuno di questi provvedimenti deve essere proporzionato, tenendo conto delle raccomandazioni della parte B del Codice ISPS.
- 2.5 Tali provvedimenti sono i seguenti:
 - 1 l'obbligo di rettificare la non-conformità;
 - 2 l'obbligo imposto alla nave di procedere a un luogo specificato nel mare territoriale o nelle acque interne del Governo Contraente in questione;
 - 3 l'ispezione della nave, qualora essa si trovi nel mare territoriale del Governo Contraente nel cui porto intende entrare; oppure.
 - 4 il divieto di ingresso nel porto.
- Prima di porre in essere tali provvedimenti il Governo Contraente informa la nave delle sue intenzioni. Ricevuta questa informazione, il comandante può revocare l'intenzione di entrare nel porto. In tal caso, la presente Regola non trova applicazione.

3. Disposizioni supplementari:

- 3.1 Nell'eventualità che:
 - 1 venga imposta una misura di controllo diversa da una misura amministrativa o correttiva di minore impatto di cui al paragrafo 1.3; o.
 - 2 venga preso uno dei provvedimenti di cui al paragrafo 2.5, un funzionario debitamente autorizzato dal Governo Contraente informa immediatamente per iscritto l'amministrazione, specificando quali misure di controllo siano state imposte o quali provvedimenti siano stati assunti, indicandone le ragioni. Il Governo Contraente che impone le misure di controllo o i provvedimenti notifica inoltre all'organismo di sicurezza riconosciuto che ha rilasciato il certificato relativo alla nave in questione e all'Organizzazione le misure di controllo che sono state imposte o i provvedimenti che sono stati assunti.
- 3.2 Nell'eventualità che l'entrata nel porto sia stata rifiutata o che la nave sia stata espulsa dal porto, le autorità dello Stato del porto comunicano i fatti pertinenti alle autorità dello Stato dei successivi porti di

- scalo, se noti, e a tutti gli altri Stati costieri, tenendo conto degli orientamenti che verranno definiti dall'Organizzazione. Deve essere garantita la riservatezza e la sicurezza di tali comunicazioni.
- 3.3. Il divieto di ingresso nel porto ai sensi dei paragrafi 2.4 e 2.5 o l'espulsione del porto ai sensi dei paragrafi da 1.1 a 1.3 sono imposti unicamente quando i funzionari debitamente autorizzati dal Governo Contraente abbiano fondati motivi per ritenere che la nave rappresenti una minaccia immediata alla sicurezza e all'incolumità delle persone, delle navi o di altri beni immobili e che non vi siano altri mezzi adeguati per eliminare tale minaccia.
 - 3.4 La misura di controllo di cui al paragrafo 1.3 e i provvedimenti di cui al paragrafo 2.5 sono imposti, ai sensi del presente regolamento, soltanto fino al momento in cui la non conformità che ha dato origine alle misure di controllo o al provvedimento sia stata rimossa, in modo ritenuto soddisfacente dal Governo Contraente, tenendo conto delle eventuali iniziative proposte dalla nave o dall'Amministrazione.
 - 3.5 Se i Governi Contraenti esercitano il controllo di cui al paragrafo 1 o prendono i provvedimenti di cui al paragrafo 2.
 - 1 deve essere fatto ogni possibile sforzo per evitare che la nave venga indebitamente trattenuta o ritardata. La nave che viene indebitamente trattenuta o ritardata ha diritto ad una compensazione per eventuali danni o perdite subiti; e.
 - 2 deve essere consentito il necessario accesso alla nave per ragioni umanitarie o di emergenza e per scopi di sicurezza.

Regola 10 - Prescrizioni per gli impianti portuali

1 Gli impianti portuali devono soddisfare i requisiti pertinenti prescritti dal presente capitolo e dalla parte A del Codice ISPS, tenuto conto delle raccomandazioni della parte B di detto Codice.

2 I Governi Contraenti nei cui territorio esistono uno o più impianti portuali ai quali si applica il presente regolamento provvedono affinché:

- 1 vengano effettuate, riviste ed approvate valutazioni della sicurezza dell'impianto portuale nell'osservanza delle disposizioni della parte A del Codice ISPS; e.
- 2 vengano sviluppati, rivisti, approvati ed applicati piani di sicurezza dell'impianto portuale nell'osservanza delle disposizioni della parte A del Codice ISPS.

3 I Governi Contraenti stabiliscono e comunicano le misure che devono essere recapite in un piano di sicurezza dell'impianto portuale per i singoli livelli di sicurezza, compreso il caso in cui sia richiesta la presentazione di una Dichiarazione di sicurezza.

Regola 11 - Accordi di sicurezza alternativi

1 Nell'applicare il presente capitolo e la parte A del Codice ISPS i Governi Contraenti possono concludere accordi bilaterali o multilaterali scritti con altri Governi Contraenti relativi a soluzioni alternative di sicurezza per viaggi internazionali brevi effettuati su rotte fisse tra impianti portuali situati nel loro territori.

2 Nessuno dei suddetti accordi può compromettere il livello di sicurezza di altre navi o impianti portuali non disciplinati da tale accordo.

3 È fatto divieto alle navi contemplate da un accordo stipulato di effettuare attività da nave a nave con navi non ricomprese nel suddetto accordo.

4 I suddetti accordi sono rivisti periodicamente, tenendo conto dell'esperienza acquisita, nonché di eventuali mutamenti delle circostanze particolari o della valutazione delle minacce alla sicurezza delle navi, degli impianti portuali o delle rotte contemplate dall'accordo stesso.

Regola 12- Misure di sicurezza equivalenti

1 Ciascuna Amministrazione può autorizzare una particolare nave o gruppo di navi abilitate a battere la sua bandiera a porre in essere altre misure di sicurezza equivalenti a quelle prescritte nel presente capitolo o nella parte A del Codice ISPS, sempreché tali misure abbiano almeno la stessa efficacia di quelle prescritte nel presente capitolo o nella parte A del Codice ISPS. L'Amministrazione che autorizza il ricorso a tali misure di sicurezza ne comunica i particolari all'Organizzazione.

2 Quando applica il presente capitolo e la parte A del Codice ISPS, ciascun Governo Contraente può autorizzare un particolare impianto portuale o gruppo di impianti portuali situati nel suo territorio, diversi da quelli contemplati da un accordo concluso ai sensi della Regola 11, a porre in essere misure di sicurezza equivalenti a quelle prescritte nel presente capitolo o nella parte A del Codice ISPS, sempreché tali misure abbiano almeno la stessa efficacia di quelle prescritte nel presente capitolo o nella parte A del Codice ISPS. Il Governo Contraente che autorizza tali misure di sicurezza ne comunica i particolari all'Organizzazione.

Regola 13 - Comunicazione di informazioni

1 Entro il 1 luglio 2004 i Governi Contraenti comunicano all'Organizzazione e rendono disponibili per l'informazione delle società e delle navi:

- 1 i nomi e le coordinate delle rispettive autorità nazionali responsabili della sicurezza delle navi e degli impianti portuali; .
- 2 le località situate nel loro territorio comprese nei piani approvati per la sicurezza degli impianti portuali; .
- 3 i nomi e le coordinate dei soggetti incaricati di tenersi disponibili 24 ore su 24 per ricevere le segnalazioni di allarme di sicurezza nave/terra di cui alla Regola 6.2.1 e di prendere le misure consequenziali; .
- 4 i nomi e le coordinate dei soggetti incaricati di tenersi disponibili 24 ore su 24 per ricevere comunicazioni provenienti dai Governi Contraenti competenti per l'adozione delle misure di controllo e l'osservanza delle disposizioni di cui alla Regola 9.3.1 e di prendere le misure consequenziali; e.
- 5 i nomi e le coordinate dei soggetti incaricati di tenersi disponibili 24 ore su 24 per fornire consigli o assistenza alle navi ed ai quali le navi possono comunicare eventuali problemi di sicurezza, come previsto dalla Regola 7.2; e successivamente aggiornano tali informazioni ogniqualvolta sopravvengano modificazioni. L'Organizzazione trasmette questi dati a tutti gli altri Governi Contraenti per informazione dei loro funzionari competenti.

2 Entro il 1 luglio 2004 i Governi Contraenti comunicano all'Organizzazione i nomi e le coordinate di tutte gli organismi di sicurezza riconosciuti autorizzati ad agire in loro nome unitamente ai particolari delle competenze specifiche e delle specifiche modalità di esercizio dei poteri ad esse delegati. Queste informazioni sono aggiornate ogniqualvolta sopravvengano modificazioni. L'Organizzazione trasmette tali particolari agli altri Governi Contraenti per informazione dei loro funzionari competenti.

3 Entro il 1 luglio 2004 i Governi Contraenti comunicano all'Organizzazione un elenco che riporti i piani approvati per la sicurezza degli impianti portuali, riferiti agli impianti portuali situati nel loro territorio nonché le località comprese in ciascuno di tali piani di sicurezza approvati e la relativa data di approvazione e, successivamente, procedono alle seguenti comunicazioni qualora si verifichi uno dei seguenti cambiamenti:

- 1 quando siano stati o debbano essere introdotti cambiamenti della località o delle località comprese in un piano di sicurezza approvato per impianti portuali. In tali casi le informazioni da comunicare indicano i cambiamenti della località o delle località previste dal piano e la data alla quale tali cambiamenti verranno introdotti o sono stati effettuati; .
- 2 quando sia stato o debba essere revocato un piano di sicurezza approvato per impianti portuali precedentemente incluso nell'elenco trasmesso all'Organizzazione. In tali casi le informazioni da comunicare indicano la data alla quale la revoca è diventata o diventerà effettiva. Tali comunicazioni sono

trasmessa all'Organizzazione non appena possibile; e.

- 3 quando debbano essere effettuate aggiunte all'elenco dei piani di sicurezza approvati per gli impianti portuali. In tali casi le informazioni da comunicare indicano la località o le località comprese nel piano e la relativa data di approvazione.

4 A intervalli di cinque anni a decorrere dal 1 luglio 2004 i Governi Contraenti trasmettono all'Organizzazione un elenco rivisto ed aggiornato che comprenda tutti i piani di sicurezza approvati per gli impianti portuali situati nel loro territorio, unitamente alla località o alle località contemplate da ciascuno di tali piani di sicurezza approvati con la data della relativa approvazione (nonché la data di approvazione di eventuali modificazioni del piano). Questo elenco annulla e sostituisce tutte le informazioni comunicate all'Organizzazione a norma del paragrafo 3 durante i cinque anni precedenti.

5 I Governi Contraenti comunicano all'Organizzazione tutte le informazioni relative all'eventuale conclusione di accordi a norma della Regola 11. Le informazioni comunicate comprendono:

- 1 i nomi dei Governi Contraenti che hanno concluso l'accordo; .
- 2 gli impianti portuali e le rotte fisse disciplinate dall'accordo; .
- 3 la periodicità di revisione dell'accordo; .
- 4 la data di entrata in vigore dell'accordo; e.
- 5 le informazioni su eventuali consultazioni che abbiano avuto luogo con altri Governi Contraenti; e successivamente comunicano all'Organizzazione, non appena possibile, le informazioni circa le eventuali modifiche o cessazione dell'accordo.

6 Tutti i Governi Contraenti che autorizzano, a norma della Regola 12, misure di sicurezza equivalente in relazione ad una nave autorizzata a battere la loro bandiera o in relazione ad un impianto portuale situato nel loro territorio comunicano all'Organizzazione tutti i particolari al riguardo.

7 L'Organizzazione mette a disposizione degli altri Governi Contraenti, a loro richiesta, le informazioni comunicate a norma del paragrafo 3."

(testo a cura di)

(pagina aggiornata il 25.1.2009)

(n.b.: salvo se diversamente indicato, la data di aggiornamento della pagina si riferisce alla mera modifica della pagina html messa in linea, e non implica che il testo normativo sia aggiornato a tale data. L'eventuale aggiornamento del testo normativo operato da norme successive, se riportato nel testo, è indicato appena dopo il titolo della legge.)

Motore di ricerca:

Cerca

HTML

CSS

Allegato II

al

Gazzetta ufficiale n. L 129 del 29/04/2004

ALLEGATO II

IL CODICE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE NAVI E DEGLI IMPIANTI PORTUALI

PREAMBOLO

1. La Conferenza diplomatica sulla sicurezza marittima, svoltasi a Londra nel dicembre 2002, ha adottato nuove disposizioni nella Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare e il presente Codice con la finalità di migliorare la sicurezza marittima. Le nuove disposizioni introdotte formano un quadro internazionale che consente di coordinare navi e impianti portuali nella prevenzione di atti che rappresentino una minaccia per la sicurezza nel settore dei trasporti marittimi.
2. Dopo i tragici eventi dell'11 settembre 2001, la ventiduesima sessione dell'Assemblea generale dell'Organizzazione marittima internazionale (di seguito definita "Organizzazione" o "IMO"), svoltasi nel novembre 2001, ha approvato all'unanimità l'elaborazione di nuove misure a tutela della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, da sottoporre all'adozione della Conferenza dei governi partecipanti alla Convenzione internazionale del 1974 sulla salvaguardia della vita umana in mare (nota come Conferenza diplomatica sulla sicurezza marittima) nel dicembre 2002. La preparazione della Conferenza diplomatica è stata affidata al Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, sulla base di contributi degli Stati membri, di organizzazioni intergovernative e non governative, in consultazione con l'IMO.
3. Il Comitato per la sicurezza marittima, durante la prima sessione straordinaria, tenutasi anch'essa nel novembre 2001, per accelerare l'elaborazione e l'adozione di misure di sicurezza adeguate ha istituito un gruppo di lavoro intersessione del Comitato, riunitosi per la prima volta nel febbraio 2002. I risultati delle discussioni sono stati riferiti ed analizzati alla settantacinquesima sessione del Comitato della sicurezza marittima nel maggio 2002, quando è stato creato un gruppo di lavoro ad hoc per sviluppare ulteriormente le proposte presentate. Tale sessione del Comitato ha in seguito esaminato la relazione del gruppo di lavoro, raccomandando il proseguimento dell'attività per mezzo di un ulteriore gruppo di lavoro intersessione, riunitosi nel settembre 2002. Nella settantaseiesima sessione, il Comitato, esaminati i risultati raggiunti dalla sessione del gruppo di lavoro del settembre 2002 e quelli del gruppo di lavoro riunitosi nel dicembre 2002, immediatamente prima della Conferenza diplomatica e parallelamente alla sessione del Comitato stesso, ha approvato la versione definitiva dei testi da presentare alla Conferenza diplomatica.
4. La Conferenza diplomatica del 9-13 dicembre 2002 ha inoltre adottato una serie di emendamenti alle disposizioni vigenti della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74), accelerando l'osservanza dell'obbligo di installare sistemi di identificazione automatica, nonché nuove regole nel capitolo XI-1 della SOLAS 74, concernenti l'apposizione del numero di identificazione IMO della nave e l'obbligo di mantenere a bordo una scheda sinottica continua. La Conferenza diplomatica ha adottato anche una serie di risoluzioni, concernenti tra l'altro l'attuazione e la revisione del presente Codice, la cooperazione tecnica e la cooperazione con l'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) e l'Organizzazione mondiale delle dogane (OMD). È stato inoltre riconosciuto che, terminati i lavori di queste due organizzazioni, potrebbe rendersi necessaria la revisione e la modifica di alcune delle nuove disposizioni sulla sicurezza marittima.
5. Le disposizioni del capitolo XI-2 della SOLAS 74 e il presente Codice sono applicabili alle navi e agli impianti portuali. L'estensione della SOLAS 74 agli impianti portuali è dovuta al fatto che la SOLAS 74 rappresentava il mezzo più celere per assicurare che le necessarie misure di sicurezza entrassero in vigore e dispiegassero effetti rapidamente. Tuttavia, è stato successivamente convenuto che le disposizioni relative agli impianti portuali riguarderanno unicamente l'interfaccia nave/porto. Il tema più ampio della sicurezza delle aree portuali sarà oggetto di ulteriori lavori svolti congiuntamente dall'IMO e dall'ILO. È stato inoltre convenuto che le disposizioni non vanno estese all'effettiva reazione ad attacchi o al necessario lavoro di ripristino successivo ad essi.
6. Nel redigere le disposizioni si è tenuto conto della necessità di assicurarne la compatibilità con le disposizioni della Convenzione internazionale recante le norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia del 1978, modificata, del Codice internazionale per la gestione della sicurezza (International Safety Management Code - Codice ISM) e del sistema armonizzato di visite e certificazione.
7. Le disposizioni costituiscono una novità significativa nell'approccio degli operatori marittimi internazionali per quanto riguarda la sicurezza nel settore del trasporto marittimo. Va riconosciuto che potrebbero tradursi in un notevole carico di lavoro supplementare per alcuni governi contraenti, ma non va trascurato il ruolo importante della cooperazione tecnica per assistere i governi contraenti nell'attuazione delle disposizioni.
8. Per l'attuazione delle disposizioni sarà necessario un rapporto continuativo ed efficace di collaborazione e di comprensione tra tutte le parti interessate e gli utenti delle navi e degli impianti portuali, in particolare il personale di bordo, il personale portuale, i passeggeri, i proprietari del carico, la gestione delle navi e dei porti e le autorità nazionali e locali competenti in materia di sicurezza. Sarà necessario rivedere e modificare le attuali prassi e procedure, qualora queste non garantiscano un adeguato livello di sicurezza. Nell'interesse di una maggiore sicurezza marittima, agli operatori del settore navale e portuale e alle autorità nazionali e locali saranno attribuite responsabilità supplementari.
9. Nell'attuazione delle disposizioni del capitolo XI-2 della SOLAS 74 e della parte A del presente Codice, occorre tener conto degli orientamenti forniti nella parte B del Codice stesso. L'applicabilità degli orientamenti dipende tuttavia dalla natura dell'impianto portuale e della nave, del settore in cui quest'ultima opera e/o dal carico trasportato.
10. Nessuna delle disposizioni del presente Codice può essere interpretata o applicata in modo incompatibile con il rispetto dei diritti e delle libertà fondamentali garantiti dagli strumenti internazionali, e in particolare quelli concernenti i lavoratori marittimi e i rifugiati, sanciti dalla dichiarazione relativa ai principi fondamentali e ai diritti sul lavoro dell'ILO e dalle norme internazionali relative ai lavoratori marittimi e portuali.
11. Riconoscendo che la convenzione dell'IMO sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale del 1965,

modificata, stabilisce che i membri stranieri dell'equipaggio possono scendere a terra mentre la nave su cui sono arrivati rimane ancorata in porto, a condizione che le formalità d'arrivo della nave siano state completate e le autorità non abbiano motivo di rifiutare lo sbarco per ragioni di salute, sicurezza o di ordine pubblico, i governi contraenti, nell'approvare i piani di sicurezza concernenti le navi e gli impianti portuali, devono tener conto del fatto che, per i marittimi che vivono e lavorano a bordo della propria nave, è essenziale disporre di permessi per scendere a terra e dell'accesso alle strutture di terra a loro dedicate, e in particolare alle strutture sanitarie.

PARTE A

REQUISITI OBBLIGATORI RELATIVI ALLE DISPOSIZIONI DEL CAPITOLO XI-2 DELL'ALLEGATO DELLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE, MODIFICATA

1 - DISPOSIZIONI GENERALI

1.1 Introduzione

La presente parte del Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali contiene le norme obbligatorie a cui fa riferimento il capitolo XI-2 della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, come modificata.

1.2 Obiettivi

Gli obiettivi del Codice sono:

- 1 la creazione di un quadro internazionale di cooperazione tra i governi contraenti, le agenzie governative, le amministrazioni locali e gli operatori navali e portuali, con la finalità di rilevare le minacce alla sicurezza e di prendere misure preventive nei confronti dei problemi di sicurezza che possono riguardare navi o impianti portuali utilizzati per il commercio internazionale;
- 2 la definizione dei rispettivi ruoli e responsabilità che andranno ai governi contraenti, alle agenzie governative, alle amministrazioni locali e agli operatori navali e portuali nell'assicurare la sicurezza marittima a livello nazionale ed internazionale;
- 3 garantire una rapida ed efficace raccolta e scambio di informazioni in materia di sicurezza;
- 4 fornire una metodologia di valutazione della sicurezza, con la finalità di disporre di piani e procedure per reagire a un cambiamento di livello della sicurezza;
- 5 rassicurare sul fatto che sono garantite misure adeguate e proporzionate di sicurezza marittima.

1.3 Requisiti funzionali

Per realizzare gli obiettivi previsti, il presente Codice comprende una serie di requisiti funzionali, tra i quali figurano i seguenti:

- 1 raccolta, valutazione delle informazioni sulle minacce alla sicurezza e scambio con i pertinenti governi contraenti delle informazioni raccolte;
- 2 mantenimento di protocolli di comunicazione per navi e impianti portuali;
- 3 divieto di accesso non autorizzato a navi, impianti portuali e loro aree ad accesso limitato;
- 4 divieto di introdurre su navi o negli impianti portuali armi non autorizzate, congegni incendiari o esplosivi;
- 5 dotazione di mezzi per dare l'allarme in caso di minaccia o incidente di sicurezza;
- 6 obbligo di dotare navi e impianti portuali di piani di sicurezza basati sulle valutazioni di sicurezza;
- 7 obbligo di prevedere addestramento ed esercizi per garantire familiarità con piani e procedure di sicurezza.

2 - DEFINIZIONI

2.1 Agli effetti della presente parte, salvo espressa disposizione contraria:

- 1 'Convenzione' significa la Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, come modificata;
- 2 'Regola' significa una Regola della Convenzione;
- 3 'Capitolo' significa un capitolo della Convenzione;
- 4 'Piano di sicurezza della nave' significa un piano elaborato per assicurare l'applicazione a bordo della nave di misure finalizzate a proteggere le persone a bordo, il carico, le unità di trasporto del carico e le provviste della nave dal rischio che si verifichi un problema di sicurezza;
- 5 'Piano di sicurezza dell'impianto portuale' significa un piano elaborato per assicurare l'applicazione di misure finalizzate a proteggere l'impianto portuale e le navi, il carico, le unità di trasporto del carico e le provviste della nave all'interno dell'impianto portuale dal rischio che si verifichi un problema di sicurezza;
- 6 'Ufficiale di sicurezza della nave' è la persona a bordo della nave, che risponde al Comandante ed è designata dalla società come responsabile della sicurezza della nave, e in particolare dell'attuazione e del rispetto del piano di sicurezza della nave, e come collegamento con l'agente di sicurezza della società e con l'agente di sicurezza dell'impianto portuale;
- 7 'Agente di sicurezza della società' è la persona designata dalla società per effettuare la valutazione della sicurezza della nave, per elaborare il piano di sicurezza della nave, provvedere alla sua presentazione per approvazione e curarne poi l'attuazione e l'osservanza, e infine per fungere da collegamento con gli agenti di sicurezza dell'impianto portuale e con l'ufficiale di sicurezza della nave;
- 8 'Agente di sicurezza dell'impianto portuale' è la persona designata come responsabile dell'elaborazione, attuazione, riesame e rispetto del piano di sicurezza dell'impianto portuale e come collegamento con gli ufficiali di sicurezza delle navi e con gli agenti di sicurezza della società;
- 9 'Livello di sicurezza 1' è il livello per cui vanno costantemente mantenute misure di sicurezza minime adeguate;
- 10 'Livello di sicurezza 2' è il livello per cui vanno mantenute adeguate misure di sicurezza supplementari per un determinato periodo, in conseguenza di un incremento del rischio che si verifichi un problema di sicurezza;
- 11 'Livello di sicurezza 3' è il livello per cui vanno mantenute adeguate misure di sicurezza specifiche, per il periodo limitato in cui un problema di sicurezza è probabile ed imminente, anche quando non sia possibile individuare l'obiettivo specifico.

2.2 Nel presente Codice il termine 'nave' si applica anche alle unità mobili di perforazione offshore e alle unità veloci di trasporto, secondo la definizione della Regola XI-2/1.

2.3 Nelle sezioni 14-18, il termine 'governo contraente', in connessione con qualunque riferimento a un impianto portuale, comprende un riferimento all'Autorità designata.

2.4 I termini non definiti diversamente nella presente parte hanno lo stesso significato che viene loro attribuito nei capitoli I e XI-2.

3 - APPLICAZIONE

3.1 Il presente Codice si applica:

- 1 ai seguenti tipi di nave destinati a viaggi internazionali:
 - 1 navi passeggeri, comprese le unità veloci per trasporto passeggeri;
 - 2 navi da carico, comprese le unità veloci per trasporto merci, di almeno 500 tonnellate di stazza lorda;
 - 3 unità mobili di perforazione offshore;
- 2 agli impianti portuali destinati ai suddetti tipi di nave, utilizzati per viaggi internazionali.

3.2 Fatta salve le disposizioni della sezione 3.1.2, i governi contraenti decidono del grado di applicabilità della presente parte del Codice agli impianti portuali situati nel loro territorio e che, benché utilizzati principalmente da navi non destinate a viaggi internazionali, sono saltuariamente utilizzati da navi in partenza o in arrivo da un viaggio internazionale.

3.2.1 I governi contraenti basano le decisioni prese ai sensi della sezione 3.2 su una valutazione della sicurezza degli impianti portuali effettuata conformemente alla presente parte del Codice.

3.2.2 Qualsiasi decisione presa da un governo contraente ai sensi della sezione 3.2 non compromette il livello di sicurezza che intendono assicurare il capitolo XI-2 o la presente parte del Codice.

3.3 Il presente Codice non si applica alle navi militari da guerra o ausiliarie o alle altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali.

3.4 Le sezioni 5-13 e 19 della presente parte si applicano alle società e alle navi di cui alla Regola XI-2/4.

3.5 Le sezioni 5 e 14-18 della presente parte si applicano agli impianti portuali di cui alla Regola XI-2/10.

3.6 Nessuna disposizione del presente Codice pregiudica i diritti e gli obblighi degli Stati sanciti dal diritto internazionale.

4 - RESPONSABILITÀ DEI GOVERNI CONTRAENTI

4.1 Fatta salve le disposizioni delle Regole XI-2/3 e XI-2/7, i governi contraenti stabiliscono i livelli di sicurezza e forniscono gli orientamenti per la tutela contro i problemi di sicurezza. Livelli di sicurezza più elevati indicano una maggiore probabilità che si verifichi un incidente di sicurezza. Per stabilire il giusto livello di sicurezza occorre tener conto dei seguenti fattori:

- 1 il grado di credibilità della informazione relativa alla minaccia;
- 2 la misura in cui l'esistenza della minaccia è confermata;
- 3 la misura in cui la minaccia è indicata come specifica o imminente;
- 4 le conseguenze potenziali di un sifatto incidente di sicurezza.

4.2 Quando stabiliscono il livello di sicurezza 3, i governi contraenti rilasciano se necessario istruzioni adeguate e forniscono alle navi e agli impianti portuali che potrebbero essere colpiti informazioni legate alla sicurezza.

4.3 I governi contraenti possono affidare a un ente di sicurezza riconosciuto alcuni dei propri compiti in materia previsti dal capitolo XI-2 e dalla presente parte del Codice, ad eccezione dei seguenti:

- 1 la fissazione del livello di sicurezza applicabile;
- 2 l'approvazione della valutazione di sicurezza degli impianti portuali e le modifiche successive di una valutazione approvata;
- 3 la determinazione degli impianti portuali per cui sarà necessario designare un agente di sicurezza;
- 4 l'approvazione del piano di sicurezza dell'impianto portuale e le modifiche successive di un piano approvato;
- 5 l'imposizione di misure di controllo e di attuazione ai sensi della Regola XI-2/9;
- 6 la fissazione dei requisiti della dichiarazione di sicurezza.

4.4 Nella misura che considerano necessaria, i governi contraenti effettuano prove dell'efficacia dei piani di sicurezza della nave o dell'impianto portuale che essi hanno approvato, o delle modifiche di tali piani, o, nel caso delle navi, dei piani o delle modifiche approvati dietro loro mandato.

5 - DICHIARAZIONE DI SICUREZZA

5.1 I governi contraenti decidono quando sia necessaria una dichiarazione di sicurezza, valutando il rischio che l'interfaccia nave/porto o l'attività nave/nave rappresenta per persone, beni o per l'ambiente.

5.2 Una nave può richiedere il rilascio di una dichiarazione di sicurezza quando:

- 1 la nave opera a un livello di sicurezza più elevato dell'impianto portuale o di un'altra nave con cui è in interfaccia;
- 2 esiste un accordo sulla dichiarazione di sicurezza tra governi contraenti riguardo a determinati viaggi internazionali o a navi specifiche che effettuano tali viaggi;
- 3 si è verificata una minaccia o un problema di sicurezza riguardante la nave o gli impianti portuali, ove applicabile;
- 4 la nave è ancorata in un porto per cui non è necessario avere od attuare un piano approvato di sicurezza dell'impianto portuale;
- 5 la nave sta conducendo attività nave/nave con un'altra nave per cui non è necessario avere od attuare un piano approvato di sicurezza della nave.

5.3 L'impianto portuale o la nave interessata deve rendere nota l'avvenuta ricezione delle richieste di dichiarazione di sicurezza fatte ai sensi della presente sezione.

5.4 La dichiarazione di sicurezza deve essere redatta:

- 1 dal comandante della nave o dall'ufficiale di sicurezza della nave per conto della nave o delle navi;
- 2 inoltre, se opportuno, dall'agente di sicurezza dell'impianto portuale o, se il governo contraente stabilisce diversamente, da qualunque altro ente responsabile della sicurezza a terra, per conto dell'impianto portuale.

5.5 La dichiarazione di sicurezza contiene i requisiti di sicurezza che possono essere ripartiti tra gli impianti portuali e la nave (o tra navi), con espressa dichiarazione delle responsabilità di ciascuno.

5.6 I governi contraenti precisano, tenendo conto le disposizioni della Regola XI-2/9.2.3, il periodo minimo per cui gli impianti portuali situati nel loro territorio conservano le dichiarazioni di sicurezza.

5.7 Le amministrazioni precisano, tenendo conto delle disposizioni della Regola XI-2/9.2.3, il periodo minimo per cui le navi cui è concesso battere la loro bandiera nazionale conservano le dichiarazioni di sicurezza.

6 - OBBLIGHI DELLA SOCIETÀ

6.1 La società provvede affinché il piano di sicurezza della nave contenga una dichiarazione chiara che metta in rilievo l'autorità del Comandante. La società stabilisce nel piano di sicurezza della nave che il Comandante è investito della massima autorità e responsabilità di decidere per quanto riguarda la sicurezza a bordo e di richiedere l'assistenza della società o di qualunque governo contraente nella misura del necessario.

6.2 La società provvede affinché l'agente di sicurezza della società, il Comandante e l'ufficiale di sicurezza della nave ricevano il sostegno necessario per eseguire i loro compiti e responsabilità conformemente al capitolo XI-2 e alla presente parte del Codice.

7 - SICUREZZA DELLA NAVE

7.1 La nave è tenuta ad osservare i livelli di sicurezza stabiliti dai governi contraenti, come descritto di seguito.

7.2 Al livello di sicurezza 1, vengono svolte con le misure adeguate le seguenti attività su tutte le navi, destinate ad individuare i problemi di sicurezza e prendere misure preventive contro di essi, con la guida degli orientamenti della parte B del presente Codice:

- 1 esecuzione di tutti i compiti necessari per la sicurezza della nave;

2 controllo dell'accesso alle navi;

- 2 controllo dell'accesso alla nave; .
- 3 controllo dell'imbarco delle persone e del loro effetti; .
- 4 monitoraggio delle aree riservate per garantire che vi abbiano accesso solo le persone autorizzate; .
- 5 monitoraggio delle aree del ponte e delle aree intorno alla nave; .
- 6 supervisione della movimentazione del carico e delle provviste della nave; .
- 7 verifica della rapida disponibilità delle comunicazioni di sicurezza.

7.3 Al livello di sicurezza 2, per ogni attività prevista alla sezione 7.2 vanno attuate misure di protezione supplementari da precisare nel piano di sicurezza della nave, con la guida degli orientamenti della parte B del presente Codice.

7.4 Al livello di sicurezza 3, per ogni attività prevista alla sezione 7.2 vanno attuate ulteriori misure di protezione specifiche da precisare nel piano di sicurezza della nave, con la guida degli orientamenti della parte B del presente Codice.

7.5 Quando l'amministrazione stabilisce un livello di sicurezza 2 o 3, la nave comunica l'avvenuta ricezione delle istruzioni sul cambiamento di livello di sicurezza.

7.6 Prima di entrare in un porto o mentre si trova ancorata in un porto nel territorio di un governo contraente che ha stabilito un livello di sicurezza 2 o 3, la nave comunica l'avvenuta ricezione di tali istruzioni e conferma all'agente di sicurezza dell'impianto portuale di aver avviato l'attuazione delle necessarie misure e delle procedure specificate nel piano di sicurezza della nave, e, nel caso di livello di sicurezza 3, nelle istruzioni emanate dal governo contraente che ha stabilito un livello di sicurezza 3. La nave segnala le eventuali difficoltà di attuazione. In tali casi, l'agente di sicurezza dell'impianto portuale e l'ufficiale di sicurezza della nave definiscono congiuntamente e coordinano le azioni necessarie.

7.7 Se una nave ha un livello di sicurezza più elevato di quello del porto in cui intende entrare o in cui si trova, o aumenta analogamente il livello su richiesta dall'amministrazione, essa informa senza ritardo della situazione l'autorità competente del governo contraente in cui è situato l'impianto portuale e l'agente di sicurezza dell'impianto portuale stesso.

7.7.1 In tali casi, l'ufficiale di sicurezza della nave e l'agente di sicurezza dell'impianto portuale definiscono congiuntamente e coordinano le azioni adatte, se necessario.

7.8 L'amministrazione che richiama alle navi battenti bandiera del suo paese di operare a un livello di sicurezza 2 o 3 nel porto di un altro governo contraente ne informa senza ritardo tale governo contraente.

7.9 Quando un governo contraente fissa i livelli di sicurezza e provvede a comunicare le informazioni alle navi che operano nelle sue acque territoriali o hanno comunicato l'intenzione di entrarvi, tali navi restano vigilanti e comunicano immediatamente alla propria amministrazione e a tutti gli Stati costieri nelle vicinanze qualsiasi informazione di cui vengano a conoscenza e che possa avere un impatto sulla sicurezza marittima dell'area.

7.9.1 Informando tali navi del livello di sicurezza applicabile, il governo contraente, tenendo conto degli orientamenti della parte B del presente Codice, comunica loro anche tutte le eventuali misure di sicurezza da prendere e, se opportuno, le misure prese dal governo contraente per scongiurare la minaccia.

8 - VALUTAZIONE DI SICUREZZA DELLA NAVE

8.1 La valutazione di sicurezza della nave è parte essenziale ed integrante del processo di elaborazione ed aggiornamento del piano di sicurezza della nave.

8.2 L'agente di sicurezza della società provvede affinché la valutazione di sicurezza della nave sia effettuata da persona con le capacità necessarie per valutare la sicurezza di una nave in conformità con la presente sezione, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

8.3 Fatte salve le disposizioni della sezione 9.2.1, la valutazione di sicurezza di una determinata nave può essere effettuata da un organismo di sicurezza riconosciuto.

8.4 La valutazione di sicurezza della nave comprende un'ispezione in loco e almeno i seguenti elementi:

- 1 identificazione delle attuali misure, procedure ed operazioni di sicurezza;
- 2 identificazione e valutazione delle principali operazioni di bordo della nave che è importante proteggere;
- 3 identificazione di possibili minacce alle principali operazioni di bordo della nave e della probabilità che si verifichi un problema, per la definizione delle misure di sicurezza e la determinazione del loro ordine di priorità;
- 4 identificazione dei punti deboli, fattore umano compreso, delle infrastrutture, politiche e procedure.

8.5 La valutazione di sicurezza della nave deve essere documentata, riesaminata, accettata e conservata dalla società.

9 - PIANO DI SICUREZZA DELLA NAVE

9.1 Ciascuna nave deve avere a bordo un piano di sicurezza della nave approvato dall'amministrazione. Il piano deve contenere le disposizioni relative ai tre livelli di sicurezza definiti dalla presente parte del Codice.

9.1.1 Fatte salve le disposizioni della sezione 9.2.1, il piano di sicurezza di una determinata nave può essere redatto da un organismo di sicurezza riconosciuto.

9.2 L'amministrazione può affidare il riesame e l'approvazione dei piani di sicurezza delle navi, o delle modifiche di un piano precedentemente approvato, ad organismi di sicurezza riconosciuti.

9.2.1 In tali casi l'organismo di sicurezza riconosciuto che effettua il riesame e l'approvazione del piano di sicurezza della nave o vi introduce modifiche per una determinata nave non deve essere intervenuto nella redazione della valutazione di sicurezza della nave o del piano di sicurezza della nave, o relative modifiche, che è oggetto del riesame.

9.3 La presentazione di un piano di sicurezza della nave per approvazione è accompagnata dalla valutazione di sicurezza sulla cui base sono stati elaborati il piano o le sue modifiche.

9.4 Il piano è elaborato sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice ed è redatto nella lingua o lingue di lavoro della nave. Se la lingua o le lingue in uso non sono l'inglese, il francese o lo spagnolo, è inclusa una traduzione in una di queste lingue. Il piano comprende almeno le seguenti voci:

- 1 misure per prevenire l'introduzione a bordo di armi, sostanze pericolose e congegni destinati all'uso contro persone, navi o porti e il cui porto non è autorizzato; .
- 2 identificazione delle aree riservate e misure previste per prevenire l'accesso non autorizzato; .
- 3 misure per prevenire l'accesso non autorizzato alla nave; .
- 4 procedure per reagire a minacce alla sicurezza o a violazioni della sicurezza, comprese disposizioni per garantire le operazioni fondamentali della nave o dell'interfaccia nave/porto; .
- 5 procedure per reagire alle istruzioni che i governi contraenti possono dare al livello di sicurezza 3; .
- 6 procedure per l'evacuazione in caso di minacce alla sicurezza o violazioni della sicurezza; .
- 7 i compiti del personale di bordo dotato di competenze di sicurezza e del restante personale di bordo, limitatamente al tema della sicurezza; .
- 8 procedure per l'audit delle attività di sicurezza; .
- 9 procedure per l'addestramento e la formazione legati al piano; .
- 10 procedure per l'interfaccia con le attività dell'impianto portuale in materia di sicurezza; .
- 11 procedure per il riesame periodico del piano e per il suo aggiornamento; .
- 12 procedure per la reportazione di incidenti di sicurezza; .
- 13 identificazione dell'ufficiale di sicurezza della nave; .
- 14 identificazione dell'agente di sicurezza della società, compresi i dati per rintracciarlo in permanenza; .
- 15 procedura per assicurare l'ispezione, il collaudo, la calibratura e la manutenzione delle attrezzature di

applicato, entro il 1° luglio 2007, le disposizioni del presente regolamento che ad
effettuano servizio nazionale diverse da quelle di cui al paragrafo 2, alla loro società e agli impianti portuali che ad
esse prestano servizi. Il livello globale di sicurezza non dovrebbe essere compromesso da una decisione di
questo tipo.
Gli Stati membri notificano alla Commissione le decisioni adottate nonché le loro revisioni periodiche che devono
effettuarsi a intervalli non superiori a cinque anni.

4. Nell'applicare le disposizioni di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, gli Stati membri tengono pienamente conto degli
orientamenti contenuti nella parte B del Codice ISPS.

5. Gli Stati membri si conformano alle disposizioni dei punti seguenti della parte B del Codice ISPS, come se
queste fossero obbligatorie:

- - 1.12 (revisione dei piani di sicurezza delle navi),
- - 1.16 (valutazione della sicurezza degli impianti portuali),
- - 4.1 (protezione della riservatezza dei piani e delle valutazioni della sicurezza),
- - 4.4 (organismi riconosciuti per la sicurezza),
- - 4.5 (competenze minime degli organismi di sicurezza riconosciuti),
- - 4.8 (definizione del livello di sicurezza),
- - 4.14, 4.15, 4.16 (punti di contatto e informazioni riguardanti i piani di sicurezza degli impianti portuali),
- - 4.18 (documenti di identificazione),
- - 4.24 (applicazione, da parte delle navi, delle misure di sicurezza raccomandate dallo Stato nelle cui
acque territoriali navigano),
- - 4.28 (tabella di armamento delle navi),
- - 4.41 (comunicazione di informazioni in caso di ingresso negato nel porto o di espulsione da un porto),
- - 4.45 (navi di uno Stato che non è parte alla Convenzione),
- - 6.1 (obblighi per la società di navigazione di fornire al comandante informazioni concernenti gli armatori
della nave),
- - da 8.3 a 8.10 (norme minime per la valutazione della sicurezza della nave),
- - 8.2 (norme minime per il piano di sicurezza della nave),
- - 9.4 (indipendenza degli organismi di sicurezza riconosciuti),
- - 13.6 e 13.7 (periodicità delle esercitazioni e degli addestramenti di sicurezza per gli equipaggi delle navi,
per gli agenti di sicurezza delle società e per gli ufficiali di sicurezza dell'impianto portuale),
- - 15.3 e 15.4 (norme minime per la valutazione della sicurezza dell'impianto portuale),
- - 16.3 e 16.8 (norme minime per il piano di sicurezza dell'impianto portuale),
- - 18.5 e 18.6 (periodicità delle esercitazioni e degli addestramenti di sicurezza negli impianti portuali e per
gli agenti di sicurezza degli impianti portuali).

6. Fatte salve le disposizioni del punto 15.4 della parte A del Codice ISPS, la revisione periodica delle valutazioni
di sicurezza degli impianti portuali, prevista al punto 1.16 della parte B del Codice ISPS deve comunque essere
effettuata entro il termine di cinque anni a decorrere dalla valutazione del piano o della sua ultima revisione.

7. Il presente regolamento non si applica alle navi da guerra e da trasporto di truppe, alle navi da carico di stazza
lorda inferiore alle 500 t, alle navi senza propulsione meccanica, alle navi di legno di costruzione primitiva, alle
imbarcazioni da pesca o alle imbarcazioni non impegnate in attività commerciali.

8. Fatte salve le disposizioni dei paragrafi 2 e 3, gli Stati membri provvedono affinché, quando siano approvati i
piani di sicurezza delle navi e i piani di sicurezza degli impianti portuali, tali piani contengano idonee disposizioni
per garantire che la sicurezza delle navi alle quali si applica il presente regolamento non sia compromessa
dall'attività di una nave o di interfaccia nave/porto o dall'attività da nave a nave con navi non assoggettate al
presente regolamento.

Articolo 4 - Comunicazione di informazioni

1. Ciascuno Stato membro comunica all'IMO, alla Commissione e agli altri Stati membri le informazioni richieste
secondo le disposizioni della Regola 13 (comunicazione di informazioni) delle misure speciali per migliorare la
sicurezza marittima della Convenzione SOLAS.

2. Ciascuno Stato membro comunica alla Commissione e agli altri Stati membri le coordinate dei funzionari di cui
al punto 4.16 della parte B del codice ISPS nonché le informazioni previste al punto 4.41 della parte B del codice
ISPS ogniqualvolta una nave sia espulsa da un porto della Comunità o le sia negato l'ingresso in un porto
comunitario.

3. Ciascuno Stato membro elabora l'elenco degli impianti portuali interessati sulla base delle valutazioni di
sicurezza degli impianti portuali effettuate, e stabilisce il campo di applicazione delle misure adottate
conformemente alle disposizioni del paragrafo 2 della Regola 2 (applicazione agli impianti portuali
occasionalmente prestatori di servizi per viaggi internazionali) delle misure speciali per migliorare la sicurezza
marittima della Convenzione SOLAS.
Ciascuno Stato membro comunica tale elenco agli altri Stati membri e alla Commissione al più tardi entro il 1
luglio 2004. Alla Commissione e agli Stati membri interessati sono forniti altresì sufficienti dati sulle misure
adottate.

Articolo 5 - Accordi di sicurezza alternativi o misure equivalenti di sicurezza

1. Ai fini del presente regolamento, la Regola 11 (accordi di sicurezza alternativi) delle misure speciali per
migliorare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS può applicarsi anche al traffico marittimo
intracomunitario di linea effettuato su rotte fisse che fanno uso di impianti portuali associati.

2. A tal fine, gli Stati membri possono concludere fra loro, ciascuno per gli aspetti che lo riguardano, gli accordi
bilaterali o multilaterali previsti dalla suddetta Regola SOLAS. Gli Stati membri possono, in particolare, esaminare
tali accordi per promuovere il trasporto marittimo intracomunitario a corto raggio.
Gli Stati membri interessati notificano gli accordi alla Commissione e forniscono sufficienti dati sulle misure
adottate per permettere alla Commissione di valutare se gli accordi compromettono il livello di sicurezza di altre
navi o impianti portuali non coperti dagli accordi. I dati relativi alle misure direttamente connesse alla sicurezza
nazionale, all'ordine pubblico, alla sicurezza nazionale o alla sicurezza pubblica possono essere esclusi dalla notifica alla Commissione.
La Commissione valuta se gli accordi soddisfanno i requisiti della Regola 11 SOLAS e, se necessario, può richiedere
prescrizioni del paragrafo 2 della presente Regola 11 SOLAS. Se gli accordi non soddisfanno questi requisiti,
comunicano e al controllo funzionamento del trasporto marittimo. Se gli accordi non soddisfanno questi requisiti,
Commissione adotta, nel termine di quattro mesi, un regolamento che modifica il presente regolamento.
paragrafo 3, in tal caso gli Stati membri interessati sono tenuti a notificare alla Commissione e agli altri Stati membri
il regolamento adottato.

3. I dati relativi ai porti di partenza e di arrivo, previsti al numero 1 della Regola 11 delle misure speciali per
migliorare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS, possono essere esentati a cinque anni.

4. Gli Stati membri possono concludere fra loro, ciascuno per gli aspetti che lo riguardano, gli accordi bilaterali o multilaterali
previsti dalla Regola 12 (accordi di sicurezza alternativi) delle misure speciali per migliorare la sicurezza marittima della
Convenzione SOLAS. Gli Stati membri possono, in particolare, esaminare tali accordi per promuovere il trasporto marittimo
intracomunitario a corto raggio.
Gli Stati membri interessati notificano gli accordi alla Commissione e forniscono sufficienti dati sulle misure
adottate per permettere alla Commissione di valutare se gli accordi compromettono il livello di sicurezza di altre
navi o impianti portuali non coperti dagli accordi. I dati relativi alle misure direttamente connesse alla sicurezza
nazionale, all'ordine pubblico, alla sicurezza nazionale o alla sicurezza pubblica possono essere esclusi dalla notifica alla Commissione.
La Commissione valuta se gli accordi soddisfanno i requisiti della Regola 12 SOLAS e, se necessario, può richiedere
prescrizioni del paragrafo 2 della presente Regola 12 SOLAS. Se gli accordi non soddisfanno questi requisiti,
comunicano e al controllo funzionamento del trasporto marittimo. Se gli accordi non soddisfanno questi requisiti,
Commissione adotta, nel termine di quattro mesi, un regolamento che modifica il presente regolamento.
paragrafo 3, in tal caso gli Stati membri interessati sono tenuti a notificare alla Commissione e agli altri Stati membri
il regolamento adottato.