



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 2.5.2003
COM(2003) 229 definitivo

2003/0089 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO,
AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE
EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI**

relativa al miglioramento della sicurezza dei trasporti marittimi

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali

(presentata dalla Commissione)

INDICE

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI RELATIVA AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DEI TRASPORTI MARITTIMI.....	4
1. Introduzione	4
1.1. Panoramica delle minacce potenziali.....	4
1.2. La quota del trasporto marittimo negli scambi economici dell'Unione europea.....	5
1.3. La flotta che batte bandiera dell'Unione europea e la flotta controllata dall'UE.....	5
1.4. I porti della Comunità	6
2. Assoluta necessità di rafforzare la sicurezza del trasporto marittimo e il suo riconoscimento a livello internazionale	7
2.1. Attività in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO/OMI).....	7
2.2. Attività in seno all'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO/OIL)	8
2.3. Attività in seno all'Organizzazione mondiale delle dogane (ODM)	9
2.4. Attività in seno al G8	9
2.5. Le iniziative delle autorità USA in materia di sicurezza.....	10
2.6. Iniziative della Comunità	12
3. La sicurezza dei trasporti marittimi esige efficienza, coerenza e mutuo riconoscimento	14
3.1. L'applicazione delle misure di sicurezza relative alle operazioni marittime	15
3.1.1. Il trasporto marittimo internazionale.....	15
3.1.2. Casi particolari: traffico marittimo intracomunitario e porti implicati nel trasporto marittimo internazionale solo occasionalmente	16
3.1.3. Le navi da crociera	17
3.1.4. Le navi adibite al traffico nazionale.....	18
3.2. La sicurezza dei porti della Comunità.....	18
3.3. Migliorare la sicurezza della catena logistica nel suo complesso	19
3.4. Controllo e amministrazione della sicurezza del trasporto marittimo	21
3.5. Assicurazione dei rischi connessi al trasporto marittimo.....	21
3.6. Mutuo riconoscimento sul piano internazionale	22
4. Conclusioni	22

RELAZIONE.....	26
PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DELLE NAVI E DEGLI IMPIANTI PORTUALI.....	37
ALLEGATO 1.....	50
ALLEGATO 2.....	62
ALLEGATO 3.....	91
SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA.....	160
SCHEDA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO	
Impatto della proposta sulle imprese con particolare riferimento alle piccole e medie imprese (PMI).....	167

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO,
AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE
EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI**

relativa al miglioramento della sicurezza dei trasporti marittimi

1. INTRODUZIONE

Gli avvenimenti del recente passato hanno dimostrato che non esiste paese al mondo che sia al riparo da atti di terrorismo: indipendentemente dalle loro motivazioni atti di terrorismo possono essere perpetrati in qualsiasi luogo e in qualsiasi momento senza risparmiare i trasporti marittimi.

Purtroppo, questa situazione non è cosa nuova per l'Unione europea; molti suoi Stati membri hanno già preso varie disposizioni per proteggere i loro cittadini e i loro modi di trasporto. Da parte sua, la Commissione ha già affrontato il tema della sicurezza e dei passeggeri delle navi da crociera in Europa nel suo Libro bianco sui trasporti¹. La Commissione ritiene che, da oggi in poi sia necessario rafforzare la sicurezza di tutta la catena logistica che rifornisce i trasporti marittimi, dai fornitori ai consumatori. Sotto questo profilo, poiché la sicurezza della catena dei trasporti è pari a quella del suo anello più debole, per aumentare la sicurezza di tutti i trasporti occorre adottare un approccio che tenga conto della dimensione multimodale.

Nella Comunicazione "Verso una gestione integrata delle frontiere esterne degli Stati membri dell'UE"² la Commissione ha proposto alcuni meccanismi di lavoro e di cooperazione a livello di Unione europea allo scopo di consentire a tutti i soggetti incaricati dei controlli alle frontiere di coordinare la loro azione nell'ambito di una strategia globale, che tenga conto delle molteplici dimensioni di tale gestione. La Comunicazione, che si fonda sull'*acquis* di Schengen, ha per oggetto la circolazione delle persone e sarà seguita da una seconda Comunicazione avente per oggetto la circolazione delle merci e dei beni di qualunque natura.

La presente comunicazione tratta in un primo momento della dimensione puramente marittima della catena dei trasporti.

1.1. Panoramica delle minacce potenziali

In assenza di adeguate misure di sicurezza e di controllo qualsiasi nave può trasformarsi in un'arma o nel vettore di un'arma di distruzione di massa o diventare il veicolo inconsapevole di carichi impropri. Una nave può essere bersaglio di azioni terroristiche p. es. a partire da un'altra nave o anche dal suo stesso interno da parte di terroristi che vi si siano infiltrati o che vi salgano a bordo con la forza. Le navi passeggeri costituiscono ovviamente un obiettivo particolarmente vulnerabile stante il gran numero di vite umane che vengono messe in pericolo. Ma anche le navi mercantili non sono meno vulnerabili, ma possono anzi trasformarsi in vettori

¹ COM(2001) 370 del 12 settembre 2001.
² COM(2002) 233 def. del 7 maggio 2002.

pericolosi. La natura stessa di certi carichi di sostanze pericolose potrebbe indurre i terroristi a cercare di farle esplodere, ad esempio, in zone portuali con conseguenze umane e ambientali che è facile immaginare. Né si può escludere che prodotti nucleari, batteriologici o chimici vengano trasportati fraudolentemente per mare per essere successivamente utilizzati contro il paese cui è destinato il carico.

1.2. La quota del trasporto marittimo negli scambi economici dell'Unione europea

Il trasporto marittimo è vitale per la forza economica e commerciale della Comunità, come dimostrano i dati che seguono. È quindi essenziale migliorare le condizioni di sicurezza per mantenere e anzi potenziare questa risorsa e la fiducia che gli operatori ripongono in essa. Gli sforzi che saranno necessari per innalzare il livello di sicurezza delle navi e dei porti della Comunità devono essere considerati sotto il profilo dell'importanza della flotta e degli scambi marittimi per l'economia dell'Unione europea, come descritti ai punti 1.3 e 1.4.

In termini di valore, le esportazioni dell'Unione europea nel 2001 sono state dell'ordine di 981 miliardi di euro e le sue importazioni a 1 027 miliardi di euro,³ cifre che fanno dell'Unione europea il primo partner commerciale di due terzi del pianeta. È evidente che mantenere i mercati e le frontiere aperti è uno dei principali obiettivi della politica commerciale dell'Unione europea.

Attraverso il sistema logistico marittimo dell'Unione europea - compreso il trasporto delle merci via mare, i porti e i servizi di movimentazione portuale - passano più di due terzi di tutti gli scambi tra la Comunità e il resto del mondo. Occorre quindi migliorare le condizioni di sicurezza in cui si svolge questo trasporto marittimo e salvaguardare in pari tempo le condizioni della sua competitività, continuando ad agevolare gli scambi commerciali.

1.3. La flotta che batte bandiera dell'Unione europea e la flotta controllata dall'UE

In questi ultimi dieci anni la quota di mercato della flotta sotto il controllo degli armatori europei si è mantenuta intorno al 34% del tonnellaggio mondiale.

Questa flotta si compone⁴ di circa 8 800 navi, di cui 1 966 petroliere, 1 702 rinfusiere, 1 104 portacontenitori, 3 428 navi da carico di categorie diverse (mercantili classici e ro/ro) e 685 navi passeggeri. In volume essa rappresenta una capacità di trasporto di oltre 257 milioni di tonnellate, ivi compresi oltre 3,15 milioni di TEU di contenitori. In tonnellate, il 67% di questa flotta è registrato fuori del territorio dell'Unione europea: si osserva - né c'è da stupirsi - che una parte importante delle navi registrate sotto la bandiera di Panama, della Liberia, delle Bahamas, di Cipro e di Malta è controllata da armatori ed operatori marittimi dell'Unione europea. Per quanto riguarda la flotta registrata sotto bandiera degli Stati membri dell'Unione europea, essa rappresenta il 13% del tonnellaggio mondiale, pari a circa 102 milioni di tonnellate e conta oltre 4 200 navi. Vi sono impiegati 180 000 marinai, di cui il 40% sono cittadini di paesi terzi.

³ Fonte : Commissione europea, Direzione generale TRADE.

⁴ Dati relativi al 1° gennaio 2001, navi da 1 000 tonnellate di stazza lorda e oltre - Fonte: Institute of Shipping Economics and Logistics, Shipping Statistics 2001.

1.4. I porti della Comunità

L'Unione europea presenta 35 000 km di coste e centinaia di porti marittimi. Nei porti europei passano ogni anno circa 2 miliardi di tonnellate di merci diverse, tutti prodotti necessari all'economia europea ed al commercio con altre regioni del mondo (idrocarburi, combustibili solidi e minerali, manufatti). Va notato che il 90% del commercio petrolifero con l'UE avviene via mare e che circa il 70% delle importazioni transita al largo delle coste della Bretagna e nella Manica. Il volume delle operazioni (milioni di tonnellate/km) dei porti dell'Unione europea era, nel 1999, il seguente:

Regione	Traffico transoceanico	Traffico interregionale	Traffico regionale	Totale
Mar Baltico	53	101	50	204
Mare del Nord	404	414	183	1 001
Atlantico	153	219	10	382
Mediterraneo	304	87	126	517
Totale	914	821	369	2 104

Tabella 1. Stima del volume delle operazioni effettuate nei porti dell'UE, per regione, nel 1999, in milioni di tonnellate/km (dati della DG TREN).

L'elenco dei 25 principali porti europei, per volume di traffico e tenuto conto dell'andamento delle tonnellate movimentate nel periodo 1996-2000, figura all'allegato 1. Va sottolineata la natura eterogenea dei servizi portuali prestati e le diverse caratteristiche dei porti inclusi nell'elenco (status giuridico, proprietà, dimensioni, funzionamento e caratteristiche geografiche).

Non è possibile fissare una precisa tipologia dei porti. Se è vero che esiste un certo numero di porti specializzati in un determinato tipo di merci (ad esempio nei prodotti petroliferi e chimici, autoveicoli, servizi di traghetti) è anche vero che la maggior parte dei porti effettua tutti questi tipi di attività, anche all'interno della zona portuale.

La crescita dei trasporti marittimi è essenzialmente dovuta all'utilizzazione dei container, alla disponibilità di navi di sempre maggiori dimensioni, di terminali portuali specializzati e all'organizzazione di unità "multi-spring". Dall'inizio degli anni Novanta nelle regioni marittime sopra indicate hanno fatto la loro apparizione molti nuovi porti, centri di deposito chiamati "transshipment hubs".

* * *

La particolare vocazione della Comunità per il commercio marittimo, come pure l'importanza di questo per la forza della nostra economia, sono elementi che militano decisamente per il rafforzamento della protezione delle navi e dei porti a livello mondiale, e nell'Unione europea in particolare, dinanzi a una situazione in cui la sicurezza è più incerta a causa delle minacce terroristiche.

2. ASSOLUTA NECESSITÀ DI RAFFORZARE LA SICUREZZA DEL TRASPORTO MARITTIMO E IL SUO RICONOSCIMENTO A LIVELLO INTERNAZIONALE

La riconosciuta necessità di migliorare la sicurezza dei trasporti marittimi si è recentemente tradotta in un'intensificata attività delle organizzazioni internazionali e in una serie di iniziative a livello internazionale e a livello regionale.

2.1. Attività in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO/OMI)

I lavori relativi alla sicurezza marittima sono iniziati in seno all'IMO nel febbraio 2002 e si sono conclusi il 12 dicembre 2002 con la Conferenza diplomatica dell'Organizzazione che ha adottato una modifica della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS - Safety Of Life At Sea) e un Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS - International Ship and Port Facility Security).

Effettivamente, la Convenzione SOLAS ha disciplinato finora soltanto gli aspetti legati alla sicurezza (*safety*) dei trasporti marittimi. La sua modifica e il Codice ISPS hanno ora lo scopo di tener conto della dimensione della protezione (*security, sûreté*) della navigazione propriamente detta e degli impianti portuali⁵.

Gli emendamenti della Convenzione SOLAS e la parte A del Codice ISPS contengono disposizioni di natura cogente; la parte B del Codice è invece costituita da raccomandazioni che gli Stati parti dell'IMO sono invitati ad attuare.

Queste disposizioni si applicano alle navi passeggeri, alle navi da carico di stazza pari o superiore a 500 tonnellate, alle piattaforme mobili di perforazione off-shore e agli impianti portuali che servono il traffico internazionale.

Le disposizioni di natura obbligatoria costituiscono un complesso di norme indispensabili per rafforzare la protezione del trasporto marittimo. Esse riguardano l'equipaggiamento delle navi, prevedendo una marcatura permanente del numero identificativo della nave, un sistema di identificazione automatica (AIS), un dispositivo di allarme di sicurezza della nave destinato a lanciare un'allerta in caso di azione ostile diretta contro la nave e il rilascio di una registrazione sinottica continua della nave, autentico documento di identità della nave.

Queste disposizioni obbligatorie prevedono inoltre un insieme di misure di sicurezza attive e passive articolate a tre livelli di sicurezza (normale, rafforzato, elevato) la cui attuazione concreta è correlata all'analisi dei rischi. In particolare, è obbligatorio designare i soggetti responsabili dell'applicazione delle misure di sicurezza (agenti di sicurezza della nave, della società e dell'impianto portuale), di definire piani di sicurezza, che tengano conto dell'analisi dei rischi (sia della nave che dell'impianto portuale) e rilasciare un certificato internazionale di sicurezza della nave. Il meccanismo è completato dalla previsione di misure relative all'addestramento del personale adibito a questi compiti e alle esercitazioni.

È altresì prevista la possibilità - in relazione ai rischi potenziali per le persone, i beni e l'ambiente - di istituire tra la nave e l'impianto portuale che la accoglie una dichiarazione di sicurezza nella quale sono fissate le responsabilità di ciascuno in tale

⁵ Per impianti portuali si intendono gli impianti che provvedono all'interfaccia nave/porto.

materia. Del pari, è previsto il controllo, a fini di sicurezza, di una nave che si trovi nel porto o anche prima della sua entrata nel porto da parte delle autorità dello Stato di approdo. Infine, sono chiaramente definiti gli obblighi e le responsabilità dei vari soggetti che intervengono nel processo (governi contraenti, società, comandanti delle navi, impianti portuali).

La parte B del Codice ISPS è, a sua volta, costituita da un insieme di raccomandazioni estremamente dettagliate che hanno lo scopo di guidare i vari soggetti nell'applicazione pratica delle disposizioni obbligatorie. Con riferimento alla responsabilità degli Stati contraenti si tratta, in particolare, di orientarli nel designare un organismo per la sicurezza riconosciuto (al quale sarà affidato l'incarico di provvedere ai servizi di sicurezza agli impianti portuali e alle navi) e i punti di contatto nazionali o regionali competenti per la sicurezza marittima, ai fini della gestione dei livelli di sicurezza e per lo scambio di informazioni sulla sicurezza. Questa parte del Codice ISPS presenta anche una serie di proposte dettagliate, riferite sia alle navi che agli impianti portuali, all'analisi dei rischi e ai piani di sicurezza da definire, come pure riguardo alla formazione del personale e alle esercitazioni. Specifica inoltre con quali modalità e in quali ipotesi debba essere redatta una dichiarazione di sicurezza tra la nave e l'impianto portuale che la accoglie.

2.2. Attività in seno all'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO/OIL)

La gente di mare partecipa direttamente al trasporto internazionale di merci, comprese le sostanze pericolose e al trasporto dei passeggeri, ed ha accesso a tutte le zone del porto, ivi comprese quelle ad accesso limitato.

Le particolari condizioni di vita e di lavoro della gente di mare ha indotto l'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO/OIL) a adottare una serie di convenzioni e di raccomandazioni che disciplinano le condizioni di lavoro e la formazione dei marinai. Nel gennaio 2001 l'ILO ha deciso di convocare per il 2005 una sessione marittima della Conferenza dell'Organizzazione stessa per adottare uno strumento unico che riunifici nella misura del possibile tutte le norme marittime contenute nelle 50 convenzioni e raccomandazioni attualmente vigenti.

Va tuttavia rilevato che nel marzo 2002 è stato iscritto all'ordine del giorno della 91ª sessione della Conferenza internazionale del Lavoro che si svolgerà nel giugno 2003 una questione urgente relativa ad un sistema più sicuro di identificazione della gente di mare ai fini della revisione della convenzione n. 108 sui documenti di identità della gente di mare, che risale al 1958.

Una delle questioni che sono state ritenute importanti durante i lavori dell'IMO per il miglioramento della sicurezza marittima è proprio quella delle modalità di identificazione della gente di mare, modalità che sono peraltro di competenza dell'ILO.

I marittimi dovrebbero auspicabilmente essere in possesso di un documento che consenta di procedere alla loro identificazione "positiva e verificabile": "positiva" nel senso che deve determinare che la persona che è in possesso del documento è effettivamente quella alla quale il documento è stato rilasciato e, "verificabile", in quanto deve consentire di controllare l'autenticità del documento rispetto alla fonte che lo ha emesso.

2.3. Attività in seno all'Organizzazione mondiale delle dogane (ODM)

Il consiglio dell'ODM ha adottato, nel giugno 2002, una risoluzione relativa alla sicurezza e all'agevolazione degli scambi della catena logistica internazionale. In seno al suo segretariato generale è stata istituita una Task Force incaricata di cinque temi principali⁶ con il compito di definire le misure di applicazione per proteggere il commercio internazionale contro gli attacchi terroristici e la catena logistica internazionale contro la sua utilizzazione impropria per il trasporto fraudolento di armi di distruzione di massa a scopi terroristici.

I lavori di questa Task Force dovrebbero avere questo esito:

- Elaborazione di uno strumento di valutazione delle varie necessità, che serva di ausilio per le autorità doganali nella definizione dei regimi di sicurezza per la catena logistica;
- Accesso delle autorità doganali a una banca dati dell'Organizzazione doganale mondiale sulle verifiche tecniche e sui meccanismi di accertamento;
- Revisione della convenzione dell'Organizzazione suddetta sui contenitori (1972);
- Con più specifico riferimento alla Task Force, e entro il giugno 2003:
 - La revisione del modello dei dati dell'ODM, allo scopo di inserirvi i principali elementi atti a consentire alle amministrazioni doganali di individuare le spedizioni ad alto rischio;
 - La definizione di direttrici che consentano ai membri dell'ODM di adottare uno strumento per la raccolta, la trasmissione e lo scambio di dati doganali, con severe garanzie di riservatezza;
 - L'elaborazione di direttrici per incoraggiare la cooperazione tra amministrazioni doganali ed imprese allo scopo di promuovere la sicurezza della catena logistica e facilitare il normale funzionamento del commercio internazionale.

2.4. Attività in seno al G8

Il vertice di KANANASKIS, svoltosi il 26 e 27 giugno 2002, ha affrontato il tema qui esaminato sia sotto il profilo della sicurezza marittima sia con riferimento al caso particolare dei contenitori.

Di conseguenza, i membri del G8 si sono messi d'accordo su una serie di iniziative congiunte dirette a promuovere una maggiore sicurezza dei trasporti pur facilitando gli scambi commerciali. Il G8 prenderà le seguenti iniziative:

- Protezione del trasporto marittimo

⁶ "Aspetti giuridici e procedurali", "Affari commerciali e rapporti con le altre organizzazioni", "Sviluppo delle capacità", "Attuazione e intelligence", "Promozione".

Appoggiare, in seno alle organizzazioni marittime internazionali, la modifica della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS) con i seguenti obiettivi:

- anticipare al dicembre 2004 la data di installazione dei sistemi di identificazione automatica (AIS) su talune navi;
 - rendere obbligatoria la presenza a bordo delle navi di piani di sicurezza e di agenti di sicurezza entro il luglio 2004;
 - rendere obbligatori, entro il luglio del 2004, l'elaborazione di piani di sicurezza e l'effettuazione di valutazioni della sicurezza degli impianti portuali nei porti frequentati da navi che effettuano viaggi internazionali.
- Sicurezza dei contenitori
 - Lavorare da subito, di concerto con le competenti organizzazioni internazionali, a definire e mettere in applicazione un regime rafforzato di sicurezza per i contenitori su scala mondiale al fine di individuare e ispezionare i contenitori che presentano rischi elevati e garantire la loro integrità durante tutta la catena del trasporto;
 - Mettere a punto, in collaborazione coi paesi interessati e non membri del G8, progetti pilota per modellizzare un regime integrato di sicurezza per i contenitori;
 - Mettere rapidamente in applicazione, entro il 2005 nella misura del possibile, norme comuni per le dichiarazioni doganali per via elettronica e adoperarsi, in seno all'ODM per incoraggiare i paesi non membri del G8 ad osservare le stesse norme comuni;
 - Iniziare da subito i lavori in seno al G8 e all'ODM per esigere la comunicazione di informazioni preventive per via elettronica sui contenitori, ivi compresa la loro ubicazione e le condizioni del loro inoltro e questo fin dalla fase iniziale della catena logistica.

Infine, i membri del G8 hanno concordato di elaborare, in seno alle Nazioni Unite e ad altre organizzazioni internazionali competenti, un regime di sicurezza efficace e proporzionato per il trasporto terrestre e la distribuzione delle sostanze pericolose che potrebbero presentare rischi significativi sul piano della sicurezza.

L'avanzamento dei lavori è oggetto di valutazioni semestrali effettuate dallo stesso G8.

2.5. Le iniziative delle autorità USA in materia di sicurezza

Dopo gli avvenimenti dell'11 settembre 2001, gli Stati Uniti d'America hanno preso una serie di misure unilaterali di protezione che spesso precorrono e anticipano l'applicazione di disposizioni attualmente oggetto di negoziati nelle sedi internazionali competenti. Con particolare riferimento al settore marittimo, la protezione del trasporto navale è considerata una questione "di sicurezza interna".

A livello parlamentare vi sono state numerose iniziative che, concretamente, si sono tradotte nell'adozione, ad opera del Congresso, il 14 novembre 2002, del "Maritime Security Act of 2002" (S.1214). Questo provvedimento, una volta entrato integralmente in applicazione, imporrà al settore marittimo l'osservanza di numerosi obblighi supplementari.

Inoltre, l'istituzione di un grande Ministero della sicurezza interna (Department of Homeland Security) che raggruppa oltre venti enti statali operanti nel settore, ha rafforzato i poteri di iniziativa e le competenze delle varie amministrazioni finora competenti per le questioni legate alla sicurezza.

In questo contesto, meritano di essere segnalati tre tipi di misure recentemente adottate nel settore marittimo.

L'iniziativa relativa alla sicurezza dei contenitori: Da metà del 2002, gli Stati Uniti hanno messo in atto la "Container Security Initiative" (CSI) che dovrà essere applicata in una prima fase in venti porti europei⁷ ed asiatici sui quali si concentra la maggior parte del commercio marittimo di contenitori diretto verso gli Stati Uniti.

Questa iniziativa, che è stata attuata con il sostegno di brigate di c. d. "osservatori doganali" si articola intorno ai seguenti elementi:

- Definizione di criteri di sicurezza che consentano di identificare i contenitori ad alto rischio;
- Ispezione preventiva dei contenitori prima che arrivino nei porti degli Stati Uniti;
- Utilizzazione dei mezzi tecnologici per l'esame dei contenitori ad alto rischio;
- Introduzione di contenitori protetti che consentono un monitoraggio intelligente.

Le dogane USA hanno ottenuto dalle autorità competenti degli Stati membri, nonché dalla maggior parte dei paesi asiatici interessati, l'adesione a questa iniziativa⁸. In pari tempo altri porti hanno aderito alla citata CSI⁹. Purtroppo, queste disposizioni sono state preparate e attuate senza tener conto della vigente normativa comunitaria e senza previa concertazione con la Commissione europea, la quale è stata costretta a reagire in conformità delle disposizioni del trattato che istituisce la Comunità europea.

La regola del "preavviso di 24 ore": Nell'agosto 2002 le dogane USA hanno annunciato l'intenzione di modificare il codice doganale USA nel senso che trasportatori marittimi sarebbero obbligati a comunicare il proprio manifesto di carico 24 ore prima che questa operazione venga effettuata sulle navi dirette verso gli

⁷ I porti sono i seguenti: Algéciras, Anversa, Bremerhaven, Busan, Felixtowe, Genova, Amburgo, Hong Kong, Kaohsiung, Kobe, La Spezia, Laem Chabang, Le Havre, Nagoya, Rotterdam, Shanghai, Shenzhen, Singapore, Tokyo, Yokohama.

⁸ Al 13 febbraio 2003 non erano stati ancora firmati accordi unicamente per i porti di Kaohsiung (Taiwan) e di Laem Chabang (Thailandia) compresi nell'elenco della nota precedente.

⁹ Al 13 febbraio 2003 erano stati conclusi accordi con i porti di Göteborg (Svezia), Klang e Tanjung Pelepas (Malesia).

Stati Uniti. Secondo le autorità nordamericane queste informazioni sarebbero necessarie per consentire ai servizi doganali di valutare i rischi di minacce terroristiche che possono rappresentare i contenitori destinati al loro paese. La nuova norma è entrata in vigore il 2 dicembre 2002 ed è applicata dal 2 febbraio 2003.

La proposta di regolamento mirante a sopprimere i visti collettivi rilasciati agli equipaggi: La proposta del Dipartimento di Stato mira a sopprimere la prassi del rilascio del visto per gli equipaggi di navi straniere che fanno scalo negli Stati Uniti. Fino ad oggi i visti rilasciati collettivamente all'equipaggio erano considerati una prassi comunemente accettabile, a parte il fatto che gli Stati Uniti sono l'unico importante paese marittimo che esige il visto per ciascun membro dell'equipaggio.

2.6. Iniziative della Comunità

La protezione dei trasporti marittimi è una delle preoccupazioni della Commissione, e lo era già ben prima dei fatti dell'11 settembre 2001; ne è una riprova il citato Libro bianco sui trasporti, che già parlava della necessità di rafforzare la sicurezza dei passeggeri che si imbarcano su navi da crociera in Europa.

Per questo motivo la Commissione ha dato il proprio sostegno incondizionato all'iniziativa con la quale l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha inteso affrontare la questione della sicurezza dei trasporti per mare.

L'Unione europea ha bisogno di soluzioni globali in materia di sicurezza in un contesto economico globale. Per questo motivo, la Commissione incoraggia e sostiene tutti gli sforzi e i lavori compiuti a livello internazionale che porteranno a risultati rapidi e tangibili. Di conseguenza, deve proseguire il dialogo in seno all'IMO, come pure in seno ad altre organizzazioni internazionali (G7/G8, ILO e ODM), nonché con i partner che condividono le stesse preoccupazioni. Su questo tema la Commissione adotta un approccio pluridisciplinare (sistema dei trasporti, dogane, immigrazione, commercio, politica internazionale ed altri ancora) sia negli incontri con i partner internazionali - tra i quali gli Stati Uniti - sia nel necessario coordinamento con gli Stati membri in occasione dei lavori relativi sulla sicurezza marittima in seno agli organismi internazionali (IMO, ILO e ODM). Coerente con questa impostazione, la Commissione ha dato un forte contributo nel coordinare le posizioni degli Stati membri in seno all'IMO e va notato che gli Stati membri hanno reagito con grande favore a questa iniziativa, presentando varie proposte congiunte al fine di pervenire all'adozione di disposizioni in materia di trasporto marittimo atte a creare testi legislativi realistici, efficienti e di facile applicazione.

Invece, la Commissione si opporrà a qualsiasi provvedimento unilaterale che possa non solo avere effetti negativi sul commercio internazionale, ma essere incompleto o contrario agli obiettivi della sicurezza, per i quali sono indispensabili soluzioni globali.

In questo senso non è condivisibile la tesi secondo cui le minacce alla sicurezza possono essere efficacemente combattute affrontando il problema soltanto nei grandi porti e limitandosi esclusivamente al trasporto dei contenitori. Analogamente, la regola sopra ricordata del preavviso di 24 ore, imposta senza alcuna consultazione preliminare, anche se potrà contribuire a creare la trasparenza necessaria per la sicurezza e anche per altre operazioni, è gravida di rischi endogeni - perché non tiene conto di quanto accade agli stessi contenitori che intende proteggere nel periodo di

24 ore - e di rischi esogeni - perché minaccia i piccoli operatori che non disporranno né del tempo né dei mezzi necessari per adeguarsi ad essa.

Dinanzi a questa situazione, e dinanzi alle creazioni degli Stati membri alle richieste americane, la Commissione ha ottenuto dal Consiglio, il 18 marzo 2003, l'autorizzazione a negoziare, nelle materie di competenza della Comunità, allo scopo di pervenire, con le autorità doganali USA, ad un accordo tra la Comunità e gli Stati Uniti concernente lo sviluppo di un sistema di controllo delle esportazioni che integri la necessità di tutelare il commercio internazionale effettuato a mezzo di contenitori. Un accordo siffatto si sostituirà agli accordi bilaterali attualmente conclusi tra alcuni Stati membri e le autorità doganali americane. L'accordo si baserà sui principi di reciprocità e di non discriminazione che si applicano alla totalità degli scambi commerciali tra Stati Uniti e Comunità. A termine, tale accordo dovrebbe consentire di effettuare un controllo congiunto sull'applicazione delle misure definite di comune accordo. Questa cooperazione resta beninteso aperta a tutti gli altri partner internazionali della Comunità. In questo contesto, merita ricordare che la Comunità ha lanciato un progetto pilota che mira a informatizzare i controlli doganali all'esportazione, specialmente nel caso in cui i luoghi di esportazione e di uscita dalla Comunità si trovino in Stati membri diversi.

Infine, la Commissione non può ammettere che l'esigenza di proteggere i trasporti marittimi diventi un pretesto per porre in essere concorrenza sleale fra i porti, in particolare all'interno della Comunità. Per una gestione integrata delle frontiere sono necessarie norme comuni in materia di sicurezza, nonché criteri comuni per i controlli doganali. Come si è detto nell'introduzione, la forza di una catena di sicurezza è costituita dal suo anello più debole. Pertanto, questi controlli dovranno essere attuati da tutti i soggetti interessati e dovranno perturbare il meno possibile e, anzi, migliorare, il livello di efficienza che ha raggiunto il commercio mondiale. **Di conseguenza, la questione della reciprocità è altrettanto importante,** poiché la sicurezza dell'Unione europea è anch'essa minacciata da pericoli che possono provenire da qualsiasi origine, sia dagli Stati Uniti sia da altri paesi terzi. La Comunità deve quindi assicurarsi che le navi dei paesi terzi che chiedono di far scalo nei suoi porti operino in condizioni di sicurezza adeguate. È questo uno degli obiettivi perseguiti dalla proposta di regolamento presentata assieme alla presente comunicazione.

Va notato che **il parere esplorativo sulla sicurezza dei trasporti (CES 1156/2002), espresso dal Comitato economico e sociale nella sua sessione plenaria del giorni 23 e 24 ottobre 2002, conforta l'analisi della Commissione tanto nella diagnosi del fenomeno quanto sulle soluzioni da apportare.**

Inoltre i servizi della Commissione hanno lanciato uno studio che dovrà misurare e quantificare le conseguenze che avrà il rafforzamento della sicurezza della navigazione. Con riguardo agli aspetti legati alla sicurezza sono in corso altri lavori in un ambito pluridisciplinare che riguardano, sul piano doganale in particolare, la sicurezza delle frontiere esterne. Il Consiglio ha inoltre chiesto alla Commissione uno studio di fattibilità sui controlli alle frontiere marittime allo scopo di rafforzare i controlli e la sorveglianza delle frontiere marittime dell'UE nella lotta contro l'immigrazione clandestina per via di mare. È appena il caso di aggiungere che le misure che saranno proposte al riguardo dovranno tener conto del contesto multisettoriale in cui si inseriranno

(protezione (*security*) del trasporto marittimo, sicurezza della navigazione e dei passeggeri, aspetti fiscali e sanitari).

Inoltre, la citata Comunicazione COM (2002) 233 contiene la proposta - chiamata PROSECUR - di una procedura che, a seconda della natura delle informazioni e dei rischi individuali, dovrebbe consentire di istituire connessioni e scambi diretti tra le autorità portuali, doganali e autorità preposte al controllo delle persone alle frontiere esterne.

Nell'ambito del piano di gestione delle frontiere esterne (che ha dato attuazione a gran parte delle proposte contenute nella COM (2002) 233 sono in corso lavori per realizzare un modello comune di analisi dei rischi. Per quanto inizialmente facesse parte della gestione delle frontiere esterne, questo modello potrebbe eventualmente servire a realizzare modelli analoghi per rafforzare la sicurezza dei trasporti marittimi (e viceversa).

3. LA SICUREZZA DEI TRASPORTI MARITTIMI ESIGE EFFICIENZA, COERENZA E MUTUO RICONOSCIMENTO

La presa di coscienza del problema "sicurezza nei trasporti marittimi" non deve tradursi in una moltiplicazione di misure sproporzionate e esageratamente onerose, dettate da un attivismo di facciata che mobiliti grossi mezzi ma risulti privo di efficacia.

Per questo motivo, occorre partire da un'analisi realistica dei rischi, analisi che dovrà essere rivista regolarmente in modo da consentire di adottare le misure di sicurezza indispensabili sul piano internazionale senza perdere il controllo dei costi che esse comportano. Qualsiasi meccanismo di sicurezza postula misure di carattere permanente come la definizione dei piani, la designazione delle autorità responsabili o il ricorso a determinate tecnologie; in pari tempo, però, esso comprende provvedimenti di natura variabile che vengono emanati solo quando la situazione lo giustifichi nell'ambito di una sana gestione dei rischi. Spesso sono proprio queste misure complementari ad assorbire una grande quantità di risorse di ogni genere, ragion per cui la loro applicazione deve essere ben ponderata. Una soluzione del genere è quella che è stata adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

D'altra parte, la dimensione sicurezza (nel senso di "*security*") nell'ambito dei trasporti marittimi deve essere integrata in tutte le fasi delle operazioni. Per quanto fino a oggi non abbia costituito una delle preoccupazioni principali, la sicurezza dovrà entrare a far parte di un nuovo modo di pensare il trasporto marittimo internazionale, realisticamente sotteso a ogni comportamento, e quindi senza esagerazioni. Ad esempio, è evidente che, soprattutto nei principali porti della Comunità in cui il loro movimento è incessante, non è possibile procedere all'ispezione di tutti i contenitori, neppure utilizzando apparecchi radiografici come gli scanners. Invece, è del tutto inconcepibile accettare che il contenuto dei containers continui ad essere descritto come "*said to contain...*". Da oggi in poi sarà imperativo garantire una maggiore chiarezza e trasparenza, in tutte le tappe della catena logistica. Un forte contributo dovrà anche venire dal progresso tecnologico, dagli sforzi delle organizzazioni interessate e dalla responsabilizzazione di tutti gli

attori. Sono questi i passaggi obbligati che potranno garantire la sicurezza dei trasporti e la fluidità degli scambi internazionali.

È anche importante sottolineare che le misure che saranno realizzate per rafforzare la sicurezza dei trasporti marittimi non costituiranno semplicemente un onere aggiuntivo ma avranno certo effetti benefici per la protezione di tutti gli operatori portuali e dei marittimi, come pure per i passeggeri, per la sicurezza degli approvvigionamenti strategici, ed anche ricadute indirette sul fronte della lotta contro i traffici di qualsiasi natura, della fiscalità e della sicurezza dell'inoltro delle merci. Grazie ai controlli effettuati queste misure avranno infatti carattere dissuasivo e faciliteranno la repressione delle frodi e dei traffici illeciti¹⁰. Infine, la nuova trasparenza delle operazioni consentirà sicuramente di meglio organizzarle e programmarle nel tempo a tutto beneficio degli operatori più efficienti ed onesti.

3.1. L'applicazione delle misure di sicurezza relative alle operazioni marittime

Queste misure sono state adottate il 12 dicembre 2002 alla Conferenza diplomatica dell'Organizzazione marittima internazionale; queste misure riguardano le navi, le società di navigazione e gli impianti portuali. Si tratta di misure di *security* che devono entrare in vigore il più rapidamente possibile e, comunque, essere applicate già al 1° luglio 2004. È assolutamente necessario che la Comunità, i cui Stati membri sono parti alla modifica della Convenzione SOLAS e al Codice ISPS, svolga un ruolo motore ed applichi integralmente le disposizioni approvate dall'IMO.

3.1.1. Il trasporto marittimo internazionale

È questo il settore che costituisce l'ambito di applicazione delle disposizioni sopra citate. Per prevenire e combattere gli atti di terrorismo contro i trasporti marittimi è necessario adottare misure di sicurezza la cui applicazione è principalmente demandata ai governi contraenti della Convenzione SOLAS. Per mantenere i livelli di qualità e di efficacia del nostro commercio internazionale ed evitare che si creino casi di concorrenza sleale tra i nostri porti occorre però garantire la loro applicazione omogenea in tutta la Comunità.

L'applicazione effettiva delle misure di sicurezza in parola postula un intenso lavoro preparatorio da parte dei vari soggetti interessati (società di navigazione, autorità portuali), come pure dei governi contraenti, sui quali gravano le principali responsabilità. Senza tornare ai dettagli del punto 2.1, bisogna sottolineare che i governi dovranno portare a termine, entro il giugno 2004, una serie di iniziative: si tratta in particolare di dettare le regole che definiscono i tre livelli di sicurezza e le modalità della loro attuazione, approvare le valutazioni di sicurezza degli impianti portuali che dovranno essere effettuate, redigere l'elenco degli impianti portuali che dovranno designare un responsabile della sicurezza e preparare un piano di sicurezza, convalidarlo e convalidare altresì i piani di sicurezza delle navi soggette alla loro giurisdizione, rilasciare i relativi certificati di sicurezza di queste navi e stabilire le misure di controllo da organizzare.

¹⁰ Ad esempio, l'installazione di *scanner* per containers nel porto di Rotterdam è costata 15 milioni di euro e grazie alla loro utilizzazione è stato possibile, in un anno, generare 88 milioni di euro di entrate doganali e fiscali, con una proporzione dei containers sottoposti ai controlli pari soltanto in media al 2%.

Dal canto loro, le società armatoriali dovranno in particolare procedere alla designazione degli agenti responsabili della sicurezza, a quella degli agenti di sicurezza delle loro navi, effettuare le valutazioni di sicurezza delle navi e preparare i propri piani di sicurezza, nonché dotare le navi dei dispositivi tecnici (AIS, dispositivi di diffusione dell'allerta, marcatura) previsti dalle nuove norme dell'IMO.

La Commissione sottolinea la sua intenzione a sostenere la ricerca tecnologica e la promozione di applicazioni di radionavigazione satellitare (GALILEO e GPS) che, unitamente ad una politica di radio-telecomunicazione efficace, permetteranno non soltanto di rafforzare la protezione del trasporto marittimo, ma anche la *safety*, la navigazione e la gestione in questo settore.



Ora, la modifica della Convenzione SOLAS e la parte A del Codice ISPS contengono disposizioni tutte di natura obbligatoria, ancorché alcune di esse siano suscettibili di interpretazione e di adattamento; la parte B del Codice è costituita di raccomandazioni che gli Stati parti della Convenzione sono invitati ad osservare.

La Commissione ritiene pertanto indispensabile fornire una base per l'interpretazione e l'applicazione armonizzate, come pure per il controllo comunitario delle richiamate disposizioni in modo da porre gli Stati membri nelle migliori condizioni per la loro tempestiva applicazione; l'altro obiettivo della Commissione consiste nel garantire in tutta l'Unione europea parità di condizioni di accesso e di controllo dei mercati e delle attività nel settore marittimo.

Per queste stesse ragioni la Commissione ritiene indispensabile rendere obbligatorie alcune disposizioni della parte B del Codice ISPS (raccomandazioni), in modo da rafforzare il livello di protezione auspicato e, d'altro lato, in modo da evitare divergenze interpretative tra uno Stato membro e l'altro.

Infine, è opportuno ricordare che alcune disposizioni della modifica approvata nel dicembre 2002 alla Convenzione SOLAS incidono su atti che formano parte del corpus normativo comunitario. Si tratta delle prescrizioni relative al sistema di identificazione automatica delle navi (AIS), di quelle relative al numero identificativo delle navi e al registro sinottico continuo delle navi.

3.1.2. Casi particolari: traffico marittimo intracomunitario e porti implicati nel trasporto marittimo internazionale solo occasionalmente

Uno dei principi costanti della politica comunitaria dei trasporti consiste nell'incoraggiare la diversificazione dei modi di trasporto allo scopo di evitare le strozzature e anche la saturazione di alcune modalità di trasporto (ci si riferisce in particolare al trasporto stradale). Per questo motivo, il trasporto marittimo fra Stati membri ed all'interno di essi assume particolare importanza: in questa prospettiva, è opportuno preservare le caratteristiche di elasticità che esso offre.

Per far questo la Commissione ritiene che le disposizioni alternative di sicurezza contemplate dalla recente modifica della Convenzione SOLAS approvata nel dicembre 2002 debbono essere applicate al trasporto marittimo intracomunitario. Essa invita quindi gli Stati membri a concludere fra loro gli accordi bilaterali o

multilaterali previsti dalla vigente modifica della Convenzione SOLAS¹¹ e, in particolare, quelli necessari a promuovere il trasporto marittimo intracomunitario di linea su brevi distanze. Si ritiene tuttavia che quando questa possibilità sarà utilizzata in seno alla Comunità, gli impianti portuali che servono il traffico intracomunitario e quelli utilizzati per gli scambi extracomunitari dovranno essere chiaramente differenziati e assoggettati all'osservanza di regimi distinti.

Per quanto concerne i porti che intervengono solo occasionalmente nei trasporti internazionali, la Commissione ritiene inutilmente onerosa la soluzione consistente nell'applicare ad essi in via permanente le misure contenute negli strumenti internazionali sopra citati: un'attuazione temporanea - ma comunque effettiva - di queste misure in occasione di operazioni di trasporto internazionale appare la soluzione più pratica ed economica. Per questa ragione la Commissione ritiene che, nella Comunità, sia opportuno utilizzare le soluzioni flessibili previste a tal fine nella recente modifica della Convenzione SOLAS¹², di volta in volta e caso per caso, in modo da limitare la loro applicazione allo stretto necessario.

3.1.3. *Le navi da crociera*

I lavori dell'IMO sulla *security* non riguardano misure specifiche applicabili in particolare alle navi da crociera. Tuttavia la Commissione ritiene - e ha già sollevato il problema nel suo Libro bianco sui trasporti - che il caso di queste navi meriti una speciale attenzione. In considerazione della natura dei loro viaggi e dell'elevato numero di passeggeri che accolgono a bordo, le navi da crociera possono costituire un bersaglio come altri mezzi di trasporto collettivo. Occorre quindi in primo luogo che l'accesso a queste navi sia oggetto di controlli rinforzati sulle persone, sui beni che trasportano e sugli articoli di consumo a bordo. Ad esempio, le disposizioni adottate per l'imbarco dei passeggeri delle navi da crociera nel porto di Genova, che sembrano ispirarsi alla prassi del trasporto aereo, meritano una particolare menzione. La Commissione ha finanziato nel 2002 uno studio relativo all'inasprimento delle condizioni di sicurezza dei passeggeri in crociera nei porti mediterranei dell'Unione europea. Questi risultati, unitamente a quelli che dovrebbero scaturire da uno studio di maggiore ampiezza su tutta la problematica portuale sotto il profilo della sicurezza, forniranno utili indicazioni ad una parte della prossima iniziativa legislativa sulla sicurezza dei porti. La questione dei controlli dei passeggeri delle navi da crociera, ed eventualmente dei membri dell'equipaggio, potrebbe essere affrontata nel quadro della rifusione dei testi applicabili in materia, in particolare del "Manuale comune" delle frontiere esterne.

Infine, occorre predisporre gli opportuni interventi nell'eventualità che queste navi siano oggetto di atti ostili in mare. Alcuni Stati membri si sono già ben preparati per tali evenienze e la Commissione ritiene che queste esperienze meritino di generalizzarsi all'interno dell'UE e che debbano essere definiti adeguati protocolli di intervento. La Commissione intende quindi incoraggiare una più stretta cooperazione fra tutti gli Stati membri sul fronte delle misure contro gli atti terroristici¹³ nello

¹¹ Si tratta della Regola 11 (accordi di sicurezza alternativi) del capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS.

¹² Si tratta della Regola 2, paragrafo 2 (possibilità di applicazione delle misure speciali per migliorare la sicurezza marittima degli impianti portuali che servono occasionalmente viaggi internazionali) del capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS.

¹³ Decisione quadro 2002/475/GAI del Consiglio, del 13 giugno 2002, relativa alla lotta contro il terrorismo (GU L 164).

spazio marittimo e contro gli atti ostili diretti contro le navi della Comunità, con particolare riguardo agli attacchi rivolti contro le navi da crociera e le navi da passeggeri o, indirettamente, contro i porti europei.

3.1.4. *Le navi adibite al traffico nazionale*

Per poter essere efficace, il meccanismo di sicurezza che la Comunità vuole istituire dovrà essere il più globale possibile. I guardacoste americani danno di questo principio una interpretazione molto ampia e prevedono, da un lato, di applicare il complesso delle nuove norme di sicurezza dell'IMO a tutti i natanti che operano in acque americane, comprese le navi adibite al traffico nazionale e, d'altra parte, prevedono di conferire alle disposizioni della parte B del Codice ISPS forza obbligatoria.

La Commissione non ritiene che misure così penetranti siano necessarie in rapporto alla Comunità; reputa tuttavia indispensabile applicare talune di queste disposizioni ai trasporti marittimi nazionali nell'intento di garantire globalmente l'obiettivo della sicurezza del trasporto marittimo. Ritiene infatti la Commissione che, per salvaguardare la parità delle condizioni di accesso al mercato, queste misure debbano essere adottate secondo modalità uniformi da tutti gli Stati membri. Il loro recepimento deve rispettare il principio della proporzionalità in rapporto ai rischi potenziali che esse intendono scongiurare. L'obiettivo prioritario è quindi la protezione (*security*) del trasporto di passeggeri, dato che le conseguenze degli atti illeciti deliberatamente commessi contro navi che trasportano passeggeri provocherebbero le conseguenze più gravi in termini di vite umane. Tuttavia, questo rilievo non deve tradursi in un vincolo eccessivo per i servizi di navigazione di linea, salva restando, beninteso, l'esigenza di garantire il livello generale di sicurezza auspicato.

3.2. **La sicurezza dei porti della Comunità**

L'ambito dei lavori in materia di sicurezza del trasporto marittimo intrapresi in seno all'IMO è tuttavia limitato alle navi ed agli impianti portuali, costituiti dall'interfaccia nave/porto¹⁴. Al di là di questa interfaccia, il porto costituisce il luogo in cui si incontrano i flussi di persone e di merci provenienti sia dal mare sia dall'interno di un paese. All'interno dell'area portuale viene cioè a trovarsi riunita una popolazione eterogenea di lavoratori aventi caratteristiche diverse a motivo delle diverse attività che svolgono ma tutti indispensabili al buon funzionamento degli scambi commerciali.

Quindi, senza pretendere di definire categorie immutabili che non potrebbero che essere aleatorie, la Commissione è del parere che occorra generalizzare, in materia di sicurezza, determinate pratiche dettate dal buon senso, tenendo conto sia di un'analisi effettiva dei rischi, sia della situazione geografica, sia dell'attività tipicamente esplicata da ciascun porto.

¹⁴ La Conferenza diplomatica dell'IMO ha caricato formalmente, il 12 dicembre 2002, l'ILO (Organizzazione internazionale del lavoro) di istituire, in collaborazione con la stessa IMO, una guida per le buone pratiche che contempli tutti gli aspetti della sicurezza dei porti. La Commissione ritiene auspicabile estendere queste buone pratiche, oltre che alla gente di mare, anche ai lavoratori portuali e a tutte le professioni che possono intervenire, anche a titolo occasionale, nella zona portuale.

Al riguardo è possibile fin d'ora individuare alcune costanti. Al loro arrivo nei porti attraverso i diversi mezzi di trasporto, occorrerà e identificare e differenziare i flussi di merci, passeggeri e lavoratori portuali sia per agevolare la loro circolazione sia per predisporre adeguati controlli di sicurezza. Occorrerà poi istituire - in relazione alla sensibilità o alla pericolosità degli impianti che contengono (ad es., zone di imbarco, di magazzinaggio di prodotti sensibili o pericolosi) - alcune zone riservate ad accesso regolamentato.¹⁵

Occorrerà inoltre razionalizzare i controlli all'entrata dell'area portuale, specialmente per quanto riguarda le merci. La molteplicità delle amministrazioni competenti è un fattore di complessità (moltiplicazione degli adempimenti amministrativi) e di rallentamento dei flussi di traffico, e anche origine di errori ed omissioni, specialmente in fatto di controlli di sicurezza. Nel settore del controllo delle merci, le Amministrazioni doganali rappresentano l'autorità competente più idonea ad attuare questo tipo di controlli, come pure a coordinare l'intervento di agenti di altre amministrazioni che effettuano anch'essi i controlli prescritti. La Commissione è favorevole all'instaurazione di un sistema di "sportello unico" nel quale siano presenti le varie autorità competenti e al quale venga affidato lo svolgimento dei diversi controlli. Una volta superato questo "sportello unico" i passeggeri e le merci dovranno essere considerati sicuri e idonei all'imbarco.

Inoltre, tra i porti dell'UE occorre un più intenso scambio delle buone pratiche, scambio che potrebbe ispirarsi all'esperienza del gruppo di contatto doganale RALPH. Questo gruppo, formato da alti responsabili delle Amministrazioni doganali dei principali porti dell'Europa settentrionale¹⁶, di riunisce regolarmente per definire le misure atte a creare un pari livello di trattamento in fatto di controlli doganali. Un gruppo omologo, l'ODYSUD, riunisce a sua volta i porti dell'Europa meridionale¹⁷.

Infine, per quanto attiene la gente di mare, la Commissione ritiene che i lavori attualmente portati avanti dall'ILO allo scopo di dotare la gente di mare di documenti di identità sicuri, costituiranno un progresso sia per la sicurezza sia per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro di queste persone.

3.3. Migliorare la sicurezza della catena logistica nel suo complesso

La protezione del trasporto marittimo dipende in gran parte dal livello di sicurezza degli altri modi di trasporto situati a monte. La sicurezza di qualsiasi catena è sempre pari a quella del suo anello più debole. Questa constatazione è tanto più vera nell'ambito del trasporto marittimo di merci, in cui i volumi di traffico sono così imponenti che i controlli fisici delle merci possono essere realisticamente effettuati all'entrata dell'area portuale soltanto mediante controlli selettivi. La selettività di questi controlli è funzione dell'analisi dei rischi, dell'analisi della documentazione e dell'intelligence. Al riguardo, va sottolineato il ruolo fondamentale delle Dogane per il controllo delle merci lungo tutta la catena logistica internazionale.

Questa constatazione si impone con particolare evidenza nel caso dei containers. È quindi assolutamente necessario che fin dall'inizio della operazioni di carico all'uscita

¹⁵ Spunti di soluzione potranno essere forniti, in questi settori, dai rapporti annuali della rete tematica SIT (Safe Intermodal Transport) finanziata dalla Commissione per il periodo 2003-2006.

¹⁶ Rotterdam, Anversa, Felixtowe, Amburgo e Le Havre.

¹⁷ Barcellona, Leixoes, Pireo, Marsiglia, Trieste e Koper.

del magazzino del primo fornitore che consegna le sue merci per il loro trasporto marittimo, si possano identificare le merci stesse, nonché i vari soggetti che intervengono nella loro movimentazione (fornitori e trasportatori), nonché le responsabilità di ciascuno. Questa operazione dovrà continuare lungo tutto il loro percorso verso il porto, e specialmente quando vengano effettuati carichi complementari.

Attualmente, questi controlli lasciano alquanto a desiderare. Le prassi attualmente in vigore (ad esempio: dichiarazione scritta di carico, apposizione ai containers di sigilli che non ne garantiscono completamente l'inviolabilità, caricamenti complementari all'ultimo momento) rappresentano altrettanti limiti alla sicurezza, come dimostra in particolare la prassi del "said to contain" che abbiamo sopra richiamata.

Per questi motivi la Commissione sostiene l'impostazione adottata dal G8 in materia di sicurezza dei containers. Ma vi è di più: la Commissione ritiene che occorra incoraggiare tutte le soluzioni che, attraverso il ricorso alla tecnologia, consentano di costruire container securizzati e il loro monitoraggio intelligente, nonché di generalizzare la loro utilizzazione in tutti i modi di trasporto¹⁸. La recente iniziativa di istituire una dogana informatizzata¹⁹ è intesa a introdurre soluzioni tecnologiche che implicano tutti gli attori della catena logistica delle merci nello stesso sistema di monitoraggio informatizzato. Grazie a questa generalizzazione si otterranno vari vantaggi: il primo consiste nella maggiore sicurezza di tutto il sistema del trasporto grazie alla conoscenza in tempo reale della natura delle merci trasportate, come pure dei vari soggetti che in essa intervengono e delle loro responsabilità. Ci si può legittimamente attendere un rafforzamento della qualità e dell'efficienza di tutto il sistema del trasporto, una sua minore utilizzazione per fini illeciti, nonché un calo dei furti durante il trasporto. Anche la gestione dei parchi di containers dovrebbe essere semplificata e resa più economica, poiché ogni container potrebbe essere utilizzato per qualunque destinazione e qualunque modo di trasporto²⁰. Appare quindi indispensabile generalizzare, a termine, il ricorso a questi tipi di containers, sia per insopprimibili ragioni di sicurezza sia anche per evitare disparità di qualsiasi genere fra i vari modi di trasporto²¹. Una formula siffatta consentirebbe inoltre di venire incontro alle esigenze di celerità di trattamento e di sicurezza dei containers trasbordati²² nei porti, i quali richiedono un'attenzione particolare ai fini della sicurezza che, allo stato attuale, è ben lungi dall'essere garantita.

¹⁸ A questo riguardo merita una menzione il progetto SIMTAG (Safe and Secure Intermodal Transport Across the Globe) in seno al Quinto programma quadro di ricerca, che tiene conto di gran parte delle preoccupazioni qui espresse sul piano tecnico.

¹⁹ Comunicazione della Commissione relativa ad un contesto semplificato e informatizzato per le Dogane (in corso di elaborazione).

²⁰ Al contrario, se l'utilizzazione dei containers "intelligenti" venisse limitata al solo traffico internazionale, si otterrebbe, a parte la carenza di sicurezza negli altri tipi di trasporto, un aumento dei costi di stoccaggio e di trasporto a vuoto per i contenitori detti "internazionali" (nel 2001 la percentuale di contenitori trasportati a vuoto si aggirava intorno al 21,7% del totale trasportato. Fonte: Policy Research Corporation). Va peraltro notato che, nel settore dell'alimentazione umana e animale, vanno rispettate alcune prescrizioni minime per evitare le contaminazioni e che, in tale materia, la migliore soluzione consiste nell'utilizzare containers specifici.

²¹ La Commissione propugnerà questa impostazione in una prossima proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle unità di carico intermodali.

²² Transshipment.

3.4. Controllo e amministrazione della sicurezza del trasporto marittimo

Le nuove norme adottate dall'IMO definiscono con precisione talune responsabilità in materia di sicurezza, con particolare riferimento a quelle dei governi contraenti e delle società di navigazione. Tuttavia, permangono alcune zone d'ombra o aspetti particolarmente complessi che potrebbero ostacolare il conseguimento di livelli ottimali di sicurezza.

La Commissione ritiene che sia necessaria una maggiore trasparenza nell'identificazione degli operatori delle navi. Va notato al riguardo che il comitato del trasporto marittimo dell'OCSE ha avviato già nel luglio 2002 un inventario delle prassi che possono favorire una gestione non trasparente in tale materia.

Inoltre, mentre la Commissione si organizza per affrontare tutti gli aspetti connessi alla sicurezza dei trasporti marittimi, è opportuno che gli Stati membri seguano tutti un'impostazione pluridisciplinare in materia di sicurezza. La Commissione è perfettamente consapevole delle ragioni storiche, culturali e di opportunità che hanno indotto i singoli Stati membri a adottare un proprio particolare sistema amministrativo ed economico nel settore marittimo e all'attività portuale, specialmente per quanto riguarda le autorità di controllo. Senza voler rimettere in questione quanto acquisito sul piano nazionale, la Commissione auspica in primo luogo che vengano istituite procedure chiare e comprensibili a livello nazionale e a livello comunitario ai fini della protezione del trasporto marittimo.

Per quanto riguarda l'applicazione delle misure di sicurezza in area portuale, la Commissione è favorevole all'istituzione di una procedura che potrebbe definirsi di "sportello unico" quale descritta al punto 3.2..

Inoltre, i recenti emendamenti della Convenzione SOLAS e il Codice ISPS conferiscono rilevanti responsabilità ai governi contraenti in materia di sicurezza (nel senso di *security*). La parte B del Codice raccomanda di designare un punto di contatto nazionale al quale andrà affidata la responsabilità di tutti gli aspetti della sicurezza marittima sul piano nazionale, il quale dovrà assicurare il collegamento con i punti di contatto degli altri governi contraenti. La Commissione ritiene indispensabile questa designazione dei punti di contatto nazionali, in quanto unica autorità responsabile della protezione delle navi e degli impianti portuali. Nello stesso ordine di idee è anche indispensabile istituire una "autorità competente per la sicurezza del porto" con il compito di coordinare, in ciascun porto della Comunità, l'applicazione delle misure di sicurezza alle navi ed agli impianti portuali.

Per questi motivi, nella proposta di regolamento che accompagna la presente Comunicazione, figura una serie di disposizioni che dovranno consentire, sul piano comunitario, di controllare l'applicazione concreta delle misure di sicurezza sopra descritte, nonché di precisare il ruolo che dovrà svolgere in questo settore la neo costituita Agenzia europea per la sicurezza marittima.

3.5. Assicurazione dei rischi connessi al trasporto marittimo

Il settore assicurativo tende tuttora a considerare, in materia di trasporto marittimo, i rischi legati agli attentati terroristici come rischi assimilabili al rischio di guerra o di conflitto armato. In realtà, il rischio terrorismo è un rischio permanente e che - al contrario - del rischio di guerra e, in certa misura, al rischio di pirateria non può

essere circoscritto ad aree geografiche delimitate. Sarebbe quindi opportuno che il settore assicurativo, mediante un'analisi dei tipi di copertura, operi una distinzione fra le varie tipologie di rischio fondandosi sulla nozione del rischio cui effettivamente si espone il contraente che naviga nelle zone riconosciute come pericolose. Durante il 2003 la Commissione procederà ad un'analisi delle potenziali conseguenze, sul piano assicurativo, di una rafforzata protezione del trasporto marittimo, in modo da incoraggiare una migliore copertura dei rischi incorsi dagli operatori e dai clienti del trasporto marittimo. La Commissione esaminerà anche l'opportunità di proporre, in questo settore, misure complementari a quelle previste nella proposta di direttiva relativa all'indennizzo delle vittime della criminalità²³, presentata nell'ottobre 2002.

3.6. Mutuo riconoscimento sul piano internazionale

Grazie all'attuazione delle misure sopra descritte - che deriveranno sia da strumenti internazionali sia da iniziative assunte dall'Unione europea - i partner della Comunità dovranno convincersi della risoluta volontà della Comunità stessa di garantire ai propri trasporti marittimi il più alto livello di sicurezza non solo per il vantaggio proprio, ma anche a vantaggio degli stessi suoi partner. L'Unione europea deve quindi ricevere dai suoi partner la garanzia di un identico livello di sicurezza negli scambi commerciali in modo da addivenire al riconoscimento reciproco, presupposto della parità di trattamento. Occorrerà, in particolare, valutare che tipo di aiuto dovrà essere recato ai paesi meno favoriti per consentire loro di conseguire standard di sicurezza equivalenti²⁴. Attualmente, un risultato di questo genere postula necessariamente una cooperazione che comprenda tutti i paesi tra i quali si svolge traffico marittimo internazionale. Sono in gioco l'intensità dei flussi commerciali e la sicurezza stessa dei popoli dell'Unione europea. La Commissione appoggerà quindi decisamente una *partnership* fondata sul mutuo riconoscimento delle misure di sicurezza e di controllo con tutti i suoi partner internazionali, fra i quali gli Stati Uniti d'America, allo scopo di creare le condizioni in cui il commercio marittimo mondiale possa svolgersi in modo armonioso e sicuro.

4. CONCLUSIONI

Per rafforzare la protezione dei trasporti marittimi la Commissione ritiene necessaria un'iniziativa comunitaria organica e globale. Pur continuando a promuovere ogni occasione di progresso in seno alle organizzazioni internazionali, occorre infatti applicare concretamente ed effettivamente, nei tempi più brevi, le disposizioni che queste stesse organizzazioni hanno adottate; occorre anche definire le misure di sicurezza necessarie ma non contemplate dagli accordi internazionali che verranno prossimamente stipulati; occorre infine garantire, sul piano internazionale, che le iniziative realizzate vengano riconosciute da tutti, in modo da favorire gli scambi commerciali escludendo il rischio di distorsioni di concorrenza. È in quest'ottica che si collocano i negoziati con gli Stati Uniti, che dovranno essere condotti in base ad un mandato impartito dal Consiglio dell'UE, come pure i negoziati della Comunità con i suoi principali partner commerciali, con particolare riferimento alla Cina ed alla

²³ COM(2002) 562 def. del 16.10.2002.

²⁴ Va osservato che è proprio la risoluzione n. 5 adottata il 12 dicembre 2002 dalla Conferenza diplomatica dell'IMO che sollecita la prestazione di tale assistenza e di una cooperazione tecnica a questi paesi.

Russia. Infine, per dimostrare la credibilità della Comunità in questo settore, dovrà essere garantita la coerenza globale e l'applicazione effettiva delle misure adottate.

Inoltre, nella misura in cui il rafforzamento delle misure di protezione contro atti illeciti intenzionali (*security*), ancorché combinate con adeguate misure di sicurezza operativa (*safety*) non riescono ad escludere totalmente un rischio di incidente casuale o intenzionale, è opportuno cominciare a riflettere sulle misure esistenti per limitare le conseguenze degli incidenti stessi. Pertanto, per limitare le conseguenze degli incidenti per la popolazione e l'ambiente - quale che ne sia l'origine - la Commissione studierà l'opportunità di adottare disposizioni atte in particolare a garantire un livello minimo di informazione della popolazione sul comportamento da seguire in caso di incidente. In questo contesto la Commissione esaminerà anche, con gli Stati membri, la necessità di preconstituire piani di emergenza - da testare regolarmente - allo scopo di garantire l'organizzazione ottimale dei soccorsi in caso di necessità.

Sul piano legislativo la Commissione prenderà le seguenti iniziative:

- Presenta, parallelamente a questa Comunicazione, una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, che recepisce sia il capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS dell'IMO sia il Codice ISPS, fornisce una base per l'interpretazione, l'applicazione armonizzata e il controllo comunitario di questi strumenti ed estende l'efficacia di alcune loro disposizioni al traffico marittimo nazionale;
- Sosterrà, di concerto con gli Stati membri, i lavori dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) per quanto attiene una maggiore sicurezza di identificazione della gente di mare. La Commissione lancerà, se necessario, nel secondo semestre 2003, un'iniziativa legislativa in materia, che seguirà l'adozione (prevista per il giugno 2003) del testo da parte dell'ILO;
- In assenza di uno strumento internazionale che definisca attualmente le misure di sicurezza applicabili a tutte le zone portuali, la Commissione si riserva di prendere l'iniziativa di presentare, nel corso del 2003, una proposta di direttiva che definisca le misure complementari di sicurezza da applicare nei porti della Comunità.

ALLEGATO 1

Movimenti nei porti - Volumi di traffico nei principali porti europei

Tabella dei porti europei (milioni di tonnellate di merci nel 2000 e nel 1996)

	Porto, Paese	2000	1996	Variazione % 2000/1996
1.	Rotterdam, NL	320,0	284,4	12,5%
2.	Anversa, B	130,5	106,5	22,5%
3.	Marsiglia, F	94,1	90,7	3,7%
4.	Amburgo, D	85,9	70,9	21,2%
5.	Le Havre, F	67,5	56,2	20,1%
6.	Amsterdam, NL	64,1	54,8	17,0%
7.	Tees & Hartlep, UK	51,5	44,6	15,5%
8.	Genova, I	50,8	45,9	10,7%
9.	Hull & Imminghan, UK	50,0	46,8	6.,%
10.	Londra, UK	47,9	52,7	-9,1%
11.	Trieste, I	47,6	41,5	14,7%
12.	Dunkerke, F	45,3	34,9	29,8%
13.	Brema, D	44,8	31,5	42,2%
14.	Algeciras, E	44,0	34,2	28,7%
15.	Wilhelmshaven, D	43,4	37,2	16,7%
16.	Forth Ports, UK	41,1	45,6	-9,9%
17.	St. Nazaire, F	36,6	24,7	48,2%
18.	Zeebrugge, B	35,5	28,5	24,6%
19.	Gothenburg, S	33,1	28,0	18,2%
20.	Felixstowe, UK	31,6	25,8	22,5%
21.	Liverpool/Mersey-side, UK	30,6	31,0	-1,3%
22.	Barcellona, E	29,8	23,6	26,3%
23.	Venezia, I	28,2	24,1	17,0%
24.	Bilbao, E	27,5	21,7	26,7%
25.	Tarragona, E	27,3	30,8	-11,4%

Fonte: Institute of shipping economics and logistics, BREMEN - Shipping Statistics Yearbook 2001.

ALLEGATO 2

I quindici principali porti dell'UE nel 2000

per il traffico di containers

(milioni di unità di trasporto - TEU-)

Rotterdam	6,27
Amburgo	4,24
Anversa	4,08
Felixtowe	2,80
Bremerhaven	2,71
Gioia Tauro	2,65
Algeciras	2,01
Genova	1,50
Le Havre	1,46
Barcellona	1,38
Valencia	1,30
Pireo	1,15
Southampton	1,06
Zeebrugge	0,96
La Spezia	0,91

Fonte: Lloyds List Special Report, 26 settembre 2001 e Policy Research Corporation.

RELAZIONE

INTRODUZIONE GENERALE

I lavori riguardanti la "maritime security" sono iniziati in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO/OMI) nel febbraio 2002, ragion per cui la Commissione ha ritenuto preferibile attendere l'esito dei lavori di questa organizzazione prima di lanciare iniziative unilaterali.

Il 12 dicembre 2002, all'esito di una Conferenza diplomatica di cinque giorni, l'IMO ha adottato una modifica della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS - Safety Of Life At Sea), ed in particolare un nuovo capitolo denominato "Misure speciali per migliorare la sicurezza marittima" ed un Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS - International Ship and Port Facility Security).

Questi strumenti hanno lo scopo di disciplinare la dimensione "protezione del trasporto marittimo" relativamente alla navigazione propriamente detta ed agli impianti portuali²⁵.

L'ambito dei lavori intrapresi in materia di sicurezza del trasporto marittimo in sede IMO si limita alle navi ed agli impianti portuali costituiti dall'interfaccia nave/porto. La Commissione presenterà in un secondo momento un'iniziativa legislativa relativa alla sicurezza all'interno dei porti della Comunità.

Va osservato che tutti gli Stati membri sono interessati dalle iniziative dell'IMO in quanto Stati di bandiera e che tredici di essi sono interessati in quanto Stati di approdo.

Le ricordate modifiche della Convenzione SOLAS (capitolo XI-2) e la parte A del Codice ISPS contengono disposizioni che hanno tutte carattere obbligatorio; la parte B dello stesso Codice è invece costituita da raccomandazioni che l'IMO sollecita gli Stati parti ad applicare²⁶.

Le principali disposizioni di questi strumenti internazionali sono le seguenti.

Le disposizioni obbligatorie (modifiche della Convenzione SOLAS e parte A del Codice ISPS) costituiscono una normativa inderogabile per una migliore protezione del trasporto marittimo.

²⁵ Per impianti portuali si intendono le installazioni che effettuano attività di interfaccia tra il porto e la nave.

²⁶ Le disposizioni di cui trattasi si applicano alle navi da passeggeri, alle navi aventi stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate, alle piattaforme mobili di perforazione *off-shore*, nonché agli impianti portuali che servono il traffico internazionale.

La modifica della Convenzione SOLAS si presume accettata alla data del 1° gennaio 2004 a meno che, anteriormente a tale data, più di un terzo dei governi contraenti della Convenzione, o dei governi contraenti le cui flotte mercantili rappresentino almeno il 50% del tonnellaggio lordo della flotta mercantile mondiale non abbiano notificato all'IMO obiezioni contro i suddetti emendamenti.

Il Codice ISPS entra in applicazione il 1° luglio 2004, data di entrata in vigore del capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS (misure speciali per migliorare la sicurezza marittima).

Queste disposizioni riguardano **l'equipaggiamento delle navi**, con una marcatura permanente del numero identificativo della nave, un sistema automatico di identificazione (AIS), un sistema di allarme di sicurezza sulla nave che lancerà un'allerta in caso di azione ostile nei confronti della nave stessa, e il rilascio di una scheda sinottica continua della nave, autentico documento di identità che registra e consente di rintracciare i vari momenti della vita della nave.

Queste disposizioni prevedono anche **un insieme di misure di sicurezza attive e passive**, articolate intorno a tre livelli di sicurezza (normale, rafforzato, elevato) la cui applicazione è connessa all'analisi del rischio. Ne discende, in particolare, l'obbligo di designare i soggetti responsabili dell'attuazione delle misure di sicurezza (agenti di sicurezza della nave, della società di navigazione e del porto), l'obbligo di definire i piani di sicurezza che devono tener conto dell'analisi dei rischi (nave e impianto portuale), di rilasciare un **certificato internazionale di sicurezza della nave**. Completano il sistema misure relative alla formazione del personale che interviene in tali operazioni e alle esercitazioni.

È altresì prevista la possibilità - in funzione dei rischi potenziali per le persone, i beni e l'ambiente - di effettuare una dichiarazione di sicurezza tra la nave da un lato e il porto che la accoglie dall'altro, che stabilisca le responsabilità di ciascuno in tale materia. Inoltre, **è possibile effettuare controlli**, per fini di sicurezza, **su una nave nel porto o prima del suo ingresso nel porto** ad opera delle autorità dello Stato di approdo. Altre disposizioni **definiscono con precisione le responsabilità e gli obblighi dei vari soggetti che intervengono nelle operazioni** (Stati contraenti, società di navigazione, comandanti delle navi, impianti portuali).

A sua volta, la parte B del Codice ISPS è costituita da un complesso di raccomandazioni particolareggiate che hanno lo scopo di fornire orientamento ai vari soggetti che devono applicare le disposizioni obbligatorie.

Per quanto attiene alle responsabilità degli Stati contraenti, a questi devono essere forniti orientamenti per la designazione di organismi di sicurezza riconosciuti (che hanno l'incarico di fornire servizi di sicurezza alle navi ed agli impianti portuali), come pure nella designazione dei punti di contatto nazionali o regionali competenti in materia di sicurezza marittima, per la gestione dei livelli di sicurezza e per lo scambio di informazioni di sicurezza. La parte B del Codice ISPS contiene anche alcune indicazioni particolareggiate - destinate sia alle navi che agli impianti portuali - con riferimento all'analisi dei rischi e ai piani di sicurezza che dovranno essere definiti, nonché in tema di formazione del personale e di esercitazioni. Vengono inoltre indicate le modalità e i casi in cui è opportuno redigere una dichiarazione di sicurezza tra la nave da un lato e il porto di accoglienza dall'altro.

Le modifiche della Convenzione SOLAS ed il Codice ISPS devono entrare in vigore il 1° luglio 2004. Resta quindi poco tempo per portare a termine tutti i preparativi necessari per tale data, ragion per cui la Commissione ritiene che talune disposizioni debbano essere messe in applicazione ad una data anteriore.

Va inoltre rilevato che i citati strumenti internazionali contengono disposizioni la cui efficacia deve essere precisata sul piano comunitario. La loro sfera di applicazione è limitata al traffico marittimo internazionale, mentre la sicurezza intesa come *security* è un concetto molto più ampio che deve quindi inglobare anche taluni modi di trasporto nazionali, sia pure con una certa gradualità connessa alla natura dei rischi specifici ed alle loro conseguenze.

Talune disposizioni dei ricordati emendamenti del dicembre 2002 alla Convenzione SOLAS incidono su strumenti giuridici che già hanno trovato accoglimento nell'ordinamento comunitario. Si tratta:

- delle modifiche alla Regola 19 del capitolo V della Convenzione SOLAS "prescrizioni relative alla dotazione dei sistemi e del materiale di navigazione a bordo". Queste prescrizioni, anche se si riferiscono al sistema di identificazione automatica delle navi (AIS) dovranno essere recepite tramite incorporazione nella 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 delle navi e di informazione;
- delle modifiche alle Regole 3 e 5 del capitolo XI-1 della Convenzione SOLAS, relative al numero identificativo delle navi ed alla scheda sinottica delle navi. Queste prescrizioni verranno recepite tramite la direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.

La Commissione ritiene pertanto che debbano essere adottati i provvedimenti necessari per:

- Garantire e controllare, al livello della Comunità, la realizzazione dell'obiettivo principale dei citati strumenti internazionali, cioè il rafforzamento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali.
- Assicurare un'applicazione armonizzata e parità di condizioni, in tutta l'Unione europea, per l'accesso ed il controllo dei mercati e delle attività connesse al settore marittimo.

Di conseguenza, la Commissione:

- **procederà ai necessari adattamenti - tramite la procedura dei comitati - delle predette direttive 2002/59/CE e 95/21/CE allo scopo di incorporarvi le pertinenti disposizioni delle nuove Regole della Convenzione SOLAS che non figurano nel capitolo XI-2 della Convenzione stessa né nel Codice ISPS,**
- **propone al Parlamento europeo ed al Consiglio di adottare nei tempi più rapidi possibile il presente regolamento relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, che recepisce il capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS e il Codice ISPS, fornisce le regole di base per la loro interpretazione ed applicazione armonizzate, nonché per il controllo da parte della Comunità e ne estende alcune disposizioni al traffico marittimo nazionale.**

LA NECESSITÀ DI UN REGOLAMENTO DELLA COMUNITÀ

- L'applicazione delle disposizioni contenute negli emendamenti alla Convenzione SOLAS e delle disposizioni del Codice ISPS potrebbe variare da uno Stato membro all'altro, poiché tali strumenti contengono bensì disposizioni di natura cogente, ma possono nondimeno essere interpretati e adattati in modo diverso e contengono anche disposizioni di natura non obbligatoria (raccomandazioni). È necessario garantire un'applicazione uniforme ed un controllo uniforme delle navi dei paesi terzi che fanno scalo lungo le nostre coste e nei nostri porti.

- Gli Stati membri potrebbero adottare, sul piano interno, provvedimenti aventi efficacia diversa, e i cui effetti potrebbero decorrere da date diverse. L'assenza di armonizzazione dei provvedimenti nazionali recherebbe pregiudizio ai trasporti marittimi, con conseguenti squilibri negli auspicati livelli di sicurezza, e potrebbe determinare distorsioni di concorrenza tra gli Stati membri.
- Per conseguire l'obiettivo rappresentato dal rafforzamento della sicurezza del trasporto marittimo non ci si può limitare ad agire soltanto a livello di trasporti marittimi internazionali, ma occorre estendere l'efficacia delle misure al traffico nazionale; e questo può essere garantito unicamente da una azione armonizzata al livello di Comunità.
- Infine, occorre prendere disposizioni che inducano gli Stati membri a favorire - sempre mantenendo condizioni di sicurezza soddisfacenti - il traffico marittimo intracomunitario di linea su rotte fisse ricorrendo a specifici impianti portuali associati.

PRINCIPI GENERALI DELLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO

▪ *Per realizzare l'obiettivo che consiste nel fornire regole di base per l'interpretazione e l'applicazione armonizzate e il controllo comunitario sulle misure speciali dirette a rafforzare la sicurezza marittima, che modificano la Convenzione SOLAS e instaurano il Codice ISPS, il regolamento:*

- Rende obbligatorie talune disposizioni che hanno semplice natura di raccomandazioni, contenute nella parte B del Codice ISPS; ciò viene fatto, da un lato, per accrescere l'auspicato livello di sicurezza, e d'altro lato, per evitare interpretazioni divergenti fra singoli Stati membri. Si tratta di disposizioni che riguardano i piani e la valutazione di sicurezza delle navi e degli impianti portuali, talune competenze dei governi contraenti in materia di sicurezza, nonché l'obbligo per la società di navigazione di fornire al comandante della nave informazioni concernenti gli operatori della nave.
- Invita gli Stati membri a concludere, ai fini della promozione del traffico marittimo intracomunitario a breve raggio, e in considerazione della Regola 11 del capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS, gli accordi che riguardano disposizioni in materia di sicurezza per il traffico marittimo intracomunitario di linea su rotte fisse che utilizzano specifici impianti portuali associati, senza che ciò comprometta il livello generale di sicurezza auspicato. Il regolamento istituisce un meccanismo di controllo della conformità prima della firma di tali accordi.
- Precisa le disposizioni che gli Stati membri dovranno prendere in relazione ai porti che servono i viaggi internazionali solo occasionalmente.
- Stabilisce il regime dei controlli di sicurezza precedenti l'entrata delle navi di qualsiasi origine in un porto della Comunità, nonché il regime dei controlli di sicurezza all'interno del porto.
- Prescrive la creazione di un'autorità nazionale unica responsabile della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, nonché un calendario di applicazione anticipata di alcune misure.
- Prevede un sistema di ispezioni per verificare l'osservanza dei controlli sull'applicazione dei piani nazionali adottati in forza del regolamento.

- Fissa per l'Agenzia istituita dal regolamento n. 1406/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima²⁷, un ruolo di assistenza nei confronti della Commissione nell'espletamento dei suoi compiti.

- Preconstituisce una procedura per l'adeguamento delle sue disposizioni.

▪ Per i trasporti marittimi nazionali, la Commissione ritiene che l'obiettivo globale della sicurezza del trasporto marittimo possa essere conseguito soltanto applicando determinate disposizioni a questo tipo di trasporto. Essa ritiene che, per preservare la parità di condizioni di accesso al mercato, tali misure debbano essere prese in modo uniforme in tutti gli Stati membri. Questo deve avvenire garantendo che le misure che dovranno essere applicate siano proporzionate in rapporto ai rischi potenziali. Pertanto, i trasporti di passeggeri devono essere considerati un obiettivo prioritario. Questo obiettivo non deve costituire un vincolo troppo pesante per i servizi marittimi di linea, sempreché il livello generale di sicurezza auspicato non venga compromesso. Per questi motivi il regolamento:

- Estende il complesso delle disposizioni del capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS e della parte A del Codice ISPS alle navi da passeggeri che effettuano viaggi nazionali nel corso dei quali esse si trovano ad oltre venti miglia nautiche di distanza dalle coste, e le disposizioni di questi stessi strumenti che concernono la effettuazione di valutazioni di sicurezza, l'elaborazione dei piani di sicurezza, nonché la designazione di agenti di sicurezza delle società di navigazione e delle navi sono estese alle altre navi adibite al traffico nazionale.

- Definisce le modalità delle disposizioni in materia di sicurezza per le navi da passeggeri che effettuano viaggi di linea nazionali, nel corso dei quali possono trovarsi ad oltre venti miglia nautiche dalle coste.

- Prevede la possibilità di esonerare - nell'osservanza di condizioni severe e verificabili in qualsiasi momento - dall'obbligo dei controlli di sicurezza precedenti l'entrata nel porto, le navi adibite a un servizio di linea nelle acque di uno Stato membro o tra due o più Stati membri.

▪ Considerazioni di ordine giuridico

La Commissione propone di fondare il regolamento sull'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE, senza pregiudizio della normativa degli Stati membri nel settore della sicurezza nazionale e delle misure che possono essere adottate sul fondamento del titolo VI del trattato sull'Unione europea.

²⁷ GU L 208 del 5.8.2002, pagg. 1-9.

COMMENTI AI SINGOLI ARTICOLI

Articolo 1

Questo articolo definisce le finalità del regolamento.

Articolo 2

Questo articolo definisce i principali termini utilizzati nel testo. Per la maggior parte essi riproducono i termini utilizzati nelle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima adottate dalla Conferenza diplomatica dell'IMO il 12 dicembre 2002, che modificano la Convenzione SOLAS e nel Codice ISPS.

Articolo 3

Questo articolo definisce le misure comuni e il campo di applicazione del regolamento.

Le misure speciali che modificano la Convenzione SOLAS per rafforzare la sicurezza marittima ed il Codice ISPS si applicano alle seguenti tipologie di naviglio che effettua viaggi internazionali:

- Navi da passeggeri, comprese le unità ad alta velocità;
- Navi da carico, comprese le unità ad alta velocità, di stazza lorda pari o superiore a 500 t.;
- Piattaforme mobili di perforazione *off-shore*; e

Agli impianti portuali che forniscono servizi a navi sopra identificate che effettuano viaggi internazionali.

Il regolamento estende il complesso delle misure previste nei sopra richiamati testi dell'IMO alle navi passeggeri che effettuano viaggi nazionali nel corso dei quali esse possono trovarsi ad oltre venti miglia nautiche di distanza dalle coste, come pure agli impianti portuali che ad esse forniscono servizi.

Del pari, le prescrizioni di misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS e del Codice ISPS relative alla realizzazione di valutazioni di sicurezza, all'elaborazione di piani di sicurezza, nonché alla designazione di agenti di sicurezza delle società e delle navi, sono estese alle altre navi adibite al traffico nazionale (navi passeggeri, comprese le unità ad alta velocità, navi da carico, comprese le unità ad alta velocità, di stazza lorda pari o superiore a 500 t.) nonché agli impianti portuali che ad esse prestano servizi.

La parte B del Codice ISPS contiene - come si è già detto - un complesso di raccomandazioni per l'applicazione delle disposizioni cogenti dell'IMO (misure speciali che modificano la Convenzione SOLAS per rafforzare la sicurezza marittima e parte A del Codice ISPS), e tali raccomandazioni gli Stati membri devono tenere nella massima considerazione.

Allo scopo di accrescere il livello di sicurezza del trasporto marittimo della Comunità, nonché per evitare divergenze interpretative fra Stati membri che potrebbero determinare distorsioni

di concorrenza, il presente regolamento intende rendere obbligatori i seguenti punti della parte B del Codice ISPS:

- 1.12: esame continuativo della pertinenza dei piani di sicurezza delle navi e loro revisione,
- 1.16: valutazione di sicurezza degli impianti portuali e loro periodica revisione,
- 4.1: protezione della riservatezza dei piani e delle valutazioni di sicurezza,
- 4.5: competenze minime degli enti riconosciuti per la sicurezza, che possono essere incaricati dagli Stati membri di effettuare la valutazione di sicurezza degli impianti portuali, nonché, in nome delle amministrazioni nazionali competenti, approvare i piani di sicurezza delle navi e verificare e certificare la conformità delle navi sotto il profilo della sicurezza,
- 4.8: determinazione del livello di sicurezza, ad opera degli Stati membri, per le navi e gli impianti portuali,
- 4.14, 4.15, 4.16: istituzione di punti di contatto centrali o regionali ai fini dei piani di sicurezza degli impianti portuali e delle informazioni da fornire in tema di sicurezza agli agenti di sicurezza delle navi, delle società e degli impianti portuali,
- 4.18: documenti che consentono di identificare gli agenti governativi incaricati delle ispezioni sulle misure di sicurezza,
- 4.24: applicazione, da parte delle navi, delle misure di sicurezza imposte dallo Stato nelle cui acque territoriali stanno navigando,
- 4.28: presa in considerazione delle nuove esigenze scaturite dalle mansioni di sicurezza quando sono fissati gli equipaggi delle navi,
- 4.41: comunicazione tra Stati di informazioni relative all'espulsione di una nave da un porto o al suo negato ingresso,
- 4.45: trattamento delle navi di uno Stato che non è parte della Convenzione,
- 6.1: obbligo per la società di navigazione di fornire al comandante informazioni riguardanti gli operatori della nave,
- da 8.3 a 8.10: norme minime da osservare in rapporto alla valutazione della sicurezza della nave,
- 9.2: norme minime da osservare in rapporto al piano di sicurezza della nave,
- 13.6 e 13.7: periodicità delle esercitazioni e addestramenti di sicurezza per gli equipaggi delle navi e per gli agenti di sicurezza delle società di navigazione e delle navi,
- 15.3 e 15.4: norme minime da osservare in rapporto alla valutazione di sicurezza dell'impianto portuale,
- 16.3 e 16.8: norme minime da osservare in rapporto al piano di sicurezza dell'impianto portuale,
- 18.5 e 18.6: periodicità delle esercitazioni e degli addestramenti di sicurezza all'interno degli impianti portuali e per gli agenti di sicurezza di questi impianti.

Articolo 4

Questo articolo conferma l'obbligo, posto in capo a ciascuno Stato membro, di comunicare all'IMO le informazioni richieste in conformità delle disposizioni della Regola 13 (comunicazione di informazioni) del capitolo intitolato "misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima" della Convenzione SOLAS; l'articolo instaura questo obbligo nei confronti della Commissione e degli altri Stati membri. Le informazioni di cui trattasi riguardano le autorità nazionali responsabili della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, l'esistenza di piani di sicurezza approvati per gli impianti portuali, i punti di contatto disponibili per ricevere ed utilizzare 24 ore su 24 tutti i tipi di allerta e di informazione connessi alla sicurezza marittima e per fornire la relativa assistenza o consulenza, l'abilitazione di organismi di sicurezza riconosciuti, gli accordi riguardanti altre disposizioni in materia di sicurezza e le disposizioni di sicurezza di efficacia equivalente.

Articolo 5

Questo articolo dà agli Stati membri la possibilità di concludere fra di loro accordi bilaterali o multilaterali, quali previsti dalla Regola 11 (accordi riguardanti altre disposizioni in materia di sicurezza) del capitolo "misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima" della Convenzione SOLAS; in particolare, gli accordi necessari per promuovere il trasporto marittimo intracomunitario di linea a breve raggio effettuato su rotte fisse che utilizzano impianti portuali associati specifici.

Il terzo comma del paragrafo 2 consente alla Commissione di valutare i progetti di accordi prima della loro conclusione a norma della procedura di salvaguardia.

Il paragrafo 4 consente agli Stati membri di adottare accordi in materia di sicurezza per la navi passeggeri assegnate ad un servizio nazionale di linea nel corso del quale si trovino a oltre venti miglia nautiche dalle coste, nonché per gli impianti portuali che a tali navi prestano servizi, senza che ciò comprometta il previsto livello generale di sicurezza. La Commissione, durante le ispezioni di cui all'articolo 10, procede all'esame delle modalità di applicazione del controllo di tali misure.

Articolo 6

Questo articolo contempla il caso degli impianti situati in porti che servono solo occasionalmente il traffico marittimo internazionale, ai quali potrebbe risultare sproporzionato applicare in via permanente tutto il complesso delle norme in tema di sicurezza previste dal presente regolamento. Ogni Stato membro determinerà, in base alle valutazioni di sicurezza che effettua, l'elenco dei porti interessati e le misure sostitutive che garantiranno un livello di protezione adeguato. Ogni Stato membro comunica tutte queste informazioni alla Commissione e, agli altri Stati membri, unicamente l'elenco dei porti interessati.

Articolo 7

Questo articolo instaura l'obbligo, per qualunque nave che annunci l'intenzione di entrare in un porto di uno Stato membro, di trasmettere previamente le informazioni che riguardano il suo certificato nazionale di sicurezza e il livello di sicurezza al quale opera ed ha operato precedentemente, come pure qualsiasi altra informazione pratica relativa alla sicurezza.

Questo articolo impone agli Stati membri di nominare una "autorità competente per la sicurezza del porto" con l'incarico di coordinare, per ciascun porto della Comunità, l'applicazione delle misure di sicurezza prescritte dal presente regolamento in relazione alle navi ed agli impianti portuali.

Infine, gli Stati membri sono tenuti a conservare un estratto delle procedure seguite in tale ambito nei confronti di ciascuna nave.

Articolo 8

Questo articolo prevede la possibilità di esentare dai controlli preventivi di sicurezza all'entrata in un porto le navi che effettuano servizi di linea all'interno di uno Stato membro o fra due o più Stati membri. L'esenzione è corredata dall'obbligo, per la società di navigazione, di tenere in via permanente a disposizione delle autorità degli Stati membri interessati l'elenco delle navi in questione e tutte le informazioni che verrebbero di norma richieste caso per caso.

L'elenco delle società di navigazione e delle navi interessate è inoltre trasmesso alla Commissione, a cura di ciascuno Stato membro.

Articolo 9

I controlli di sicurezza nel porto vengono normalmente effettuati dalle competenti autorità di sicurezza degli Stati membri.

Tuttavia, la presenza a bordo della nave del certificato internazionale di sicurezza può essere anche controllata dagli ispettori che operano ai fini del controllo dello Stato di approdo, quale previsto dalla direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo²⁸, come modificata dalla direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2001²⁹.

Il presente articolo prevede in tal caso la complementarità delle operazioni delle amministrazioni interessate, qualora non siano compiute dalla stessa amministrazione.

Articolo 10

Questo articolo enumera gli obblighi degli Stati membri in materia di amministrazione, controllo e apprestamento dei mezzi necessari per il conseguimento degli obiettivi del presente regolamento e dispone che adottino un piano nazionale per l'applicazione delle disposizioni del regolamento stesso.

L'articolo istituisce un'autorità nazionale unica, con responsabilità per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali, che funge da corrispondente della Commissione ai fini dell'applicazione del regolamento.

Il paragrafo 3 detta un calendario per l'applicazione anticipata di alcune misure, in conformità di quanto indicato nella risoluzione 6 adottata il 12 dicembre 2002 dalla Conferenza diplomatica dell'IMO, in modo che l'auspicato regime di sicurezza entri effettivamente in vigore al 1° luglio 2004, la data scelta dall'IMO stessa. Il calendario riguarda le seguenti misure:

²⁸ GU L 157 del 7.7.1995, pagg. 1-19.

²⁹ GU L 19 del 22.1.2002, pagg. 17-31.

- La nomina di un'autorità nazionale unica, quale definita al paragrafo precedente, entro il 1° gennaio 2004;
- La effettuazione delle valutazioni di sicurezza delle navi e degli impianti portuali, nonché la designazione degli agenti di sicurezza delle navi, delle società di navigazione e degli impianti portuali, entro il 1° marzo 2004;
- L'approvazione dei piani di sicurezza delle navi e degli impianti portuali entro il 1° maggio 2004;
- Il rilascio del certificato internazionale di sicurezza delle navi entro il 1° giugno 2004.

I paragrafi 4, 5 e 6 definiscono una procedura per mezzo della quale vengono organizzate ispezioni, sotto la vigilanza della Commissione, allo scopo di verificare l'efficacia dei controlli sull'attuazione di ciascun sistema nazionale.

Il paragrafo 7 conferisce all'Agenzia istituita dal citato regolamento n. 1406/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima³⁰, in forza di tale regolamento, il ruolo di organo di assistenza della Commissione nell'assolvimento dei suoi compiti.

Articolo 11

L'articolo prevede la possibilità, per la Commissione, mediante la procedura del comitato di regolamentazione, di procedere a successive modifiche della Convenzione SOLAS e del Codice ISPS, nonché quella di conferire forza imperativa, alla luce dell'esperienza acquisita, ad altre disposizioni della parte B del Codice ISPS (si tratta di disposizioni diverse da quelle che il presente regolamento rende obbligatorie fin da questo momento), o ancora di definire un regime armonizzato per l'applicazione delle disposizioni della parte B del Codice ISPS divenute obbligatorie.

Articolo 12

La Commissione è assistita da un comitato che agisce secondo la procedura di regolamentazione (articolo 5 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione³¹) e alla procedura di salvaguardia (articolo 6 della stessa decisione).

Il comitato è lo stesso che è stato istituito dall'articolo 3 del regolamento n. 2099/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento ad opera delle navi (COSS)³².

Articolo 13

Questo articolo demanda agli Stati membri l'onere di preconstituire sanzioni in caso di violazione delle disposizioni del regolamento; le sanzioni dovranno essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

³⁰ GU L 208 del 5.8.2002, pagg. 1-9.

³¹ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

³² GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

Articolo 14

Onde rispettare la data limite per l'applicazione delle disposizioni del capitolo "misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima", che ha modificato la Convenzione SOLAS e delle disposizioni del Codice ISPS - data che l'IMO ha fissato al 1° luglio 2004 - e per favorire un'applicazione graduale e ordinata, il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Le sue disposizioni entrano in applicazione il 1° luglio 2004, ad eccezione di quelle dell'articolo 10, paragrafo 3 che entreranno in vigore e saranno applicabili alle date che l'articolo stesso prescrive. Si tratta in particolare dei seguenti adempimenti:

- La nomina di un'autorità nazionale unica, quale definita al paragrafo precedente, entro il 1° gennaio 2004;
- La effettuazione delle valutazioni di sicurezza delle navi e degli impianti portuali, nonché la designazione degli agenti di sicurezza delle navi, delle società di navigazione e degli impianti portuali, entro il 1° marzo 2004;
- L'approvazione dei piani di sicurezza delle navi e degli impianti portuali entro il 1° maggio 2004;
- Il rilascio del certificato internazionale di sicurezza delle navi entro il 1° giugno 2004.

Allegato 1

Questo allegato contiene il capitolo XI-2 ("Misure speciali per rinforzare la sicurezza marittima") della Convenzione SOLAS.

Allegato 2

Questo allegato contiene la parte A del Codice ISPS.

Allegato 3

Questo allegato contiene la parte B del Codice ISPS.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali

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 Commissione³³,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo³⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni³⁵,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato³⁶,

considerando quanto segue:

- (1) Le aggressioni e gli atti di 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, nonché quella dei cittadini che ne fanno uso, dinanzi alla minaccia di azioni illecite intenzionali.
- (3) La Conferenza diplomatica dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato, il 12 dicembre 2002, alcuni emendamenti alla Convenzione SOLAS sulla sicurezza della vita in mare, nonché un Codice internazionale relativo alla 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, contengono, da un lato, disposizioni di natura obbligatoria, di alcune delle quali dovrà essere precisata l'efficacia nella Comunità e, d'altro lato, disposizioni con valore di raccomandazione, alcune delle quali dovranno essere rese obbligatorie all'interno della Comunità.

³³ GU C [...] del [...], pag. [...].

³⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

³⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

³⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

- (4) Ferma restando la normativa degli Stati membri nel settore della sicurezza nazionale e delle misure che possono essere adottate sul fondamento 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 utili nel settore della politica del trasporto marittimo, e precisamente tramite l'emanazione di norme comuni relative all'interpretazione, all'applicazione ed al controllo comunitario delle disposizioni adottate dalla Conferenza diplomatica dell'IMO il 12 dicembre 2002. Per l'adozione delle modalità di applicazione è opportuno delegare alla Commissione le necessarie competenze di esecuzione.
- (5) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- (6) Oltre alle navi adibite al traffico marittimo internazionale ed agli impianti portuali che ad esse forniscono servizi, la sicurezza delle navi che effettuano servizio nazionale in seno alla Comunità, nonché dei loro impianti portuali, deve essere rafforzata, e più particolarmente deve essere rafforzata la sicurezza delle navi passeggeri a motivo dell'elevato numero di vite umane che questo tipo di traffico espone a rischi.
- (7) La parte B del Codice ISPS contiene una serie di raccomandazioni la cui applicazione dovrebbe essere resa obbligatoria all'interno della Comunità per concorrere in modo più omogeneo al conseguimento dell'obiettivo di sicurezza descritto al considerando n. 2.
- (8) Per contribuire alla realizzazione dell'obiettivo riconosciuto e necessario di promuovere il traffico marittimo intracomunitario a breve raggio, è opportuno che gli Stati membri vengano invitati a concludere, in relazione alla Regola 11 del capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS dell'IMO, 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.
- (9) Per gli impianti portuali situati in porti che forniscono servizi al traffico marittimo internazionale solo occasionalmente potrebbe risultare non proporzionato applicare in via permanente il complesso di regole di sicurezza previste dal presente regolamento. Spetta agli Stati membri determinare, in base alle valutazioni di sicurezza che effettueranno, i porti interessati e le misure alternative atte a garantire un livello di protezione adeguato.
- (10) L'osservanza delle norme di sicurezza deve essere oggetto di un attento controllo da parte degli Stati membri nei confronti delle navi di qualunque origine che chiedono di entrare in un porto della Comunità. È necessario che gli Stati membri designino una "autorità competente per la sicurezza del porto" incaricata di coordinare, in ciascun porto della Comunità, l'applicazione delle misure di sicurezza prescritte dal presente regolamento in relazione alle navi ed agli impianti portuali. Tale autorità deve esigere da ogni nave che chieda di entrare in un porto di fornire anticipatamente le informazioni riguardanti il suo certificato internazionale di sicurezza ed il livello di sicurezza al quale sta operando ed ha in precedenza operato, come pure qualunque altra informazione pratica relativa alla sicurezza.

- (11) È opportuno prevedere la possibilità che gli Stati membri concedano deroghe all'obbligo sistematico di fornire le informazioni di cui al considerando n. 10 per i servizi marittimi intracomunitari o nazionali di linea, sempre che tali informazioni possano essere fornite in qualsiasi momento dalle società di navigazione che operano tali servizi a richiesta delle autorità competenti degli Stati membri.
- (12) I controlli di sicurezza nel porto possono essere effettuati dalle autorità di sicurezza competenti 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 al controllo dello Stato di approdo³⁷, come modificata dalla direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2001³⁸. Occorre quindi prevedere la complementarità delle amministrazioni qui richiamate qualora tali operazioni non vengano compiute dalla stessa amministrazione.
- (13) Al livello nazionale, stante l'esistenza di una pluralità di soggetti competenti per l'applicazione delle misure di sicurezza, è necessario che ciascuno Stato membro designi un'unica autorità competente con l'incarico di coordinare e controllare, a livello nazionale, l'applicazione delle misure di sicurezza del trasporto marittimo. Occorre che gli Stati membri predispongano i mezzi necessari ed 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.
- (14) L'Agenzia istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002 che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima³⁹ assiste, ove necessario, la Commissione nell'esercizio delle sue funzioni ispettive, nonché ai fini della conservazione e del monitoraggio delle informazioni pertinenti fornite dagli Stati membri.
- (15) È opportuno adottare le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁴⁰. È opportuno affidare tali compiti al comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS)⁴¹.

³⁷ GU L 157 del 7.7.1995, pagg. 1-19.

³⁸ GU L 19 del 22.1.2002, pagg. 17-31.

³⁹ GU L 208 del 5.8.2002, pagg. 1-9.

⁴⁰ GU L 184 del 17.1.1999, pag. 23.

⁴¹ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

A tal fine occorre preconstituire una procedura di adeguamento del presente regolamento, in modo da tener conto dell'evoluzione degli strumenti internazionali e conferire, alla luce dell'esperienza acquisita, carattere cogente ad altre disposizioni della parte B del Codice ISPS diverse da quelle che il presente regolamento rende fin da ora obbligatorie.

- (16) Dato che gli obiettivi dell'azione prevista, ossia l'instaurazione e l'applicazione di misure utili nel settore della politica dei trasporti marittimi non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della dimensione europea del presente regolamento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può prendere misure conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In armonia con il principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo, il presente regolamento si limita alle norme comuni di base necessarie per conseguire gli obiettivi della sicurezza delle navi e degli impianti portuali e non va al di là di quanto necessario per il conseguimento di tale scopo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Obiettivi

1. Il presente regolamento ha, come obiettivo principale, l'instaurazione e l'applicazione delle misure comunitarie finalizzate a migliorare la sicurezza delle navi adibite al commercio internazionale ed al traffico nazionale, nonché degli impianti portuali associati, contro le minacce di azioni illecite intenzionali.
2. Il regolamento intende inoltre fornire una base per l'interpretazione e l'applicazione armonizzate e per il controllo comunitario delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima adottate dalle Conferenza diplomatica dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) il 12 dicembre 2002, che modificano la Convenzione SOLAS (Safety Of Life At Sea) e che istituiscono il Codice ISPS (International Ship and Port facility Security).

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

1. "Misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS", gli emendamenti recanti istituzione del capitolo XI-2 della Convenzione internazionale del 1974 dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per la salvaguardia della vita umana in mare (Convenzione SOLAS), come successivamente modificata, adottati dalla Conferenza diplomatica dell'IMO il 12 dicembre 2002 e contenute nella risoluzione 1 della suddetta Conferenza diplomatica, quali figurano all'allegato 1 del presente regolamento,

2. "Codice ISPS", il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS), adottato dalla Conferenza diplomatica dell'Organizzazione marittima internazionale il 12 dicembre 2002,
3. "Parte A del Codice ISPS", il preambolo e le prescrizioni obbligatorie, che costituiscono la parte A del Codice ISPS, riguardanti le disposizioni del capitolo XI-2 della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, così come modificata, adottati dalla Conferenza diplomatica dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) il 12 dicembre 2002 e contenuti nella risoluzione 2 della suddetta Conferenza diplomatica, quali figurano all'allegato 2 del presente regolamento,
4. "Parte B del Codice ISPS", le raccomandazioni costituenti la parte B del Codice ISPS, riguardanti le disposizioni del capitolo XI-2 della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, così come modificata, e della parte A del Codice ISPS, adottate dalla Conferenza diplomatica dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) il 12 dicembre 2002 e contenute nella risoluzione 2 della suddetta Conferenza diplomatica, quali figurano all'allegato 3 del presente regolamento,
5. "Sicurezza marittima", la combinazione delle misure e dei mezzi umani e materiali diretta a proteggere il trasporto marittimo contro le minacce di azioni illecite intenzionali,
6. "Autorità nazionale unica", l'autorità nazionale responsabile della sicurezza delle navi e degli impianti portuali designata da ciascuno Stato membro,
7. "Autorità competente per la sicurezza del porto", l'autorità nominata dall'autorità nazionale unica di ciascuno Stato membro per coordinare, in ciascun porto della Comunità, l'applicazione delle misure di sicurezza prescritte dal presente regolamento in relazione alle navi ed agli impianti portuali,
8. "Traffico marittimo internazionale", qualunque collegamento per mare di un porto di uno Stato membro verso un porto situato fuori di tale Stato membro o inversamente,
9. "Traffico marittimo nazionale", qualunque collegamento effettuato nelle zone marittime tra un porto di uno Stato membro e lo stesso porto o un altro porto di tale Stato membro,
10. "Servizio di linea", una serie di traversate organizzata in modo da assicurare un collegamento tra due o più porti
 - a) secondo un orario pubblicato; oppure, in alternativa
 - b) con una regolarità o una frequenza tali da costituire una serie sistematica riconoscibile,
11. "Impianto portuale", un luogo in cui avviene l'interfaccia nave/porto. Comprende aree quali le zone di ormeggio, le aree di attesa e il loro perimetro a partire 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, di merci o la fornitura di servizi portuali verso la nave o dalla nave.

Articolo 3

Misure comuni e ambito di applicazione

1. Con riguardo al traffico marittimo internazionale, gli Stati membri applicano nella loro integralità le misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS e la parte A del Codice ISPS, quali definiti all'articolo 2, secondo le modalità e nei confronti delle navi, delle società e degli impianti portuali prescritti dagli strumenti suddetti.
2. Con riguardo al traffico marittimo nazionale, le prescrizioni del paragrafo 1 si applicano in modo identico alle navi passeggeri adibite al traffico nazionale ed appartenenti alla classe A ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, che istituisce regole e norme di sicurezza per le navi da passeggeri⁴², nonché alle loro società ed agli impianti portuali che ad esse prestano servizi.

Le prescrizioni delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS e del Codice ISPS riguardanti l'effettuazione di valutazioni di sicurezza, la definizione di piani di sicurezza, nonché la designazione di agenti di sicurezza delle società e delle navi, si applicano alle altre navi quali definite dalla Regola 2, paragrafo 1.1 (applicazione/tipi di navi) delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS ed adibite ad un traffico nazionale. Le stesse prescrizioni si applicano agli impianti portuali che prestano servizi a tali navi.

3. Ai fini dell'osservanza delle disposizioni di cui ai paragrafi 1 e 2, gli Stati membri tengono nella massima considerazione le raccomandazioni contenute nella parte B del Codice ISPS, quale definita all'articolo 2, punto 4.
4. 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),
 - 4.5 (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),

⁴² GUL 144 del 15.5.1998, pagg. 1-115.

- 4.18 (documenti di identificazione),
 - 4.24 (applicazione, da parte delle navi, delle misure di sicurezza auspiccate dallo Stato nelle cui acque territoriali navigano),
 - 4.28 (personale in servizio sulle navi),
 - 4.41 (comunicazione di informazioni in caso di espulsione da un porto o di negato ingresso nel 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 operatori della nave),
 - da 8.3 a 8.10 (norme minime per la valutazione della sicurezza della nave),
 - 9.2 (norme minime per il piano di sicurezza della nave),
 - 13.6 e 13.7 (periodicità delle esercitazioni e degli addestramenti di sicurezza per gli equipaggi delle navi e per gli agenti di sicurezza delle società e delle navi),
 - 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).
5. La revisione periodica dei piani di sicurezza degli impianti portuali, prevista al punto 1.16 della parte B del Codice ISPS ha luogo ogni volta che un elemento qualsiasi muti la natura o la destinazione di un impianto portuale, e comunque entro il termine di tre anni a decorrere dalla definizione del piano o dalla sua ultima revisione.
6. Ciascuno Stato membro comunica alla Commissione ed agli altri Stati membri le coordinate dei funzionari di contatto di cui al punto 4.16 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.

Articolo 4

Comunicazione di informazioni

Ciascuno Stato membro provvede, nei confronti dell'Organizzazione marittima internazionale, della Commissione e degli altri Stati membri, alla comunicazione di informazioni richieste secondo le disposizioni della Regola 13 (comunicazione di informazioni) delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS.

Articolo 5

Traffico marittimo intracomunitario e nazionale

1. Ai sensi del presente regolamento, la Regola 11 (accordi di sicurezza alternativi) delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS può applicarsi al traffico marittimo intracomunitario di linea effettuato su rotte fisse che fanno uso di impianti portuali associati specifici.
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 e, in particolare, necessari alla promozione del trasporto marittimo intracomunitario a breve raggio.

Gli Stati membri interessati notificano i progetti di accordi alla Commissione.

La Commissione esamina se i progetti di accordi garantiscano un adeguato livello di protezione, con particolare riguardo alle prescrizioni del paragrafo 2 della Regola 11 ed esamina altresì se siano conformi al diritto comunitario. Se i progetti di accordi non possiedono questi requisiti, la Commissione adotta, nel termine di quattro mesi, una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 3; in tal caso gli Stati membri interessati adattano tali accordi in conseguenza prima di procedere alla loro conclusione.

3. La periodicità della revisione di tali accordi, prevista al paragrafo 4 della Regola 11 delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima, non deve essere superiore a tre anni.
4. Gli Stati membri possono adottare tali disposizioni in materia di sicurezza per le navi passeggeri adibite a un servizio di linea nazionale e contemplate dall'articolo 3, paragrafo 2, primo comma del presente regolamento, nonché per gli impianti portuali che prestano servizi a tali navi, senza che per questo ne risulti compromesso il livello generale di sicurezza auspicato.

Lo Stato membro interessato comunica alla Commissione queste misure e le relative revisioni periodiche entro il 1° luglio di ogni anno.

Le modalità di applicazione di queste misure sono oggetto delle ispezioni della Commissione di cui all'articolo 10, paragrafi da 4 a 7 del presente regolamento, secondo le modalità ivi definite.

Articolo 6

Traffico marittimo internazionale occasionale

1. Ogni Stato membro prepara l'elenco dei porti interessati alla luce delle valutazioni effettuate sulla sicurezza degli impianti portuali, nonché la portata delle disposizioni adottate per l'applicazione delle disposizioni di cui alla Regola 2, paragrafo 2 (estensione dell'applicazione agli impianti portuali che prestano occasionalmente servizi ai viaggi internazionali), delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS.

2. Ogni Stato membro comunica alla Commissione, entro il 1° luglio 2004 tale elenco, unitamente alle disposizioni che ha adottato.
3. Ogni Stato membro comunica tale elenco, per la stessa data, agli altri Stati membri.

Articolo 7

Controlli di sicurezza precedenti l'ingresso in un porto della Comunità

1. Quando una nave alla quale si applicano le prescrizioni previste dalle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS e del Codice ISPS oppure quelle dell'articolo 3 del presente regolamento, annuncia l'intenzione di entrare in un porto di uno Stato membro, l'autorità competente per la sicurezza del porto di tale Stato membro esige la comunicazione delle informazioni previste al paragrafo 2.1 della Regola 9 (navi che hanno l'intenzione di entrare in un porto di un altro governo contraente) delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS. Questa autorità esamina le informazioni fornite ed applica, in quanto necessario, le procedure previste dal paragrafo 2 della stessa Regola.
2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 sono fornite:
 - a) con un anticipo di almeno ventiquattro ore, oppure
 - b) al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio si inferiore a ventiquattro ore, oppure
 - c) se il porto di scalo non è noto o se è modificato durante il viaggio, non appena tale informazione sia disponibile.
3. Viene conservato un rapporto sulla procedura seguita per ciascuna nave.

Articolo 8

Esoneri dai controlli di sicurezza precedenti l'entrata nel porto

1. Gli Stati membri possono esonerare dall'osservanza dell'obbligo di cui all'articolo 7 i servizi di linea effettuati tra porti situati sul loro territorio qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni:
 - a) la società esercente i servizi di linea di cui all'articolo 7 prepara e tiene aggiornata una lista delle navi interessate e la trasmette all'autorità competente per la sicurezza del porto interessato,
 - b) per ciascun viaggio effettuato, le informazioni previste al paragrafo 2.1 della Regola 9 delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS sono tenute a disposizione dell'autorità competente per la sicurezza del porto a domanda di questa. La società deve instaurare un sistema interno atto a garantire la trasmissione, senza indugi dopo aver ricevuto la richiesta, delle suddette informazioni all'autorità competente per la sicurezza del porto 24 ore su 24.

2. Quando un servizio di linea internazionale è operato tra due o più Stati membri, ciascuno degli Stati membri interessati può chiedere agli altri Stati membri che a tale servizio venga concessa un'esenzione. Tutti gli Stati membri interessati cooperano per concedere un'esenzione al servizio in questione secondo le modalità indicate al paragrafo 1.
3. Gli Stati membri verificano periodicamente che le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 siano soddisfatte. Quando almeno una di tali condizioni non sia più soddisfatta, gli Stati membri revocano immediatamente il beneficio dell'esenzione alla società interessata.
4. Gli Stati membri redigono l'elenco delle società e delle navi esentate in virtù del presente articolo e la mantengono aggiornata. Essi comunicano l'elenco, con i relativi aggiornamenti, alla Commissione.

Articolo 9

Controlli di sicurezza nei porti all'interno della Comunità

1. Il controllo del certificato di cui al punto 1.1 della Regola 9 (controllo delle navi in porto) delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS viene effettuato nel porto o dall'autorità competente per la sicurezza del porto di cui all'articolo 2, paragrafo 7 del presente regolamento, ovvero dagli ispettori definiti all'articolo 2, punto 5 della direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa al controllo delle navi da parte dello Stato del porto⁴³, come modificata dalla direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2001⁴⁴.
2. Quando l'ispettore che interviene ai fini del controllo da parte dello Stato del porto non appartenga alla autorità competente per la sicurezza del porto di cui all'articolo 2, punto 7 del presente regolamento, e qualora ritenga che sussistano seri motivi per presumere che la nave non possiede i requisiti prescritti dalle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS o del Codice ISPS, ne fa rapporto senza indugio alla suddetta autorità di sicurezza competente per il porto, la quale applica in tal caso le misure previste dai punti 1.2 e 1.3 della Regola 9 delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS.

Articolo 10

Attuazione e controllo della conformità

1. Gli Stati membri assolvono i compiti di amministrazione e di controllo derivanti dalle disposizioni delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS e del Codice ISPS. Essi provvedono affinché, ai fini dell'attuazione delle disposizioni del presente regolamento, vengano predisposti ed effettivamente attivati tutti i mezzi necessari.

⁴³ GU L 157 del 7.7.1995, pagg. 1-19.

⁴⁴ GU L 19 del 22.1.2002, pagg. 17-31.

2. Ai sensi della Regola 13 delle misure speciali per rafforzare la sicurezza marittima della Convenzione SOLAS, gli Stati membri designano l'autorità nazionale responsabile per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali. Tale autorità nazionale unica funge da corrispondente della Commissione ai fini dell'applicazione del presente regolamento.
3. Gli Stati membri adottano, ciascuno per gli aspetti di loro competenza, un piano nazionale per l'applicazione del presente regolamento. Essi prendono tutte le disposizioni atte a garantire la applicazione anticipata dei seguenti adempimenti:
 - La nomina di un'autorità nazionale unica, quale definita al paragrafo 2 entro il 1° gennaio 2004;
 - La effettuazione delle valutazioni di sicurezza delle navi e degli impianti portuali, nonché la designazione degli agenti di sicurezza delle navi, degli impianti portuali e all'interno delle società entro il 1° marzo 2004;
 - L'approvazione dei piani di sicurezza delle navi e degli impianti portuali entro il 1° maggio 2004;
 - Il rilascio dei certificati internazionali di sicurezza delle navi entro il 1° giugno 2004.
4. Sei mesi dopo la data in cui il presente regolamento entra in applicazione, la Commissione, in cooperazione con l'autorità di cui al paragrafo 2 inizia a effettuare ispezioni dirette a verificare le modalità di controllo dell'attuazione dei piani nazionali adottati a norma del presente regolamento. Tali ispezioni tengono conto delle informazioni comunicate dall'autorità di cui al paragrafo 2, con particolare riguardo alle relazioni di controllo. Le modalità con le quali vengono effettuate le ispezioni sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.
5. Gli agenti incaricati dalla Commissione di effettuare le ispezioni di cui al paragrafo 4 esibiscono, prima di assolvere i loro compiti, un'autorizzazione scritta rilasciata dai servizi della Commissione, nella quale sono specificati natura e scopo dell'ispezione, nonché la data alla quale questa dovrebbe iniziare. La Commissione informa gli Stati membri interessati in tempo utile prima dell'inizio delle ispezioni.

Allo scopo di verificare la attuazione effettiva dei piani nazionali, le suddette ispezioni possono essere estese, in caso di necessità, ai servizi incaricati del controllo e degli impianti portuali, delle società e delle navi. In tal caso le ispezioni sono effettuate senza preavviso.

Lo Stato membro interessato si sottopone a tali ispezioni e provvede affinché gli enti o le persone interessati vi si assoggettino.
6. La Commissione comunica le relazioni degli ispettori allo Stato membro interessato il quale, nei tre mesi successivi al ricevimento di queste, notifica le misure che ha adottato per rimediare alle eventuali inadempienze. La relazione e la risposta delle autorità di cui al paragrafo 2 sono trasmesse al comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1.

7. L'Agenzia istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza marittima⁴⁵ assiste la Commissione, nell'osservanza del proprio regolamento, nei suoi compiti di ispezione, nonché ai fini della conservazione e del monitoraggio delle informazioni comunicate dagli Stati membri in applicazione degli articoli 3, paragrafo 6, 4, 5, 6, 8 e 10 del presente regolamento.

Articolo 11

Adattamenti

Possono essere adottate disposizioni, secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2 allo scopo di:

- applicare, ai fini del presente regolamento, gli ulteriori emendamenti degli strumenti internazionali da esso contemplati,
- alla luce dell'esperienza acquisita, estendere gli obblighi di cui all'articolo 3, paragrafo 4 del presente regolamento ad altri punti della parte B del Codice ISPS, ovvero di definire un regime armonizzato per la loro applicazione.

Articolo 12

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS)⁴⁶.
2. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità di esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁴⁷, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 di tale decisione.

Il periodo previsto dall'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è di un mese.

3. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 6 e 7 della decisione 1999/468/CE nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 di tale decisione.

⁴⁵ GU L 208 del 5.8.2002, pagg. 1-9.

⁴⁶ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

⁴⁷ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

Articolo 13

Sanzioni

Le sanzioni previste per la violazione delle disposizioni del presente regolamento sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 14

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Esso è applicabile dal 1° luglio 2004, ad eccezione delle disposizioni dell'articolo 10, paragrafo 3, le quali entrano in vigore e sono applicabili alle date ivi previste.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO 1

EMENDAMENTI ALL'ANNESSO 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 gassiera” significa una nave gassiera 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 accosti 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 interfacci, nel quale sono specificate le misure di sicurezza che ciascuna delle parti attuerà.

.16 “Organizzazione di sicurezza riconosciuta” 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 di cui alla 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 informarne 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 allerta di sicurezza della nave

1 Tutte le navi di seguito indicate devono essere dotate di un sistema di allerta 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 gassiere, 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 altre navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate e alle 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 allerta di sicurezza della nave deve avere le seguenti caratteristiche:

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

3 Il sistema di allerta 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 allerta di sicurezza devono essere progettati in modo da evitare che il sistema venga attivato inavvertitamente.

5 Le prescrizioni relative al sistema di allerta 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'allerta di sicurezza di una nave deve darne immediata comunicazione allo Stato o agli Stati in prossimità dei quali la nave sta operando.

7 Il Governo Contraente che riceve notifica di un'allerta 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

Minacce 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, movimenti o comunicazioni.

3 Qualora sia stato identificato un rischio di attacco, il Governo Contraente interessato informa 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 I/19. Tali controlli si limitano a verificare che a bordo della nave vi sia un ISSC (certificato internazionale di sicurezza della nave) o un IISSC (certificato provvisorio internazionale di sicurezza delle navi) 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 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 negato 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'organizzazione di sicurezza riconosciuta 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 negato ingresso nel porto ai sensi dei paragrafi 2.4 e 2.5 o l'espulsione dal 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 Le misure 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 ai provvedimenti sia stata rimossa, in modo ritenuto soddisfacente del 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 nel 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 recepite 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 nei 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 siffatto 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 di efficacia equivalente

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 allerte 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 le organizzazioni di sicurezza riconosciute autorizzate 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 trasmesse 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 di efficacia 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.”

ALLEGATO 2

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 inserito nuove disposizioni nella Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare e ha adottato 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 "l'Organizzazione" o "l'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, dal 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, 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 problema 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, 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 "Agente 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 della società e con l'agente 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 agenti 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. Fatte 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. Fatte 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 problema di sicurezza. Per stabilire il giusto livello di sicurezza occorre tener conto dei seguenti fattori:

- .1 il grado di credibilità della notizia che la minaccia esiste;
- .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 siffatto problema 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'agente 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'agente 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 oltre.

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 alla nave;
- .3 controllo dell'imbarco delle persone e dei 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'agente 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'agente 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 richieda 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 persone 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 ente 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 ente 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 enti di sicurezza riconosciuti.

9.2.1 In tali casi l'ente 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 rapportazione di problemi di sicurezza;
- .13 identificazione dell'agente di sicurezza della nave;
- .14 identificazione dell'agente di sicurezza della società, compresi i dati per rintracciarlo in permanenza;
- .15 procedure per assicurare l'ispezione, il collaudo, la calibratura e la manutenzione delle attrezzature di sicurezza di bordo;
- .16 la frequenza di collaudo o calibratura delle attrezzature di sicurezza di bordo;
- .17 identificazione dell'ubicazione dei punti di attivazione del sistema di allarme di bordo;
- .18 procedure, istruzioni ed orientamenti sull'uso del sistema di allarme di bordo, compreso il collaudo, l'attivazione, la disattivazione e la riprogrammazione, nonché le modalità per limitare i falsi allarmi.

9.4.1. 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 della società o della nave.

9.5 . L'amministrazione decide quali modifiche apportate a un piano di sicurezza della nave o alle attrezzature di sicurezza di bordo, previste da un piano approvato, non vadano attuate senza la sua previa autorizzazione delle pertinenti modifiche del piano. Tali modifiche sono efficaci almeno come le misure previste dal capitolo XI-2 e dalla presente parte del Codice.

9.5.1 . La natura delle modifiche del piano di sicurezza della nave o delle attrezzature di sicurezza di bordo, specificamente approvate dall'amministrazione conformemente alla sezione 9.5, è documentata in maniera da indicarne chiaramente l'avvenuta approvazione. L'approvazione è mantenuta a disposizione a bordo ed è presentata insieme al certificato internazionale di sicurezza della nave (o il certificato internazionale provvisorio di sicurezza della nave). Se le modifiche sono temporanee, dopo la reintroduzione delle misure o delle attrezzature originariamente approvate, non è più necessario che la nave conservi tale documentazione.

9.6 . Il piano può essere conservato in formato elettronico. In tal caso, viene protetto mediante procedure destinate a prevenirne la cancellazione, distruzione o modifica non autorizzata.

9.7 . Il piano viene protetto dall'accesso o divulgazione non autorizzata.

9.8 . I piani di sicurezza della nave non sono soggetti all'ispezione dei funzionari debitamente autorizzati da un governo contraente per eseguire le misure di controllo o di applicazione di cui alla Regola XI-2/9, eccetto che nelle circostanze precisate alla sezione 9.8.1.

9.8.1. Se i funzionari debitamente autorizzati da un governo contraente hanno fondate ragioni di credere che la nave non sia conforme ai requisiti del capitolo XI-2 o della parte A del presente Codice, e che l'unico modo di verificare o di correggere la non conformità sia il riesame dei requisiti pertinenti del piano di sicurezza della nave, in via eccezionale è loro concesso accesso limitato alle sezioni specifiche del piano relative alla non conformità, ma solo con il consenso del governo contraente o del Comandante della nave. Tuttavia, le disposizioni del piano relative alla sezione 9.4, punti .2, .4, .5, .7, .15, .17 e .18 della presente parte del Codice sono considerate informazioni riservate, e non possono essere sottoposte ad ispezione senza il consenso dei governi contraenti interessati.

10. DOCUMENTAZIONE

10.1 . Va conservata a bordo, almeno per il periodo minimo indicato dall'amministrazione, la documentazione relativa alle seguenti attività, tenendo conto delle disposizioni della Regola XI-2/9.2.3:

- .1 formazione, addestramento ed esercizi;
- .2 minacce e problemi di sicurezza;
- .3 violazioni della sicurezza;
- .4 cambiamenti del livello di sicurezza;
- .5 comunicazioni concernenti la sicurezza diretta di una nave, come minacce specifiche alla nave o agli impianti portuali in cui la nave si trova, o si trovava;
- .6 audit interni e riesame delle attività in materia di sicurezza;
- .7 riesame periodico della valutazione di sicurezza della nave;
- .8 riesame periodico del piano di sicurezza della nave;
- .9 attuazione delle eventuali modifiche al piano;
- .10 manutenzione, calibratura e collaudo delle attrezzature di sicurezza di bordo, in particolare collaudo del sistema di allarme della nave.

10.2 . La documentazione è redatta 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.

10.3. La documentazione può essere conservata in formato elettronico. In tal caso, viene protetta mediante procedure destinate a prevenirne la cancellazione, distruzione o modifica non autorizzata.

10.4. La documentazione viene protetta dall'accesso o divulgazione non autorizzati.

11 . AGENTE DI SICUREZZA DELLA SOCIETÀ

11.1 . La società designa un agente di sicurezza della società. La persona può svolgere tale ruolo per una o più navi, a seconda del numero o il tipo di navi di cui è dotata la società, purché venga chiaramente indicato di quali navi egli è responsabile. La società può, a seconda del numero o il tipo di navi di cui è dotata, designare più persone come agenti di sicurezza, purché venga chiaramente indicato di quali navi ciascuno è responsabile.

11.2 . In aggiunta a quelli indicati altrove nella presente parte del Codice, i doveri e le responsabilità dell'agente di sicurezza della società comprendono tra l'altro:

- .1 prestare consulenza sul livello delle probabili minacce per la nave, sulla base delle valutazioni di sicurezza ed altre informazioni pertinenti;
- .2 provvedere affinché siano effettuate le valutazioni di sicurezza della nave;
- .3 occuparsi dell'elaborazione, della presentazione per approvazione, e in seguito dell'attuazione e rispetto del piano di sicurezza della nave;
- .4 provvedere affinché il piano di sicurezza della nave venga modificato nella misura necessaria per correggerne i difetti e rispettare i requisiti di sicurezza della singola nave;
- .5 organizzare audit interni e riesami delle attività di sicurezza;
- .6 organizzare la verifica iniziale da parte dell'amministrazione o dell'ente di sicurezza riconosciuto, nonché le verifiche successive;
- .7 provvedere affinché le anomalie e le non conformità individuate durante gli audit interni, i riesami periodici, le ispezioni di sicurezza e le verifiche della conformità siano tempestivamente corrette;
- .8 potenziare la sensibilizzazione e la vigilanza in materia di sicurezza;
- .9 assicurare l'addestramento adeguato per il personale responsabile della sicurezza della nave;
- .10 assicurare comunicazioni e cooperazione efficaci tra l'agente di sicurezza della nave e i competenti agenti di sicurezza degli impianti portuali;
- .11 assicurare la coerenza tra requisiti di sicurezza operativa e requisiti di sicurezza di persone e beni;
- .12 provvedere affinché, se si ricorre a piani di sicurezza per tipo di nave o per la flotta, il piano per ciascuna nave rifletta accuratamente le informazioni specifiche per ciascuna nave;

- .13 assicurare l'attuazione e il rispetto delle eventuali disposizioni alternative od equivalenti approvate per una particolare nave o gruppo di navi.

12. AGENTE DI SICUREZZA DELLA NAVE

12.1. Viene designato un agente di sicurezza per ciascuna nave.

12.2. In aggiunta a quelli indicati altrove nella presente parte del Codice, i doveri e le responsabilità dell'agente di sicurezza della nave comprendono tra l'altro:

- .1 svolgere regolari ispezioni di sicurezza della nave per verificare l'osservanza costante delle misure di sicurezza necessarie;
- .2 garantire osservanza e supervisione dell'attuazione del piano di sicurezza della nave, comprese eventuali modifiche del piano;
- .3 coordinare gli aspetti di sicurezza della movimentazione del carico e delle provviste di bordo con il restante personale della nave e con i competenti agenti di sicurezza degli impianti portuali;
- .4 proporre le modifiche al piano di sicurezza della nave;
- .5 comunicare all'agente di sicurezza della società le eventuali anomalie e non conformità individuate durante gli audit interni, i riesami periodici, le ispezioni di sicurezza e le verifiche della conformità ed attuare eventuali azioni correttive;
- .6 potenziare la sensibilizzazione e la vigilanza a bordo in materia di sicurezza;
- .7 assicurare l'addestramento adeguato per il personale responsabile della sicurezza della nave, nella misura opportuna;
- .8 comunicare tutti i problemi di sicurezza;
- .9 coordinare l'attuazione del piano di sicurezza della nave con l'agente di sicurezza della società e del competente agente di sicurezza dell'impianto portuale;
- .10 assicurare l'adeguato impiego, collaudo, calibratura e manutenzione delle attrezzature di sicurezza eventualmente presenti.

13. FORMAZIONE, ADDESTRAMENTO ED ESERCIZI CONCERNENTI LA SICUREZZA DELLA NAVE

13.1 . L'agente di sicurezza della società e il personale di terra necessario devono poter vantare nozioni e formazione in materia di sicurezza, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

13.2. L'agente di sicurezza della nave deve poter vantare nozioni e formazione in materia di sicurezza, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

13.3 . Il personale di bordo che è investito di specifici compiti e responsabilità in materia di sicurezza deve comprendere le responsabilità in materia di sicurezza previste dal piano di sicurezza della nave e possedere sufficienti conoscenze e capacità da svolgere i compiti assegnati, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

13.4 . Per assicurare l'efficace attuazione del piano di sicurezza della nave vanno svolte esercitazioni con la frequenza opportuna, tenendo conto del tipo di nave, degli avvicendamenti del personale di bordo, degli impianti portuali da visitare e delle altre circostanze pertinenti, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

13.5 . L'agente di sicurezza della società assicura l'effettiva coordinazione ed attuazione dei piani di sicurezza delle navi, partecipando alle esercitazioni con la frequenza opportuna, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

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 i problemi 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'agente 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 ente 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'ente 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 ente 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 problemi 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.

16.5. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale può essere redatto in combinazione o come parte del piano di sicurezza del porto o di qualunque altro piano, o piani, di emergenza del porto.

16.6. Il governo contraente nel cui territorio è situato l'impianto portuale decide quali modifiche apportate a un piano di sicurezza dell'impianto portuale non vadano attuate senza la sua previa autorizzazione delle pertinenti modifiche del piano.

16.7. Il piano può essere conservato in formato elettronico. In tal caso, viene protetto mediante procedure destinate a prevenirne la cancellazione, distruzione o modifica non autorizzata.

16.8 . Il piano viene protetto dall'accesso o divulgazione non autorizzati.

16.9. I governi contraenti possono permettere che un piano 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.

17. L'AGENTE DI SICUREZZA DELL'IMPIANTO PORTUALE

17.1 . Viene designato un agente di sicurezza per ciascun impianto. È possibile designare un'unica persona per uno o più impianti.

17.2. In aggiunta a quelli indicati altrove nella presente parte del Codice, i doveri e le responsabilità dell'agente di sicurezza dell'impianto portuale comprendono tra l'altro:

- .1 svolgere un'ispezione iniziale globale dell'impianto portuale, tenendo conto della pertinente valutazione di sicurezza;

- .2 assicurare l'elaborazione e il rispetto del piano di sicurezza dell'impianto portuale;
- .3 attuare il piano di sicurezza dell'impianto portuale e svolgere le pertinenti esercitazioni;
- .4 effettuare regolari ispezioni di sicurezza dell'impianto portuale per assicurare la continua osservanza di adeguate misure di sicurezza;
- .5 raccomandare ed inserire le eventuali modifiche da apportare al piano di sicurezza dell'impianto portuale, per correggere i difetti ed aggiornare il piano per tenere conto dei pertinenti cambiamenti all'interno dell'impianto portuale;
- .6 potenziare la sensibilizzazione in materia di sicurezza e la vigilanza del personale dell'impianto portuale;
- .7 assicurare l'addestramento adeguato per il personale responsabile della sicurezza dell'impianto portuale;
- .8 riferire alle autorità competenti e conservare la documentazione degli episodi che minacciano la sicurezza dell'impianto portuale;
- .9 coordinare l'attuazione del piano di sicurezza dell'impianto portuale con l'agente di sicurezza della società e l'agente di sicurezza della nave competenti;
- .10 agire in coordinazione con i servizi di sicurezza con le modalità opportune;
- .11 assicurare il rispetto delle norme relative al personale responsabile della sicurezza dell'impianto portuale;
- .12 assicurare l'adeguato utilizzo, collaudo, calibratura e manutenzione delle attrezzature di sicurezza eventualmente presenti;
- .13 su richiesta, assistere gli addetti alla sicurezza delle navi nella verifica dell'identità di coloro che intendono essere ammessi a bordo.

17.3 . L'agente di sicurezza dell'impianto portuale riceve l'appoggio necessario per l'esercizio dei compiti e delle responsabilità che gli incombono in virtù del capitolo XI-2 e della presente parte del Codice.

18 . FORMAZIONE, ADDESTRAMENTO ED ESERCIZI CONCERNENTI LA SICUREZZA DELL'IMPIANTO PORTUALE

18.1. L'agente di sicurezza e il personale pertinente dell'impianto portuale devono poter vantare nozioni e formazione in materia di sicurezza, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

18.2 . Il personale dell'impianto portuale investito di specifici compiti e responsabilità in materia di sicurezza deve comprendere i doveri e le responsabilità in materia di sicurezza previsti dal piano di sicurezza dell'impianto portuale e possedere sufficienti conoscenze e capacità da svolgere i compiti assegnati, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

18.3 . Per assicurare l'efficace attuazione del piano di sicurezza dell'impianto portuale vanno effettuate esercitazioni con la frequenza opportuna, tenendo conto del tipo di attività che si svolgono nell'impianto portuale, degli avvicendamenti del personale dell'impianto, dei tipi di nave che si servono dell'impianto e delle altre circostanze pertinenti, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

18.4 . L'agente di sicurezza dell'impianto portuale assicura l'effettiva coordinazione ed attuazione del piano di sicurezza dell'impianto, partecipando alle esercitazioni con la frequenza opportuna, sulla base degli orientamenti della parte B del presente Codice.

19 . VERIFICA E CERTIFICAZIONE DELLE NAVI

19.1. Verifiche

19.1.1. Ciascuna nave a cui si applica la presente parte del Codice è sottoposta alle verifiche di seguito indicate:

- .1 prima dell'entrata in servizio della nave o del primo rilascio del certificato richiesto ai sensi della sezione 19.2, viene svolta una verifica iniziale, che comporta una verifica completa del sistema di sicurezza della nave e di tutte le associate attrezzature di sicurezza cui si applicano le pertinenti disposizioni del capitolo XI-2, la presente parte del Codice e il piano di sicurezza della nave approvato. La verifica accerta che il sistema di sicurezza della nave e le attrezzature associate sono pienamente conformi ai requisiti applicabili del capitolo XI-2 e della presente parte del Codice, sono in condizioni soddisfacenti e rispondono alle necessità del servizio cui è destinata la nave;
- .2 una verifica di rinnovo a intervalli indicati dall'amministrazione, ma che non possono superare il quinquennio, tranne nei casi in cui è applicabile la sezione 19.3. La verifica accerta che il sistema di sicurezza della nave e le attrezzature associate sono pienamente conformi ai requisiti applicabili del capitolo XI-2 e della presente parte del Codice e del piano di sicurezza della nave approvato, sono in condizioni soddisfacenti e rispondono alle necessità del servizio cui è destinata la nave;
- .3 almeno una verifica intermedia. Se si effettua una sola verifica intermedia, essa si svolge tra il secondo e il terzo anno dalla data di rilascio del certificato di cui alla Regola I/2, lettera n). La verifica intermedia comporta l'ispezione del sistema di sicurezza e delle associate attrezzature di sicurezza della nave, con la finalità di garantire che esso rimanga efficiente per il servizio cui la nave è destinata. La verifica intermedia è riportata sul certificato;
- .4 qualunque verifica supplementare decisa dall'amministrazione.

19.1.2 . Le verifiche delle navi sono svolte da funzionari dell'amministrazione. L'amministrazione può tuttavia affidare le verifiche a un ente di sicurezza riconosciuto, in conformità con la Regola XI-2/1.

19.1.3. In ogni caso, l'amministrazione interessata garantisce pienamente la completezza e l'efficienza della verifica e prende le misure necessarie per rispettare tale obbligo.

19.1.4. Successivamente alla verifica, il sistema di sicurezza della nave e le associate attrezzature di sicurezza della nave sono mantenuti in condizioni di conformità con le disposizioni delle Regole XI-2/4.2 e XI-2/6, della presente parte del Codice e del piano di sicurezza della nave approvato. Dopo ciascuna delle verifiche previste alla sezione 19.1.1, non sono consentite modifiche del sistema di sicurezza, delle attrezzature di sicurezza associate della nave o del piano di sicurezza della nave approvato senza l'approvazione dell'amministrazione.

19.2. Rilascio e convalida del certificato

19.2.1. Dopo la verifica iniziale o di rinnovo di cui alla sezione 19.1 è rilasciato un certificato internazionale di sicurezza della nave.

19.2.2. Tale certificato è rilasciato o convalidato dall'amministrazione o da un ente di sicurezza riconosciuto che agisce su mandato dell'amministrazione.

19.2.3 . Un altro governo contraente può, su richiesta dell'amministrazione, sottoporre a verifica la nave e, accertatane la conformità con le disposizioni della sezione 19.1.1, rilasciare o autorizzare il rilascio alla nave di un certificato internazionale di sicurezza della nave o, ove opportuno, convalidare o autorizzare la convalida di tale certificato, in conformità con il presente Codice.

19.2.3.1 . All'amministrazione richiedente è trasmessa tempestivamente copia del certificato e copia della relazione di verifica.

19.2.3.2 . Il certificato così rilasciato contiene la menzione del suo rilascio su richiesta dell'amministrazione ed ha quindi lo stesso valore e riceve lo stesso riconoscimento del certificato rilasciato ai sensi della sezione 19.2.2.

19.2.4 . Il certificato internazionale di sicurezza della nave è redatto in una forma corrispondente al modello in appendice al presente Codice. Se la lingua usata non è l'inglese, il francese o lo spagnolo, il testo comprende una traduzione in una di queste lingue.

19.3 . Durata e validità del certificato

19.3.1. Il certificato internazionale di sicurezza della nave viene rilasciato per un periodo indicato dall'amministrazione, ma non superiore a cinque anni.

19.3.2 . Quando la verifica di rinnovo è effettuata entro tre mesi prima della data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato è valido dalla data in cui è stata completata la verifica di rinnovo a una data che non può superare i cinque anni dalla data di scadenza del certificato esistente.

19.3.2.1. Quando la verifica di rinnovo è effettuata dopo la data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato è valido dalla data in cui è stata completata la verifica di rinnovo a una data che non può superare i cinque anni dalla data di scadenza del certificato esistente.

19.3.2.2 Quando la verifica di rinnovo è effettuata più di tre mesi prima della data di scadenza del certificato esistente, il nuovo certificato è valido dalla data in cui è stata completata la verifica di rinnovo a una data che non può superare i cinque anni dalla data di esecuzione della verifica stessa.

19.3.3. Se il certificato è rilasciato per un periodo inferiore a cinque anni, l'amministrazione può prorogare la validità del certificato oltre la data di scadenza al periodo massimo indicato alla sezione 19.3.1, a condizione che vengano correttamente svolte le verifiche di cui alla sezione 19.1.1 applicabile quando un certificato è rilasciato per un periodo di cinque anni.

19.3.4. Se è stata effettuata la verifica di rinnovo e il nuovo certificato non può essere rilasciato o collocato a bordo prima della data di scadenza del certificato esistente, l'amministrazione o l'ente di sicurezza riconosciuto che agisce su mandato dell'amministrazione può convalidare con un visto il certificato esistente, il quale viene quindi considerato valido per un periodo ulteriore non superiore a cinque anni.

19.3.5. Se al momento in cui scade il certificato la nave non si trova nel porto in cui deve essere svolta la verifica, l'amministrazione può prorogare il periodo di validità del certificato, ma la proroga viene concessa solo per portare a termine il viaggio fino al porto in cui deve essere svolta la verifica, e solo nei casi in cui appare equo e ragionevole concedere la proroga. Nessun certificato può godere di una proroga superiore a tre mesi, e la nave a cui essa viene concessa non può lasciare grazie ad essa il porto al quale è approdata per la verifica senza aver ricevuto un nuovo certificato. Dopo il completamento della verifica di rinnovo, il nuovo certificato è valido fino a una data che non oltrepassi i cinque anni dalla data di scadenza del certificato valido al momento della concessione della proroga.

19.3.6 . Un certificato rilasciato a una nave impegnata in viaggi brevi e che non ha usufruito di una proroga in virtù delle disposizioni sopra stabilite può essere prorogato dall'amministrazione per un periodo di grazia della durata massima di un mese dalla data di scadenza in esso riportata. Dopo il completamento della verifica di rinnovo, il nuovo certificato è valido fino a una data che non oltrepassi i cinque anni dalla data di scadenza del certificato valido al momento della concessione della proroga.

19.3.7 . Se la verifica intermedia viene portata a termine prima del periodo indicato alla sezione 19.1.1, allora:

- .1 la data di scadenza riportata sul certificato viene sostituita mediante procedimento di convalida con una data che non può oltrepassare i tre anni dalla data di completamento della verifica intermedia;
- .2 la data di scadenza può rimanere inalterata a condizione che siano svolte una o due verifiche supplementari, in modo da non superare gli intervalli massimi tra le verifiche prescritti dalla sezione 19.1.1.

19.3.8 . Un certificato rilasciato in virtù della sezione 19.2 cessa di essere valido in qualunque dei casi seguenti:

- .1 se le verifiche previste non sono portate a termine entro i termini indicati alla sezione 19.1.1;
- .2 se il certificato non è stato convalidato in conformità con la sezione 19.1.1.3 e la sezione 19.3.7.1, ove applicabile;
- .3 quando la responsabilità dell'esercizio di una nave è assunta da una società diversa dalla precedente;
- .4 nel caso dell'iscrizione della nave nel registro di uno Stato differente.

19.3.9. Nel caso in cui:

- .1 la nave venga iscritta nel registro di un altro governo contraente, il governo contraente nel cui registro la nave era iscritta in precedenza trasmette tempestivamente all'amministrazione ricevente copia del certificato internazionale di sicurezza della nave rilasciato alla nave prima della nuova iscrizione, tutte le informazioni in merito a tale certificato e copia di tutte le relazioni di verifica disponibili;
- .2 la responsabilità dell'esercizio di una nave sia assunta da una società diversa dalla precedente, la società precedente trasmette tempestivamente alla società ricevente copie di tutte le informazioni relative al certificato internazionale di sicurezza della nave o che possono agevolare le verifiche indicate alla sezione 19.4.2.

19.4. Certificazione provvisoria

19.4.1. I certificati indicati alla sezione 19.2 vengono rilasciati solo dopo che l'amministrazione che li rilascia abbia accertato che la nave è conforme ai requisiti prescritti dalla sezione 19.1. Tuttavia, a partire dal 1° luglio 2004, quando si tratti di:

- .1 una nave senza certificato, alla consegna o prima della sua entrata o rientro in servizio,
- .2 trasferimento di una nave dal registro di un governo contraente al registro di un altro governo contraente,
- .3 trasferimento di una nave dal registro di un governo contraente al registro di uno Stato che non è un governo contraente,
- .4 assunzione di responsabilità da parte di una società per l'esercizio di una nave mai utilizzata prima da tale società;

fino al rilascio del certificato di cui alla sezione 19.2, l'amministrazione può autorizzare il rilascio di un certificato internazionale di sicurezza della nave provvisorio, in una forma corrispondente al modello inserito nell'appendice della presente parte del Codice.

19.4.2. Il certificato internazionale di sicurezza della nave provvisorio può essere rilasciato solo dopo che l'amministrazione, o l'ente di sicurezza riconosciuto, su mandato dell'amministrazione, abbia verificato che:

- .1 è stata completata la valutazione di sicurezza della nave prescritta dalla presente parte del Codice,
- .2 a bordo è presente copia di un piano di sicurezza della nave, conforme ai requisiti prescritti dal capitolo XI-2 e dalla parte A del presente Codice, che è stato sottoposto a riesame ed approvazione e che viene attuato a bordo;
- .3 la nave è provvista di un sistema di allarme conforme ai requisiti prescritti dalla Regola XI-2/6, se richiesto,
- .4 l'agente di sicurezza della società:

- .1 ha verificato che:
 - .1 il piano di sicurezza della nave è stato sottoposto a riesame e ne è stata accertata la conformità con la presente parte del Codice,
 - .2 il piano è stato sottoposto ad approvazione,
 - .3 il piano viene attuato a bordo,
- .2 ha preso i provvedimenti necessari, in particolare per addestramento, esercitazioni e audit interni, accertandosi che la nave supererà positivamente entro sei mesi la verifica prescritta dalla sezione 19.1.1.1;
- .5 sono stati presi provvedimenti per svolgere le verifiche prescritte dalla sezione 19.1.1.1;
- .6 il Comandante, l'agente di sicurezza della nave e il restante personale della nave dotato di specifici compiti di sicurezza conoscono i compiti e le responsabilità indicati nella presente parte del Codice, nonché le disposizioni pertinenti del piano di sicurezza della nave presente a bordo, e che hanno ricevuto tali informazioni nella lingua di lavoro o nella lingua compresa dal personale della nave; e
- .7 l'agente di sicurezza della nave è conforme ai requisiti della presente parte del Codice.

19.4.3 . Il certificato internazionale di sicurezza della nave provvisorio può essere rilasciato dall'amministrazione o da un ente di sicurezza riconosciuto autorizzato ad agire per conto di essa.

19.4.4. Il certificato internazionale di sicurezza della nave provvisorio ha validità per sei mesi, o fino al rilascio del certificato richiesto dalla sezione 19.2, se rilasciato prima di tale data, e non può essere prorogato.

19.4.5 . Nessun governo contraente autorizza il rilascio consecutivo di un secondo certificato internazionale di sicurezza della nave provvisorio a una nave se, a giudizio dell'amministrazione o dell'ente di sicurezza riconosciuto, la nave o la società lo richiede per eludere il pieno rispetto del capitolo XI-2 e della presente parte del Codice oltre il periodo del certificato provvisorio iniziale di cui alla sezione 19.4.4.

19.4.6. Ai fini della Regola XI-2/9, i governi contraenti, prima di accettare la validità di un certificato internazionale di sicurezza della nave provvisorio, hanno la facoltà di verificare l'osservanza delle sezioni 19.4.2.4-19.4.2.6.

Appendice alla parte A

APPENDICE 1

Modello del certificato internazionale di sicurezza della nave

CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI SICUREZZA DELLA NAVE

(timbro ufficiale)

(Stato)

Certificato n.....

Rilasciato a norma del

**CODICE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE NAVI E DEGLI IMPIANTI
PORTUALI (CODICE ISPS)**

Sotto l'autorità del governo di _____
(nome dello Stato)

da _____
(persona o ente autorizzata/o)

Nome della nave :
Numero o lettere distintivi :
Porto di immatricolazione :
Tipo di nave :
Stazza lorda :
Numero IMO :
Denominazione ed indirizzo della società..... :

SI CERTIFICA che:

1 il sistema di sicurezza e le associate attrezzature di sicurezza della nave sono stati controllati in conformità con la sezione 19.1 della parte A del Codice ISPS;

2 la verifica ha dimostrato che il sistema di sicurezza e le associate attrezzature di sicurezza della nave sono pienamente conformi e che la nave soddisfa le prescrizioni applicabili del capitolo XI-2 della Convenzione e della parte A del Codice ISPS;

3 la nave è dotata di un piano di sicurezza della nave approvato.

Data della verifica iniziale/di rinnovo su cui si basa il presente certificato

Il presente documento è valido sino al

con riserva di verifiche periodiche in conformità con la sezione 19.1.1 della parte A del Codice ISPS.

Rilasciato a
(luogo di rilascio del documento)

Data di rilascio.....

*(firma del funzionario autorizzato
che rilascia il documento)*

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

**VERIFICA SUPPLEMENTARE IN CONFORMITÀ CON LA SEZIONE A/19.3.7.2
DEL CODICE ISPS**

SI CERTIFICA che in occasione della verifica supplementare richiesta dalla sezione 19.3.7.2 della parte A del Codice ISPS la nave è risultata conforme alle disposizioni pertinenti del capitolo XI-2 della Convenzione e della parte A del Codice ISPS.

Firma.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo

Data.....

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

**VISTO DI PROROGA DEL CERTIFICATO SE LA VALIDITÀ È INFERIORE A
5 ANNI OVE È APPLICABILE LA SEZIONE A/19.3.3 DEL CODICE ISPS**

La nave è conforme alle disposizioni pertinenti della parte A del Codice ISPS, e, in conformità con la sezione 19.3.3 della parte A del Codice ISPS, il certificato è considerato valido fino al

.....

Firma.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo

Data.....

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

**VISTO DI ESECUZIONE DELLA VERIFICA DI RINNOVO OVE È APPLICABILE
LA SEZIONE A/19.3.4 DEL CODICE ISPS**

La nave è conforme alle disposizioni pertinenti della parte A del Codice ISPS, e, in conformità con la sezione 19.3.4 della parte A del Codice ISPS, il certificato è considerato valido fino al

.....

Firma.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo

Data.....

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

**VISTO DI PROROGA DEL CERTIFICATO
FINO AL RAGGIUNGIMENTO DEL PORTO DI VERIFICA OVE È APPLICABILE
LA SEZIONE A/19.3.5 DEL CODICE ISPS O PER UN PERIODO DI GRAZIA
OVE È APPLICABILE LA SEZIONE A/19.3.6 DEL CODICE ISPS**

In conformità con la sezione 19.3.5 / 19.3.6* della parte A del Codice ISPS, il certificato è considerato valido fino al

Firma.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo

Data.....

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

**VISTO PER LA MODIFICA DELLA DATA DI SCADENZA
OVE È APPLICABILE LA SEZIONE A/19.3.7.1 DEL CODICE ISPS**

In conformità con la sezione 19.3.7.1 del parte A del Codice ISPS, la nuova data di scadenza** è

Firma.....
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo

Data.....

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

*

Cancellare le voci non pertinenti.

**

Nel caso sia compilata la presente parte del certificato la data di scadenza sul frontespizio del certificato viene modificata in maniera analoga.

APPENDICE 2

Modello del certificato internazionale di sicurezza della nave provvisorio

**CERTIFICATO INTERNAZIONALE DI SICUREZZA DELLA NAVE
PROVVISORIO**

(timbro ufficiale)

(Stato)

Certificato n.

Rilasciato a norma del

**CODICE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE NAVI E DEGLI IMPIANTI
PORTUALI (CODICE ISPS)**

Sotto l'autorità del governo di _____
(nome dello Stato)

da _____
(persona o ente autorizzata/o)

Nome della nave :
Numero o lettere distintivi :
Porto di immatricolazione :
Tipo di nave :
Stazza lorda :
Numero IMO :

Denominazione ed indirizzo della società..... :

Si tratta di un certificato provvisorio consecutivo a quello iniziale? Sì/ No *

Se sì, indicare la data di rilascio del certificato provvisorio iniziale.....

SI CERTIFICA che le prescrizioni della sezione A/19.4.2 del Codice ISPS sono state rispettate.

Il certificato è rilasciato ai sensi della sezione A/19.4 del Codice ISPS.

Il certificato è valido fino al

Rilasciato a
(luogo di rilascio del documento)

Data di rilascio.....

*(Firma del funzionario autorizzato
che rilascia il documento)*

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

*Cancellare le voci non pertinenti

ALLEGATO 3

Parte B

ORIENTAMENTI RELATIVI ALLE DISPOSIZIONI DEL CAPITOLO XI-2 DELL'ALLEGATO ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLA VITA UMANA IN MARE, DEL 1974, COME MODIFICATA, E DELLA PARTE A DEL PRESENTE CODICE

1 Introduzione

Generalità

- 1.1 Il preambolo del presente codice precisa che il capitolo XI-2 e la parte A del presente codice definiscono il nuovo quadro internazionale di misure destinate ad accrescere la sicurezza marittima, mediante il quale le navi e gli impianti portuali potranno cooperare al fine di individuare ed impedire atti che minacciano la sicurezza dei trasporti marittimi.
- 1.2 La presente introduzione illustra in maniera sommaria le procedure previste per istituire e mettere in applicazione le misure e le disposizioni necessarie per ottenere e mantenere la conformità alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice, oltre a individuare i principali elementi sui quali vertono gli orientamenti. Gli orientamenti veri e propri sono riportati ai punti da 2 a 19. In essi figurano altresì considerazioni importanti da tener presenti al momento di applicare gli orientamenti relativi alle navi e agli impianti portuali.
- 1.3 Il lettore interessato solo alla parte relativa alle navi è vivamente invitato a leggere per intero questa parte del codice, in particolare i paragrafi relativi agli impianti portuali. Lo stesso vale per i lettori principalmente interessati agli impianti portuali: è auspicabile che leggano anche i paragrafi relativi alle navi.
- 1.4 Gli orientamenti forniti nei paragrafi seguenti si riferiscono innanzi tutto alla protezione della nave che si trova nell'impianto portuale. Potrebbero tuttavia verificarsi circostanze in cui è la nave stessa a minacciare la sicurezza dell'impianto portuale, ad esempio se, una volta arrivata in porto, la nave viene utilizzata come base dalla quale lanciare un attacco. Nel valutare le misure di sicurezza adeguate per far fronte ai rischi posti dalle navi, gli addetti alla valutazione della sicurezza dell'impianto portuale o alla preparazione del piano di sicurezza dell'impianto portuale dovranno, alla luce delle circostanze, apportare i necessari adattamenti agli orientamenti forniti nei paragrafi seguenti.
- 1.5 Si raccomanda al lettore di non intendere o interpretare alcun brano di questa parte del codice in modo incoerente rispetto alle disposizioni del capitolo XI-2 o della parte A del codice e che le summenzionate disposizioni prevalgono rispetto ad eventuali involontarie incoerenze che figurassero inavvertitamente in questa parte del codice. Gli orientamenti di questa parte del codice vanno sempre intesi, interpretati ed applicati in modo coerente con gli scopi, gli obiettivi ed i principi stabiliti nel capitolo XI-2 e nella parte A del presente codice.

Responsabilità dei Governi Contraenti

1.6 Ai sensi del capitolo XI-2 e della parte del presente codice, ai Governi Contraenti incombono una serie di responsabilità, tra cui:

- definire il livello di sicurezza applicabile;
- approvare il piano di sicurezza della nave e le successive modifiche ad un piano già approvato;
- accertare la conformità delle navi alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice e rilasciare alle navi il certificato internazionale di sicurezza delle navi;
- determinare quali impianti portuali del loro territorio sono tenuti a designare un agente di sicurezza dell'impianto portuale, incaricato di elaborare il piano di sicurezza dell'impianto portuale;
- provvedere all'esecuzione e all'approvazione della valutazione della sicurezza dell'impianto portuale e delle successive modifiche ad una valutazione già approvata;
- approvare il piano di sicurezza dell'impianto portuale e le successive modifiche ad un piano già approvato;
- applicare le misure di controllo e di conformità;
- collaudare i piani approvati; e
- comunicare le pertinenti informazioni all'Organizzazione marittima internazionale e alle imprese del settore marittimo e portuale.

1.7 I Governi Contraenti possono designare o istituire al loro interno autorità incaricate di svolgere, per quanto riguarda gli impianti portuali, i compiti di sicurezza stabiliti dal capitolo XI-2 e dalla parte A del presente codice nonché autorizzare gli organismi di sicurezza riconosciuti a realizzare determinate attività in relazione agli impianti portuali, fermo restando che la decisione definitiva in merito all'accettazione ed approvazione di tali attività spetta ai Governi Contraenti o alle autorità designate. Le amministrazioni possono inoltre delegare l'esecuzione di taluni compiti di sicurezza relativi alle navi ad organismi di sicurezza riconosciuti. I seguenti compiti ed attività non possono tuttavia essere delegati a tali organismi:

- definire il livello di sicurezza applicabile;
- determinare quali impianti portuali situati nel territorio di un Governo Contraente sono tenuti a designare un agente di sicurezza dell'impianto portuale e ad elaborare un piano di sicurezza dell'impianto portuale;
- approvare una valutazione della sicurezza dell'impianto portuale o le eventuali successive modifiche di una valutazione già approvata;
- approvare un piano di sicurezza dell'impianto portuale o le eventuali successive modifiche di un piano già approvato;

- applicare le misure di controllo e di conformità; e
- stabilire i requisiti applicabili ad una dichiarazione di sicurezza.

Definizione del livello di sicurezza

- 1.8 La definizione del livello di sicurezza applicabile in un determinato momento è di competenza dei Governi Contraenti e può valere sia per le navi che per gli impianti portuali. La parte A del presente codice definisce tre livelli di sicurezza ai fini della cooperazione internazionale:
- Livello di sicurezza 1, livello normale: livello di sicurezza corrispondente al funzionamento normale di navi e impianti portuali.
 - Livello di sicurezza 2, livello elevato: livello di sicurezza applicabile fintantoché persiste un rischio maggiore di incidente di sicurezza.
 - Livello di sicurezza 3, livello eccezionale: livello di sicurezza applicabile per il lasso di tempo durante il quale il rischio di incidente di sicurezza è probabile o imminente.

La compagnia e la nave

- 1.9 Ogni compagnia che gestisce navi soggette alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice è tenuta a designare un agente di sicurezza della compagnia ed un agente di sicurezza della nave per ogni nave che compone la flotta. I compiti, le competenze e gli standard formativi di tali agenti, nonché i requisiti di addestramento ed esercitazione sono definiti nella parte A del presente codice.
- 1.10 Tra le competenze dell'agente di sicurezza della compagnia rientrano, in modo schematico e non limitativo, l'accertamento che la valutazione della sicurezza della nave sia realizzata correttamente, che il piano di sicurezza della nave sia elaborato e sottoposto all'approvazione dell'amministrazione o dell'organismo che opera per suo conto e che sia in seguito conservato a bordo di ogni nave soggetta alle disposizioni della parte A del presente codice e per la quale la persona in questione è stata designata quale agente di sicurezza.
- 1.11 Il piano di sicurezza della nave deve riportare le misure di sicurezza operativa e di sicurezza fisica che la nave è tenuta ad adottare per garantire un funzionamento permanente secondo il livello di sicurezza 1. Il piano deve inoltre indicare quali misure di sicurezza supplementari o rafforzate può adottare la nave per passare ad un funzionamento secondo il livello di sicurezza 2 quando ne riceve l'ordine. Il piano deve infine indicare i preparativi possibili perché la nave possa attenersi rapidamente ad un ordine emanante dalle persone incaricate di reagire ad un incidente o ad una minaccia per la sicurezza al livello di sicurezza 3.

- 1.12 Le navi soggette alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice sono tenute a disporre e a funzionare secondo un piano di sicurezza della nave approvato dall'amministrazione o per suo conto. L'agente di sicurezza della compagnia e l'agente di sicurezza della nave devono sorvegliare costantemente la pertinenza e l'efficacia del piano di sicurezza, provvedendo anche ad effettuare verifiche interne. Le modifiche ad ogni elemento di un piano approvato che l'amministrazione ritenga debbano essere a loro volta approvate devono essere sottoposte a revisione ed approvazione prima di essere integrate nel piano approvato e di essere messe in applicazione sulla nave.
- 1.13 La nave deve recare a bordo un certificato internazionale di sicurezza della nave che ne attesti la conformità ai requisiti del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice. La parte A del presente codice contiene disposizioni relative alla verifica e alla certificazione della conformità della nave in base ad una verifica iniziale, ad una verifica di rinnovo e ad una verifica intermedia.
- 1.14 Se una nave si trova in un porto o è diretta ad un porto di un Governo Contraente questo è autorizzato, ai sensi della regola XI-2/9, ad applicare nei confronti di tale nave una serie di misure di controllo e di conformità. La nave è soggetta alle ispezioni previste dal controllo dello Stato di approdo ma queste non comprendono generalmente, salvo in circostanze particolari, la verifica del piano di sicurezza della nave. La nave può inoltre essere sottoposta a controlli supplementari se il Governo Contraente che ricorre alle misure di controllo e di conformità ha motivo di ritenere che la sicurezza della nave o dell'impianto portuale in cui essa ha operato sia minacciata.
- 1.15 La nave deve inoltre recare a bordo informazioni, disponibili su richiesta del Governo Contraente, che indichino la persona responsabile dell'assunzione del personale della nave e delle condizioni di lavoro a bordo.

L'impianto portuale

- 1.16 Ogni Governo Contraente deve provvedere alla realizzazione di una valutazione della sicurezza dell'impianto portuale per ogni impianto portuale situato nel suo territorio che presta servizio a navi che effettuano viaggi internazionali. La valutazione può essere realizzata dal Governo Contraente, da un'autorità designata o da un organismo di sicurezza riconosciuto. Una volta ultimata, la valutazione della sicurezza dell'impianto portuale deve essere approvata dal Governo Contraente o dall'autorità designata interessata. Tale approvazione non può essere delegata. Le valutazioni della sicurezza degli impianti portuali devono essere regolarmente riesaminate.
- 1.17 La valutazione della sicurezza dell'impianto portuale consiste essenzialmente in un'analisi dei rischi di tutti gli aspetti legati al funzionamento di un impianto portuale al fine di individuare quale o quali delle sue parti sono maggiormente suscettibili e/o rischiano maggiormente di subire un attacco. Il rischio per la sicurezza dipende dalla minaccia di un attacco nonché dalla vulnerabilità dell'obiettivo e dalle conseguenze dell'attacco stesso.

La valutazione deve vertere sui seguenti elementi:

- individuare la minaccia per le installazioni e le infrastrutture portuali;

- individuare le vulnerabilità potenziali e
- calcolare le conseguenze degli incidenti.

Al termine dell'analisi sarà possibile effettuare una valutazione complessiva del livello di rischio. La valutazione della sicurezza dell'impianto portuale contribuirà a individuare quali impianti portuali sono tenuti a designare un agente della sicurezza dell'impianto portuale e ad elaborare un piano di sicurezza dell'impianto portuale.

- 1.18 Gli impianti portuali soggetti alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice sono tenuti a designare un agente di sicurezza dell'impianto portuale. I compiti, le competenze e gli standard formativi di tali agenti, nonché i requisiti di addestramento ed esercitazione sono definiti nella parte A del presente codice.
- 1.19 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve riportare le misure di sicurezza operativa e di sicurezza fisica che l'impianto portuale è tenuto ad adottare per garantire un funzionamento permanente secondo il livello di sicurezza 1. Il piano deve inoltre indicare quali misure di sicurezza supplementari o rafforzate può adottare l'impianto portuale per passare ad un funzionamento secondo il livello di sicurezza 2 quando ne riceve l'ordine. Il piano deve infine indicare i preparativi possibili perché l'impianto portuale possa reagire rapidamente ad un ordine emanante dalle persone responsabili di reagire ad un incidente o ad una minaccia per la sicurezza al livello di sicurezza 3.
- 1.20 Gli impianti portuali soggetti alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice sono tenuti a disporre e a funzionare secondo un piano di sicurezza dell'impianto portuale approvato dal Governo Contraente o dall'autorità designata interessata. L'agente di sicurezza dell'impianto portuale deve applicare le disposizioni e sorvegliare costantemente la pertinenza e l'efficacia del piano di sicurezza, provvedendo anche ad effettuare verifiche interne in merito all'applicazione del piano di sicurezza. Le modifiche ad ogni elemento di un piano approvato che il Governo Contraente o l'autorità designata ritenga debbano essere sottoposte ad approvazione devono essere sottoposte a revisione ed approvazione prima di essere integrate in un piano approvato e di essere messe in applicazione nell'impianto portuale. Il Governo Contraente e l'autorità designata possono mettere alla prova l'efficacia del piano di sicurezza. La valutazione della sicurezza effettuata per l'impianto portuale o sulla quale si basa lo sviluppo del piano di sicurezza deve essere regolarmente riesaminata. Queste attività possono condurre ad una modifica di un piano approvato. Ogni modifica a determinati elementi di un piano approvato deve essere sottoposta all'approvazione del Governo Contraente o dell'autorità designata interessata.
- 1.21 Le navi che fanno uso degli impianti portuali possono essere assoggettate alle ispezioni previste dai controlli dello Stato di approdo e alle misure di controllo supplementari previste dalla regola XI-2/9. Prima di autorizzare l'ingresso nel porto, le autorità competenti possono chiedere informazioni in merito alla nave, al suo carico, ai passeggeri e all'equipaggio. In talune circostanze l'ingresso nel porto potrebbe essere vietato.

Informazione e comunicazione

1.22 Il capitolo XI-2 e la parte A del presente codice stabiliscono che i Governi Contraenti forniscano determinate informazioni all'Organizzazione marittima internazionale e che tali informazioni siano messe a disposizione in modo tale da garantire comunicazioni efficaci tra i Governi Contraenti e tra gli agenti di sicurezza della compagnia/della nave e gli agenti di sicurezza dell'impianto portuale.

2 Definizioni

2.1 Non sono previsti orientamenti in merito alle definizioni del capitolo XI-2 o della parte A del presente codice.

2.2 Ai fini della presente parte del codice:

.1 per "*sezione*" si intende una sezione della parte A del codice, contrassegnata dalla dicitura "*sezione A/<numero della sezione>*";

.2 per "*paragrafo*" si intende un paragrafo della presente parte del codice, contrassegnato dalla dicitura "*paragrafo <numero del paragrafo>*";

.3 per "*Governo Contraente*" nei paragrafi da 14 a 18 si intende il "Governo Contraente nel cui territorio è situato l'impianto portuale", compresa "l'autorità designata".

3 Applicazione

Generalità

3.1 Nell'applicare le disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice si deve tener conto anche degli orientamenti forniti in questa parte del codice.

3.2 Si riconosce tuttavia che l'applicabilità degli orientamenti relativi alle navi dipenderà dal tipo di nave, dal suo carico e/o passeggeri, dal tipo di commercio e dalle caratteristiche dell'impianto portuale presso cui essa approda.

3.3 In modo analogo, l'applicabilità degli orientamenti relativi agli impianti portuali dipenderà dal tipo di impianto, dal tipo di nave che ne fa uso, dal tipo di carico e/o dai passeggeri e dal tipo di commercio della nave.

3.4 Le disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice non si applicano agli impianti portuali progettati ed utilizzati principalmente per scopi militari.

4 Responsabilità dei governi contraenti

Protezione delle valutazioni e dei piani di sicurezza

4.1 I Governi Contraenti devono accertarsi che siano in atto adeguate misure per evitare la divulgazione o l'accesso non autorizzati ad informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza riguardanti la valutazione della sicurezza della nave, il piano di sicurezza della nave, la valutazione della sicurezza dell'impianto portuale, il piano di sicurezza dell'impianto portuale ed altre valutazioni o piani particolari.

Autorità designate

- 4.2 I Governi Contraenti possono delegare ad un'autorità designata in seno al governo i compiti loro incombenti in materia sicurezza relativamente agli impianti portuali definiti nel capitolo XI-2 o nella parte A del presente codice.

Organismi di sicurezza riconosciuti

- 4.3 I Governi Contraenti possono autorizzare un organismo di sicurezza riconosciuto ad effettuare alcune attività in materia di sicurezza, tra cui:

- .1 approvare i piani di sicurezza della nave o le modifiche a tali piani per conto dell'amministrazione;
- .2 verificare e certificare la conformità delle navi ai requisiti del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice per conto dell'amministrazione; e
- .3 procedere alla valutazione della sicurezza dell'impianto portuale richiesta dal Governo Contraente.

- 4.4 Un organismo di sicurezza riconosciuto può altresì consigliare o assistere le compagnie e gli impianti portuali nelle questioni riguardanti la sicurezza, in particolare nelle valutazioni della sicurezza della nave, nei piani di sicurezza della nave, nelle valutazioni della sicurezza dell'impianto portuale e nei piani di sicurezza dell'impianto portuale. L'organismo può anche assisterli nell'elaborazione di suddetti piani o valutazioni. L'organismo di sicurezza riconosciuto non è autorizzato ad approvare una valutazione della sicurezza della nave o un piano di sicurezza della nave se ha partecipato alla loro elaborazione.

- 4.5 Nel designare un organismo di sicurezza riconosciuto i Governi Contraenti devono vigilare alla sua competenza. Un organismo di sicurezza riconosciuto deve potere dimostrare:

- .1 le competenze necessarie nei pertinenti settori della sicurezza;
- .2 un'adeguata conoscenza delle operazioni navali e portuali, in particolare della progettazione e della costruzione delle navi, se fornisce servizi per le navi, e della progettazione e della costruzione dei porti, se fornisce servizi per gli impianti portuali;
- .3 la capacità di valutare i rischi per la sicurezza che potrebbero verificarsi nel corso delle operazioni navali e portuali, anche sull'interfaccia nave/porto, e di contenere tali rischi;
- .4 la capacità di mantenere e perfezionare il livello di competenza del proprio personale;
- .5 la capacità di accertare in permanenza l'affidabilità del proprio personale;
- .6 la capacità di adottare adeguate misure per impedire la divulgazione o l'accesso non autorizzati ad informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza;

- .7 la conoscenza dei requisiti del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice, della normativa nazionale ed internazionale applicabile e delle norme di sicurezza;
- .8 la conoscenza delle minacce attuali contro la sicurezza e le loro varie forme;
- .9 le conoscenze necessarie in materia di riconoscimento e identificazione di armi e sostanze e apparecchiature pericolose;
- .10 la conoscenza, su base non discriminatoria, delle caratteristiche e dei modelli comportamentali delle persone che potrebbero rappresentare un rischio per la sicurezza;
- .11 la conoscenza delle tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza; e
- .12 la conoscenza delle apparecchiature e dei sistemi di sicurezza e di sorveglianza e dei loro limiti di utilizzo.

Nel delegare compiti specifici ad un organismo di sicurezza riconosciuto, i Governi Contraenti, comprese le amministrazioni, devono accertarsi che questo disponga delle competenze necessarie per svolgere suddetti compiti.

- 4.6 Un organismo riconosciuto, che risponde alla definizione della regola I/6 e soddisfa i requisiti della regola XI-1/1, può essere designato come organismo di sicurezza riconosciuto a condizione che disponga delle competenze in materia di sicurezza elencate al paragrafo 4.5.
- 4.7 Un'autorità portuale o società di gestione di un impianto portuale può essere designata come organismo di sicurezza riconosciuto a condizione che disponga delle competenze in materia di sicurezza elencate al paragrafo 4.5.

Definizione del livello di sicurezza

- 4.8 Nel definire il livello di sicurezza i Governi Contraenti devono tener conto delle informazioni sulle minacce generali e specifiche. Essi devono fissare il livello di sicurezza applicabile alle navi o agli impianti portuali ad uno dei tre livelli seguenti:
 - Livello di sicurezza 1, livello normale: livello di sicurezza corrispondente al funzionamento normale di navi e impianti portuali.
 - Livello di sicurezza 2, livello elevato: livello di sicurezza applicabile fintantoché persiste un rischio maggiore di incidente per la sicurezza.
 - Livello di sicurezza 3, livello eccezionale: livello di sicurezza applicabile per il lasso di tempo durante il quale il rischio di incidente per la sicurezza è probabile o imminente.

- 4.9 La definizione del livello di sicurezza 3 deve essere una misura adottata solo in via eccezionale, in presenza di informazioni attendibili secondo le quali un incidente di sicurezza è probabile o imminente. Il livello di sicurezza 3 deve essere fissato soltanto per la durata della minaccia contro la sicurezza o dell'incidente di sicurezza vero e proprio. Il livello di sicurezza può passare dal livello 1 al livello 2 e quindi al sicurezza 3, ma è possibile anche che il livello di sicurezza passi direttamente dal livello 1 al livello 3.
- 4.10 In ultima analisi è sempre il comandante della nave ad essere responsabile della sicurezza e della protezione della nave. Anche al livello di sicurezza 3, il comandante può esigere da coloro che rispondono ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza di precisare o modificare le istruzioni impartite, se ha motivo di ritenere che l'osservanza di tali istruzioni metterebbe a rischio la sicurezza della sua nave.
- 4.11 L'agente di sicurezza della compagnia o l'agente di sicurezza della nave deve mettersi in contatto non appena possibile con l'agente di sicurezza dell'impianto portuale in cui la nave intende recarsi per determinare il livello di sicurezza applicabile alla nave in questione in tale impianto portuale. Una volta in relazione con la nave, l'agente di sicurezza dell'impianto portuale deve comunicare ogni eventuale cambiamento del livello di sicurezza dell'impianto portuale e fornire alla nave tutte le informazioni pertinenti riguardanti la sicurezza.
- 4.12 Benché in alcuni casi una nave possa operare ad un livello di sicurezza superiore a quello dell'impianto portuale nel quale approda, una nave non potrà mai operare ad un livello di sicurezza inferiore a quello dell'impianto portuale. Se una nave opera ad un livello di sicurezza superiore a quello dell'impianto portuale che ha l'intenzione di utilizzare, l'agente di sicurezza della compagnia o l'agente di sicurezza della nave deve avvertirne senza indugio l'agente di sicurezza dell'impianto portuale. Questi valuta le circostanze specifiche di concerto con l'agente di sicurezza della compagnia o l'agente di sicurezza della nave e decide le opportune misure di sicurezza da adottare con la nave, tra cui l'elaborazione e la firma di una dichiarazione di sicurezza.
- 4.13 I Governi Contraenti devono definire i mezzi che consentono una comunicazione immediata del cambiamento del livello di sicurezza. Per comunicare il nuovo livello di sicurezza alla nave, all'agente di sicurezza della compagnia e all'agente di sicurezza della nave le amministrazioni possono ricorrere ai messaggi NAVTEX o agli avvisi ai naviganti. Possono tuttavia ricorrere ad altri mezzi di comunicazione che garantiscano rapidità e copertura almeno equivalenti. I Governi Contraenti devono stabilire i mezzi necessari per notificare i cambiamenti di livello di sicurezza agli agenti di sicurezza dell'impianto portuale. I Governi Contraenti devono costituire e tenere aggiornato l'elenco degli estremi delle persone da informare dei cambiamenti di livello di sicurezza. Se il livello di sicurezza in sé non va considerato come informazione riservata, le informazioni di base sulla minaccia possono rivelarsi particolarmente sensibili. I Governi Contraenti devono dare prova di prudenza quanto al tipo ed al livello di specificità delle informazioni comunicate e quanto al mezzo utilizzato per comunicarle all'agente di sicurezza della nave, all'agente di sicurezza della compagnia e all'agente di sicurezza dell'impianto portuale.

Punti di contatto ed informazioni riguardanti i piani di sicurezza degli impianti portuali

- 4.14 Il fatto che un impianto portuale disponga di un piano di sicurezza dell'impianto portuale deve essere comunicato all'organizzazione, agli agenti di sicurezza della compagnia e agli agenti di sicurezza della nave. Non devono essere comunicate informazioni in merito al piano di sicurezza dell'impianto portuale eccetto il fatto che l'impianto portuale ne è provvisto. I Governi Contraenti devono provvedere ad istituire punti di contatto centrali o regionali, o altre modalità che consentano di fornire informazioni aggiornate in merito ai porti dotati di un piano di sicurezza dell'impianto portuale e agli estremi del competente agente di sicurezza dell'impianto portuale. Occorre che l'esistenza dei punti di contatto sia resa pubblica. I punti di contatto possono altresì fornire informazioni sugli organismi di sicurezza riconosciuti designati per agire per conto del Governo Contraente, indicando quali responsabilità specifiche sono affidate loro e le condizioni che le accompagnano.
- 4.15 Qualora un porto non disponga di un piano di sicurezza dell'impianto portuale (e quindi di un agente di sicurezza dell'impianto portuale), il punto di contatto centrale o regionale deve essere in grado di indicare la persona a terra debitamente qualificata per organizzare le misure di sicurezza eventualmente necessarie durante la permanenza della nave presso l'impianto portuale.
- 4.16 I Governi Contraenti devono inoltre comunicare gli estremi dei funzionari pubblici ai quali l'agente di sicurezza della nave, l'agente di sicurezza della compagnia o l'agente di sicurezza dell'impianto portuale può segnalare eventuali preoccupazioni in materia di sicurezza. Tali funzionari pubblici sono tenuti ad esaminare le segnalazioni prima di adottare le misure necessarie. Le segnalazioni possono incidere sulle misure di sicurezza che dipendono dalla giurisdizione di un altro Governo Contraente. In simili circostanze, il funzionario di un Governo Contraente deve mettersi in contatto con il proprio omologo dell'altro Governo Contraente per valutare la necessità di adottare misure correttive. A tale scopo, gli estremi dei funzionari pubblici competenti devono essere comunicati all'Organizzazione marittima internazionale.
- 4.17 I Governi Contraenti sono tenuti a comunicare le informazioni indicate ai paragrafi 4.14, 4.15 e 4.16 anche agli altri Governi Contraenti che ne fanno richiesta.

Documenti di identificazione

- 4.18 I Governi Contraenti sono invitati a rilasciare documenti di identificazione adeguati ai funzionari pubblici autorizzati a salire a bordo delle navi o a entrare negli impianti portuali nello svolgimento delle loro mansioni ufficiali e ad istituire procedure che consentano di verificare l'autenticità di tali documenti.

Piattaforme fisse e galleggianti e piattaforme mobili di perforazione offshore in stazionamento

- 4.19 I Governi Contraenti devono prevedere adeguate misure di sicurezza per le piattaforme fisse e galleggianti e per le piattaforme mobili di perforazione offshore in stazionamento per permettere la loro interazione con le navi soggette alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice.

Navi non soggette alle disposizioni della parte A del presente codice

4.20 I Governi Contraenti devono prevedere adeguate misure per rafforzare la sicurezza delle navi non soggette alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice e per garantire che i requisiti di sicurezza applicabili a tali navi consentano la loro interazione con le navi soggette alle disposizioni della parte A del presente codice.

Minacce alle navi ed altri incidenti in mare

4.21 I Governi Contraenti devono fornire indicazioni generali sulle misure giudicate adeguate per ridurre i rischi per la sicurezza delle navi battenti la loro bandiera durante la navigazione. Devono invece fornire una consulenza specifica sulle misure da adottare conformemente ai livelli di sicurezza 1, 2 e 3 in caso di:

- .1 cambiamento del livello di sicurezza durante la navigazione della nave, ad esempio a causa della zona geografica nella quale opera o per ragioni dovute alla nave stessa; e
- .2 incidente o minaccia di incidente di sicurezza durante la navigazione della nave.

I Governi Contraenti devono a tal fine definire metodi e procedure ottimali. In caso di attacco imminente, la nave deve cercare di mettersi in comunicazione diretta con le persone dello Stato di bandiera responsabili in materia di incidenti di sicurezza.

4.22 I Governi Contraenti devono inoltre istituire un punto di contatto che fornisca una consulenza in materia di sicurezza per ogni nave:

- .1 autorizzata a battere la loro bandiera; o
- .2 che opera nel loro mare territoriale o ha segnalato l'intenzione di entrare nel loro mare territoriale.

4.23 I Governi Contraenti devono fornire consulenza alle navi che operano nel loro mare territoriale o che hanno segnalato l'intenzione di entrare nel loro mare territoriale; la consulenza verte in particolare sui seguenti aspetti:

- .1 modifica o ritardo dell'orario di passaggio previsto;
- .2 utilizzo di una corsia particolare o rotta verso una destinazione specifica;
- .3 disponibilità di personale o di materiale che può essere imbarcato sulla nave;
- .4 coordinamento dell'orario di passaggio, di arrivo al porto o di partenza dal porto per permettere una scorta da parte di motovedette o mezzi aerei (a ala fissa o elicotteri).

I Governi Contraenti devono indicare alle navi che operano nel loro mare territoriale o che hanno segnalato l'intenzione di entrare nel loro mare territoriale, le zone ad accesso temporaneamente ristretto.

- 4.24 I Governi Contraenti devono raccomandare che le navi che operano nel loro mare territoriale o che hanno segnalato l'intenzione di entrare nel loro mare territoriale applichino prontamente, ai fini della loro protezione e della protezione delle altre navi nelle vicinanze, ogni misura di sicurezza consigliata dal Governo Contraente.
- 4.25 I piani stabiliti dai Governi Contraenti per i fini indicati al paragrafo 4.22 devono comprendere informazioni su un punto di contatto adeguato, facente capo al governo e disponibile ventiquattr'ore su ventiquattro, compresa l'amministrazione. Tali piani devono altresì contenere informazioni sui casi in cui l'amministrazione ritiene che si debba sollecitare assistenza di Stati costieri limitrofi, come pure sulla procedura di collegamento tra gli agenti di sicurezza degli impianti portuali e gli agenti di sicurezza delle navi.

Altri accordi in materia di sicurezza

- 4.26 Nel definire le modalità di applicazione del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice, i Governi Contraenti possono concludere appositi accordi con uno o più Governi Contraenti. Il campo di applicazione di un accordo si limita ai viaggi internazionali a corto raggio su rotte fisse tra gli impianti portuali situati nel territorio delle parti che concludono l'accordo. Dalla conclusione di un accordo in poi i Governi Contraenti devono consultare gli altri Governi Contraenti e le altre amministrazioni interessati dagli effetti di detto accordo. Le navi battenti la bandiera di uno Stato che non è parte dell'accordo possono essere autorizzate ad operare sulle rotte fisse su cui verte l'accordo soltanto se la loro amministrazione riconosce che tali navi devono conformarsi alle disposizioni dell'accordo ed impone loro di conformarvisi. L'accordo non può in alcun caso compromettere il livello di sicurezza delle navi e degli impianti portuali che non sono assoggettati all'accordo e, in particolare, nessuna nave assoggettata all'accordo può svolgere direttamente attività con navi non assoggettate all'accordo. Ogni attività di interfaccia svolta dalle navi assoggettate all'accordo deve essere anch'essa contemplata dall'accordo. Il funzionamento di ogni accordo deve essere costantemente sorvegliato e modificato a seconda delle necessità e deve, in ogni caso, essere riesaminato ogni cinque anni.

Accordi equivalenti per gli impianti portuali

- 4.27 Per garantire la conformità di alcuni impianti portuali le cui operazioni sono limitate o speciali, ma in cui il traffico è più che occasionale potrebbe essere opportuno ricorrere a misure di sicurezza equivalenti a quelle prescritte nel capitolo XI-2 e nella parte A del presente codice. Si può trattare, in particolare, dei terminali attigui alle fabbriche o dei moli lungo i quali le operazioni sono poco frequenti.

Organico

- 4.28 Nello stabilire l'organico minimo per la sicurezza di una nave, l'amministrazione deve tenere conto del fatto che le disposizioni riguardanti l'organico minimo di sicurezza stabilito dalla regola V/14 riguardano esclusivamente la sicurezza durante la navigazione. L'amministrazione deve tener conto anche dell'organico supplementare reso necessario dall'applicazione del piano di sicurezza della nave e fare in modo che questa disponga di un organico sufficiente ed efficiente. A tale riguardo, l'amministrazione deve accertare che le navi siano in grado di applicare la normativa nazionale sull'orario di lavoro e di riposo, nel quadro dei compiti di bordo affidati ai diversi membri dell'equipaggio.

Misure di controllo e di conformità

Generalità

- 4.29 La regola XI-2/9 descrive le misure di controllo e di conformità applicabili alle navi ai sensi del capitolo XI-2. La regola è suddivisa in tre sezioni distinte: controllo delle navi nel porto, controllo delle navi intenzionate ad entrare nel porto di un altro Governo Contraente e disposizioni supplementari applicabili alle due situazioni precedenti.
- 4.30 La regola XI-2/9.1 (controllo delle navi nel porto) istituisce un sistema di controllo delle navi quando si trovano nel porto di un paese straniero in cui agenti debitamente autorizzati da tale Governo Contraente ("agenti debitamente autorizzati") hanno il diritto di salire a bordo per verificare la regolarità dei certificati prescritti. Successivamente, in presenza di serie indicazioni che la nave non soddisfi le prescrizioni, possono essere adottate misure di controllo quali ispezioni supplementari o il fermo della nave. Queste disposizioni corrispondono ai sistemi di controllo attuali. La regola XI-2/9.1 si basa su tali sistemi ed autorizza l'esecuzione di misure supplementari (compresa l'espulsione della nave dal porto come misura di controllo), quando gli agenti debitamente autorizzati hanno seri motivi di ritenere che una nave non soddisfi le prescrizioni del capitolo XI-2 o della parte A del presente codice. La regola XI-2/9.3 descrive le misure di salvaguardia volte a garantire un'applicazione equa e proporzionata di tali misure supplementari.
- 4.31 La regola XI-2/9.2 stabilisce le misure di controllo volte a garantire la conformità delle navi intenzionate ad entrare nel porto di un altro Governo Contraente ed introduce nel capitolo XI-2 - che si applica soltanto alla sicurezza - un concetto di controllo completamente diverso. Questa regola prevede che, per fini di sicurezza, possano essere applicate misure di controllo prima dell'ingresso della nave in un porto. Come per la regola XI-2/9.1, il sistema di controllo supplementare si fonda sul concetto dell'esistenza di serie indicazioni che la nave non soddisfi i requisiti del capitolo XI-2 o della parte A del presente codice ed è corredato di misure di salvaguardia sostanziali previste nelle regole XI-2/9.2.2 e XI-2/9.2.5 e nella regola XI-2/9.3.
- 4.32 Per serie indicazioni che la nave non soddisfi i requisiti si intende che, tenuto conto degli orientamenti contenuti in questa parte del codice, esistono prove o informazioni affidabili secondo le quali la nave non rispetta le prescrizioni del capitolo XI-2 o della parte A del presente codice. Le prove o informazioni affidabili possono essere il risultato del giudizio professionale dell'agente debitamente autorizzato o delle osservazioni effettuate in occasione della verifica del certificato internazionale di sicurezza della nave o del certificato internazionale provvisorio di sicurezza della nave rilasciati conformemente alla parte A del presente codice ("certificato") o di osservazioni provenienti da altre fonti. Anche se la nave dispone di un certificato valido, gli agenti debitamente autorizzati possono comunque, secondo il loro giudizio professionale, avere seri motivi di ritenere che la nave non sia conforme.
- 4.33 Alcuni esempi di serie indicazioni di non conformità ai sensi delle regole XI-2/9.1 e XI-2/9.2:
- .1 a seguito di un esame risulta che il certificato non è valido o è scaduto;

- .2 prove o informazioni affidabili secondo cui le apparecchiature, la documentazione o gli accordi relativi alla sicurezza prescritti dal capitolo XI-2 e dalla parte A del presente codice comportano gravi lacune;
 - .3 ricevimento di una relazione o reclamo che, secondo il giudizio professionale dell'agente debitamente autorizzato, contiene informazioni affidabili che indicano chiaramente che la nave non soddisfa le prescrizioni del capitolo XI-2 o della parte A del presente codice;
 - .4 prove o osservazioni raccolte in base al giudizio professionale di un agente debitamente autorizzato secondo cui il comandante o l'equipaggio della nave non è a conoscenza delle procedure di sicurezza di bordo, non è in grado di effettuare le esercitazioni di sicurezza della nave o che tali procedure o esercitazioni non sono state realizzate;
 - .5 prove o osservazioni raccolte in base al giudizio professionale di un agente debitamente autorizzato secondo cui i membri importanti dell'equipaggio non sono in grado di comunicare correttamente con altri membri importanti dell'equipaggio preposti alla sicurezza a bordo della nave;
 - .6 prove o informazioni affidabili secondo cui la nave ha imbarcato persone o merci presso un impianto portuale o da un'altra nave laddove tale impianto o nave non è conforme alle prescrizioni del capitolo XI-2 o della parte A del presente codice, e la nave in questione non ha compilato la dichiarazione di sicurezza, non ha adottato misure di sicurezza adeguate, speciali o supplementari, né applicato adeguate procedure di sicurezza;
 - .7 prove o informazioni affidabili secondo cui la nave ha imbarcato persone o merci presso un impianto portuale o in altro modo (ad esempio trasferimento da un'altra nave o da un elicottero) laddove l'impianto portuale o l'altro mezzo non è soggetto alle prescrizioni del capitolo XI-2 o della parte A del presente codice e la nave in questione non ha adottato misure di sicurezza adeguate, speciali o supplementari, né applicato adeguate procedure di sicurezza; e
 - .8 la nave è titolare di un nuovo certificato internazionale provvisorio di sicurezza come descritto nella sezione A/19.4 e, secondo il giudizio professionale dell'agente debitamente autorizzato, una delle ragioni per cui la nave o la compagnia ha sollecitato un nuovo certificato è sottrarsi all'obbligo di soddisfare pienamente le prescrizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice oltre il periodo di validità del certificato provvisorio iniziale descritto nella sezione A/19.4.4.
- 4.34 Le conseguenze della regola XI-2/9 sul piano del diritto internazionale sono particolarmente importanti ed occorre applicare questa regola tenendo presente anche la regola XI-2/2.4, dato che potrebbe verificarsi il caso che siano adottate misure che non rientrano nel campo di applicazione del capitolo XI-2 o che si debba tener conto di diritti delle navi interessate non rientranti nel capitolo XI-2. Di conseguenza, la regola XI-2/9 fa salvo il diritto, per un Governo Contraente, di adottare misure fondate sul diritto internazionale e conformi ad esso per garantire la sicurezza o la protezione delle persone, delle navi, degli impianti portuali e di altri beni nei casi in cui si ritiene che la nave, pur essendo conforme alle prescrizioni del capitolo XI-2 ed della parte A del presente codice, rappresenti un rischio per la sicurezza.

- 4.35 Se un Governo Contraente impone misure di controllo nei confronti di una nave, l'amministrazione deve esserne informata senza indugio e ricevere informazioni sufficienti che le permettano di mettersi in contatto con il Governo Contraente.

Controllo delle navi nel porto

- 4.36 Se la non conformità è dovuta ad un elemento difettoso di un'apparecchiatura o ad un'irregolarità della documentazione che comporta il fermo della nave e se non può esservi posto rimedio nel porto di ispezione, il Governo Contraente può autorizzare la nave a rendersi in un altro porto purché siano soddisfatte le condizioni concordate tra gli Stati di approdo e l'amministrazione o il comandante.

Navi intenzionate ad entrare nel porto di un altro Governo Contraente

- 4.37 La regola XI-2/9.2.1 enumera le informazioni che i Governi Contraenti possono esigere da una nave come condizione per autorizzare l'ingresso nel porto. Tra le informazioni elencate figura anche la conferma di eventuali misure speciali o supplementari adottate dalla nave durante gli ultimi dieci scali in un impianto portuale. Le informazioni potrebbero ad esempio comprendere:

- .1 resoconto delle misure adottate durante lo scalo in un impianto portuale situato nel territorio di un paese che non è un Governo Contraente e soprattutto le misure che sarebbero state normalmente previste da impianti portuali situati sul territorio di Governi Contraenti; e
- .2 dichiarazioni di sicurezza stipulate con impianti portuali o con altre navi.

- 4.38 Un altro elemento di informazione che appare sull'elenco e che può essere richiesto come condizione all'ingresso nel porto è la conferma che durante le attività da nave a nave effettuate nel corso del periodo che corrisponde agli ultimi dieci scali in un impianto portuale sono state applicate adeguate procedure di sicurezza della nave. Non vi è generalmente l'obbligo di riferire in merito al trasferimento di piloti, di agenti delle dogane, di funzionari dei servizi di immigrazione o di agenti di sicurezza, né in merito alle operazioni di bunkeraggio, alleggio, carico delle scorte e scarico dei rifiuti effettuate da una nave all'interno dell'impianto portuale in quanto tali attività rientrano di norma nel piano di sicurezza dell'impianto portuale. Potrebbero essere fornite informazioni in merito ai seguenti elementi:

- .1 resoconto delle misure adottate durante le operazioni da nave a nave effettuate con una nave battente la bandiera di un paese che non è un Governo Contraente e soprattutto le misure che sarebbero state normalmente previste da navi battenti la bandiera di un Governo Contraente;
- .2 resoconto delle misure adottate durante le operazioni da nave a nave effettuate con una nave battente la bandiera di un Governo Contraente ma non soggetta alle prescrizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice, come ad esempio copia di ogni certificato di sicurezza rilasciato a tale nave in virtù di altre disposizioni; e

- .3 nel caso in cui a bordo vi siano persone o merci soccorse o recuperate in mare, ogni informazione disponibile in merito a tali persone o merci, tra cui la loro identità (se nota) e i risultati di ogni verifica effettuata per conto della nave per stabilire lo status, sotto il profilo della sicurezza, delle persone soccorse. L'intenzione del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice non è in nessun modo di ritardare o impedire il trasferimento in luogo sicuro delle persone in situazione di emergenza. Il capitolo XI-2 e la parte A del presente codice intendono soltanto consentire agli Stati interessati di acquisire sufficienti informazioni per garantire l'integrità della loro sicurezza.
- 4.39 Altre informazioni pratiche relative alla sicurezza che potrebbero essere richieste come condizione all'ingresso nel porto, a garanzia della sicurezza e della protezione delle persone, degli impianti portuali, delle navi e di altri beni:
- .1 informazioni figuranti nel *Continuous Synopsis Record*;
 - .2 posizione della nave al momento in cui viene elaborata la relazione;
 - .3 ora prevista di arrivo nel porto;
 - .4 ruolo dell'equipaggio;
 - .5 descrizione generale del carico della nave;
 - .6 elenco dei passeggeri; e
 - .7 informazioni che devono trovarsi a bordo a norma della regola XI-2/5.
- 4.40 La regola XI-2/9.2.5 autorizza il comandante di una nave, informato del fatto che lo Stato costiero o lo Stato di approdo intendono applicare misure di controllo ai sensi della regola XI-2/9.2, a rinunciare ad entrare nel porto. Se il comandante rinuncia ad entrare nel porto, la regola XI-2/9 cessa di essere applicabile ed eventuali altre disposizioni adottate devono basarsi sul diritto internazionale ed essere conformi al medesimo.

Disposizioni supplementari

- 4.41 Nei casi in cui una nave si vede rifiutare l'ingresso nel porto o viene espulsa da un porto, tutti gli elementi noti devono essere comunicati alle autorità degli Stati interessati. La comunicazione deve contenere, se note, le seguenti informazioni:
- .1 nome della nave, bandiera battuta, numero di identificazione della nave, segnale di chiamata, tipo di nave e carico;
 - .2 ragione della mancata autorizzazione all'ingresso nel porto o dell'espulsione dal porto o dalla zona portuale;
 - .3 se necessario, inadempienza ad una disposizione di sicurezza;
 - .4 se necessario, eventuali tentativi effettuati per ovviare all'inadempienza, comprese le eventuali condizioni di navigazione imposte alla nave;
 - .5 porto o porti di scalo precedenti e successivo porto di scalo dichiarato;

- .6 ora di partenza e ora di arrivo prevista in questi porti;
 - .7 eventuali istruzioni date alla nave, ad esempio riferire in merito alla rotta;
 - .8 informazioni sul livello di sicurezza al quale opera la nave;
 - .9 informazioni su eventuali comunicazioni tra il porto dello Stato di approdo e l'amministrazione;
 - .10 punto di contatto del porto dello Stato di approdo che elabora la relazione al fine di ottenere maggiori informazioni;
 - .11 ruolo dell'equipaggio; e
 - .12 qualsiasi altra informazione pertinente.
- 4.42 Gli Stati da contattare sono quelli situati lungo la rotta prevista della nave fino al porto successivo, in particolare se la nave intende entrare nel mare territoriale degli Stati costieri in questione. Possono inoltre essere contattati gli Stati di approdo precedenti, in modo da acquisire informazioni supplementari e risolvere le questioni di sicurezza relative ai porti visitati in precedenza.
- 4.43 Nell'eseguire le misure di sicurezza e di conformità, i funzionari debitamente autorizzati devono provvedere alla proporzionalità delle misure o formalità imposte. Tali misure o formalità devono essere ragionevoli e la loro severità e durata devono limitarsi a quanto strettamente necessario per rimediare alla non conformità o attenuarla.
- 4.44 Il termine "ritardo" ai sensi della regola XI-2/9.3.5.1 riguarda anche le situazioni in cui, a seguito delle misure adottate in forza di questa norma, la nave si vede indebitamente rifiutare l'ingresso nel porto o è indebitamente espulsa dal porto.

Navi di Stati che non sono Governi Contraenti e navi di dimensioni inferiori a quelle previste dal campo di applicazione della convenzione

- 4.45 I Governi Contraenti non devono riservare un trattamento più favorevole alle navi battenti bandiera di uno Stato che non è un Governo Contraente né parte del protocollo SOLAS del 1988⁴⁸. Di conseguenza, si applicano a tali navi le prescrizioni della regola XI-2/9 e gli orientamenti di questa parte del codice.
- 4.46 Le navi di dimensioni inferiori a quelle previste dal campo di applicazione della convenzione sono soggette alle misure di sicurezza disposte dagli Stati. Tali misure devono essere adottate tenendo debitamente conto delle prescrizioni del capitolo XI-2 e degli orientamenti di questa parte del codice.
- 5 Dichiarazione di sicurezza

⁴⁸ Protocollo del 1988 relativo alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare.

Generalità

- 5.1 La dichiarazione di sicurezza deve essere elaborata quando il Governo Contraente dell'impianto portuale o la nave lo ritiene necessario.
 - 5.1.1 La necessità di una dichiarazione di sicurezza può essere determinata dai risultati di una valutazione della sicurezza dell'impianto portuale e le ragioni e circostanze che portano all'elaborazione di una dichiarazione di sicurezza devono figurare nel piano di sicurezza dell'impianto portuale.
 - 5.1.2 La necessità di una dichiarazione di sicurezza può essere determinata dall'amministrazione sotto la cui bandiera una nave è autorizzata a navigare o a seguito di una valutazione della sicurezza della nave e deve figurare nel piano di sicurezza della stessa.
- 5.2 È probabile che la dichiarazione di sicurezza sia richiesta a livelli di sicurezza più alti, quando una nave opera ad un livello di sicurezza superiore a quello dell'impianto portuale o di una nave con la quale effettua operazioni di interfaccia nonché per le attività di interfaccia nave/porto o nave/nave che presentano un rischio maggiore per le persone, i beni o l'ambiente per ragioni attinenti alla nave stessa, in particolare il suo carico o i suoi passeggeri, o alle circostanze esistenti presso l'impianto portuale ovvero ad una combinazione di questi fattori.
 - 5.2.1 Se una nave o un'amministrazione, per conto delle navi autorizzate a battere la sua bandiera, chiede che sia elaborata una dichiarazione di sicurezza, l'agente di sicurezza dell'impianto portuale o l'agente di sicurezza della nave prende atto della richiesta ed esamina le opportune misure di sicurezza.
- 5.3 Un agente di sicurezza dell'impianto portuale può elaborare una dichiarazione di sicurezza prima dell'inizio di attività di interfaccia nave/porto che, in base alla valutazione della sicurezza dell'impianto portuale, si ritiene possano rappresentare particolari difficoltà. Può trattarsi, ad esempio, dell'imbarco o dello sbarco di passeggeri e del trasferimento, del carico o dello scarico di merci o sostanze pericolose. La valutazione della sicurezza dell'impianto portuale può anche mettere in evidenza impianti situati all'interno o in prossimità di zone a forte densità di popolazione o operazioni importanti sotto il profilo economico che giustificano l'elaborazione di una dichiarazione di sicurezza.
- 5.4 La dichiarazione di sicurezza mira principalmente ad accertare che la nave concordi con l'impianto portuale o con altre navi con le quali effettua attività di interfaccia le misure di sicurezza da adottare rispettivamente, conformemente alle disposizioni dei rispettivi piani di sicurezza approvati.
 - 5.4.1 La dichiarazione di sicurezza convenuta deve essere firmata e datata dall'impianto portuale e dalla o dalle navi, a seconda dei casi, a conferma della conformità alle prescrizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice e deve indicare il periodo di validità, il livello o i livelli di sicurezza applicabili e gli estremi dei punti di contatto.
 - 5.4.2 Il cambiamento del livello di sicurezza può rendere necessaria la revisione o l'elaborazione di una nuova dichiarazione di sicurezza.

- 5.5 La dichiarazione di sicurezza deve essere redatta in inglese, spagnolo o francese o in una lingua comune all'impianto portuale e alla nave o alle navi, a seconda del caso.
- 5.6 L'allegato 1 a questa parte del codice contiene un modello di dichiarazione di sicurezza. Il modello riportato in allegato è valido per una dichiarazione di sicurezza tra una nave e un impianto portuale. Se la dichiarazione deve riguardare due navi il modello in allegato dovrà essere opportunamente adeguato.

6 Obblighi della compagnia

Generalità

- 6.1 La regola XI-2/5 prevede l'obbligo, per la compagnia, di comunicare una serie di informazioni al comandante della nave. La comunicazione deve contenere i seguenti elementi:
- .1 parti incaricate di designare il personale di bordo, quali la compagnia di gestione marittima, le agenzie di assunzione, i contraenti, i concessionari (ad esempio, negozi, casinò, ecc.);
 - .2 parti incaricate di decidere l'uso della nave, compresi i noleggiatori a tempo o scafo nudo o altre parti che agiscono in tale qualità; e
 - .3 nei casi di contratto di noleggio della nave, gli estremi dei punti di contatto delle parti, compresi i noleggiatori a tempo o a scafo nudo.
- 6.2 Ai sensi della regola XI-2/5, la compagnia è tenuta ad aggiornare tali informazioni man mano che subiscono cambiamenti.
- 6.3 Le informazioni devono essere redatte in inglese, spagnolo o francese.
- 6.4 Per quanto riguarda le navi costruite prima del 1° luglio 2004, le informazioni devono rispecchiare le condizioni effettive della nave a quella data.
- 6.5 Per quanto riguarda le navi costruite a partire dal 1° luglio 2004 e le navi costruite prima del 1° luglio 2004 ma non in servizio il 1° luglio 2004, le informazioni fornite devono risalire alla data di entrata in servizio e rispecchiare le condizioni effettive della nave a quella data.
- 6.6 Dopo il 1° luglio 2004, quando una nave è ritirata dal servizio le informazioni fornite devono risalire alla data di rimessa in servizio e rispecchiare le condizioni effettive della nave a quella data.
- 6.7 Non è necessario conservare a bordo informazioni fornite anteriormente che non rispecchiano più le condizioni effettive della nave.
- 6.8 Se la responsabilità della gestione di una nave passa ad un'altra compagnia, non è necessario conservare a bordo le informazioni relative alla compagnia che gestiva in precedenza la nave.

Le sezioni 8, 9 e 13 contengono altri orientamenti pertinenti.

7 Sicurezza della nave

I pertinenti orientamenti figurano alle sezioni 8, 9 e 13.

8 Valutazione della sicurezza della nave

Valutazione della sicurezza

- 8.1 L'agente di sicurezza della compagnia è incaricato di fare in modo che ogni nave della flotta della compagnia assoggettata alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice posta sotto la sua responsabilità sia oggetto di una valutazione della sicurezza della nave. Benché non debba necessariamente eseguire personalmente tutti i compiti legati a questa funzione, l'agente di sicurezza della compagnia è responsabile in ultima analisi della loro corretta esecuzione.
- 8.2 Prima di intraprendere la valutazione della sicurezza della nave, l'agente di sicurezza della compagnia deve fare in modo che vengano utilizzate tutte le informazioni disponibili in merito all'analisi delle minacce nei porti in cui la nave farà scalo o nei quali imbarcherà o sbarcherà passeggeri, come pure in merito agli impianti portuali e alle loro misure di protezione. L'agente di sicurezza della compagnia è tenuto ad esaminare le relazioni elaborate in precedenza in merito a problemi di sicurezza analoghi. L'agente di sicurezza della compagnia deve, nella misura del possibile, incontrare le persone competenti della nave e degli impianti portuali per discutere con loro finalità e metodologia della valutazione. L'agente di sicurezza della compagnia deve inoltre attenersi agli orientamenti specifici eventualmente impartitigli dai Governi Contraenti.
- 8.3 Una valutazione della sicurezza della nave deve vertere sui seguenti elementi a bordo o all'interno della nave:
- .1 sicurezza fisica;
 - .2 integrità strutturale;
 - .3 sistemi di protezione individuale;
 - .4 procedure generali;
 - .5 sistemi di radio e telecomunicazioni, compresi reti e sistemi informatici;
 - .6 altri elementi che, se danneggiati o utilizzati per osservazioni illecite, possono rappresentare un rischio per le persone, i beni o le operazioni a bordo della nave o all'interno dell'impianto portuale.
- 8.4 Le persone che partecipano ad una valutazione della sicurezza della nave devono poter contare sull'assistenza di esperti in materia di:
- .1 conoscenza delle minacce alla sicurezza nelle loro varie forme;
 - .2 riconoscimento e individuazione di armi e sostanze e apparecchiature pericolose;
 - .3 riconoscimento, su base non discriminatoria, delle caratteristiche e dei modelli comportamentali delle persone che potrebbero rappresentare un rischio per la sicurezza;

- .4 tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza;
- .5 metodi utilizzati per provocare incidenti per la sicurezza;
- .6 conseguenze di un'esplosione sulle strutture e le apparecchiature della nave;
- .7 sicurezza della nave;
- .8 pratiche commerciali dell'interfaccia nave/porto;
- .9 pianificazione di emergenza, preparazione e reazione alle situazioni di emergenza;
- .10 sicurezza fisica;
- .11 sistemi di radio e telecomunicazioni, compresi reti e sistemi informatici;
- .12 meccanica navale; e
- .13 operazioni navali e portuali.

8.5 L'agente di sicurezza della compagnia deve raccogliere e registrare le informazioni necessarie per effettuare una valutazione, in particolare:

- .1 progettazione generale della nave;
- .2 posizione delle zone ad accesso ristretto, quali ponte di comando, sale macchine di categoria A ed altre postazioni di comando quali definite al capitolo II-2, ecc.;
- .3 posizione e funzione di ogni punto di accesso effettivo o potenziale alla nave;
- .4 cambiamenti della marea che potrebbero incidere sulla vulnerabilità o la sicurezza della nave;
- .5 spazi adibiti al carico e modalità di stivaggio;
- .6 collocazione delle provviste di bordo e delle apparecchiature di manutenzione principali;
- .7 posizione del deposito bagagli;
- .8 apparecchiature di emergenza e materiale di riserva necessario per garantire i servizi essenziali;
- .9 equipaggio, mansioni di sicurezza e pratiche di formazione vigenti presso la compagnia;
- .10 impianti di sicurezza e di protezione dei passeggeri e dell'equipaggio,
- .11 vie di emergenza e di evacuazione e postazioni di raduno necessarie per garantire un'evacuazione ordinata e sicura della nave;

- .12 accordi con organismi privati che forniscono servizi di sicurezza a bordo della nave e sul lato mare; e
 - .13 misure e procedure di sicurezza in vigore, compresi ispezioni, procedure di controllo, sistemi di individuazione, sorveglianza e controllo, documenti di identificazione del personale e sistemi di comunicazione, di allarme, di illuminazione, di controllo dell'accesso ed altri sistemi adeguati.
- 8.6 La valutazione della sicurezza della nave deve permettere di individuare i punti di accesso, compresi i ponti scoperti, e di valutare in che misura potrebbero essere utilizzati da persone che cercano di aggirare le misure di sicurezza, che si tratti di persone autorizzate o di persone non autorizzate.
- 8.7 La valutazione della sicurezza della nave deve permettere di accertare l'adeguatezza delle misure, degli orientamenti, delle procedure e delle operazioni di sicurezza esistenti, sia in situazione normale che in una situazione di emergenza, e di definire orientamenti di sicurezza riguardanti in particolare i seguenti elementi:
- .1 zone ad accesso ristretto;
 - .2 procedure di reazione agli incendi o ad altre situazioni di emergenza;
 - .3 livello di supervisione dell'equipaggio, dei passeggeri, degli ospiti, dei fornitori, dei tecnici incaricati delle riparazioni, dei lavoratori portuali, ecc.;
 - .4 frequenza e efficacia delle pattuglie di sicurezza;
 - .5 sistemi di controllo dell'accesso, compresi i sistemi di identificazione;
 - .6 sistemi e procedure per le comunicazioni di sicurezza;
 - .7 porte, barriere e illuminazione di sicurezza; e
 - .8 eventuali apparecchiature e sistemi di sicurezza e di sorveglianza.
- 8.8 La valutazione della sicurezza della nave deve tenere conto delle persone, delle attività, dei servizi e delle operazioni che è importante proteggere, in particolare:
- .1 equipaggio;
 - .2 passeggeri, ospiti, fornitori, tecnici incaricati delle riparazioni, lavoratori portuali, ecc.;
 - .3 capacità di garantire la sicurezza della navigazione in situazioni di emergenza;
 - .4 carico, in particolare merci o sostanze pericolose;
 - .5 provviste di bordo;
 - .6 eventuali apparecchiature e sistemi di comunicazione di sicurezza; e
 - .7 eventuali apparecchiature e sistemi di sorveglianza e di sicurezza.

- 8.9 La valutazione della sicurezza della nave deve contemplare tutte le minacce possibili, in particolare i seguenti tipi di incidenti di sicurezza:
- .1 danneggiamento o distruzione della nave o dell'impianto portuale causati, ad esempio, da ordigni esplosivi, incendi dolosi, sabotaggio o vandalismo;
 - .2 dirottamento o sequestro della nave o delle persone a bordo;
 - .3 manomissione dolosa del carico, dei sistemi o delle apparecchiature essenziali della nave o delle provviste di bordo;
 - .4 accesso o utilizzo non autorizzato, compresa la presenza di clandestini;
 - .5 contrabbando di armi o apparecchiature, tra cui armi di distruzione di massa;
 - .6 utilizzo della nave per trasportare persone intenzionate a causare un incidente di sicurezza e/o la loro attrezzatura;
 - .7 utilizzo della nave stessa come arma o come mezzo per causare danni o distruzioni;
 - .8 attacchi provenienti dal mare aperto mentre la nave è ormeggiata o ancorata; e
 - .9 attacchi mentre la nave è in mare aperto.
- 8.10 La valutazione della sicurezza della nave deve tenere conto di tutti gli elementi vulnerabili possibili, in particolare:
- .1 incoerenza tra le misure di sicurezza e di protezione;
 - .2 incoerenza tra i compiti a bordo e le mansioni di sicurezza;
 - .3 turni di guardia, numero di membri dell'equipaggio e incidenza sulle loro stanchezza, vigilanza e prestazioni;
 - .4 eventuali lacune nella formazione relativa alla sicurezza; e
 - .5 apparecchiature e sistemi di sicurezza, compresi i sistemi di comunicazione.
- 8.11 L'agente di sicurezza della compagnia e l'agente di sicurezza della nave devono tener conto dell'effetto delle misure di sicurezza sul personale che rimane a bordo per lunghi periodi. Nel definire le misure di sicurezza, occorre prestare particolare attenzione alla comodità e all'intimità dell'equipaggio e alla capacità dello stesso di mantenere un alto livello di prestazioni per lunghi periodi di tempo.
- 8.12 Al termine della valutazione della sicurezza della nave deve essere elaborata una relazione che illustri brevemente le modalità di esecuzione della valutazione stessa e descriva le lacune poste in evidenza e le contromisure possibili per ovviarvi. L'accesso alla relazione deve limitarsi al solo personale autorizzato.
- 8.13 Se la valutazione della sicurezza della nave non è stata effettuata dalla compagnia, la relazione che ne risulta deve essere sottoposta all'esame e all'approvazione dell'agente di sicurezza della compagnia.

Indagine di sicurezza in loco

- 8.14 L'indagine di sicurezza in loco è parte integrante di ogni valutazione della sicurezza della nave. Tale indagine deve comprendere l'esame e la valutazione delle misure, delle procedure e delle operazioni di protezione applicate a bordo per:
- .1 garantire che tutte le operazioni di sicurezza della nave siano effettuate;
 - .2 sorvegliare le zone ad accesso ristretto per accertare che solo le persone autorizzate vi abbiano accesso;
 - .3 controllare l'accesso alla nave, compresi eventuali sistemi di identificazione;
 - .4 sorvegliare il ponte e la zona attorno alla nave;
 - .5 controllare l'imbarco delle persone e dei loro effetti personali (bagagli a mano, bagagli non accompagnati ed effetti personali del personale della nave);
 - .6 sorvegliare la movimentazione del carico e la consegna delle provviste di bordo; e
 - .7 garantire che i sistemi di comunicazione di sicurezza, le informazioni relative alla sicurezza e le apparecchiature di sicurezza della nave siano rapidamente disponibili.
- 9 Piano di sicurezza della nave

Generalità

- 9.1 L'agente di sicurezza della compagnia è incaricato di provvedere all'elaborazione del piano di sicurezza della nave e di garantire che venga successivamente sottoposto ad approvazione. Il contenuto di un piano di sicurezza della nave varia in funzione della nave per la quale è stato elaborato. La valutazione della sicurezza della nave avrà già permesso di individuare le caratteristiche particolari della nave e le minacce e vulnerabilità a cui potrebbe essere soggetta. Nell'elaborare il piano di sicurezza della nave, occorrerà esaminare minuziosamente tali caratteristiche. Le amministrazioni possono fornire un'assistenza in merito all'elaborazione di un piano di sicurezza della nave e al suo contenuto.
- 9.2 I piani di sicurezza della nave devono:
- .1 descrivere con precisione la struttura organizzativa della sicurezza della nave;
 - .2 descrivere con precisione le relazioni della nave con la compagnia, con gli impianti portuali, con le altre navi e con le autorità competenti in materia di sicurezza;
 - .3 descrivere con precisione i sistemi di comunicazione per garantire in modo permanente comunicazioni efficaci a bordo della nave e tra la nave e l'esterno, in particolare gli impianti portuali;
 - .4 descrivere con precisione le misure di base del livello di sicurezza 1, sia operative che fisiche, permanentemente in atto;

- .5 descrivere con precisione le misure supplementari che permettono alla nave di passare immediatamente al livello di sicurezza 2 e, se necessario, al livello di sicurezza 3;
 - .6 prevedere procedure di riesame o verifica periodica del piano di sicurezza della nave nonché procedure di modifica in base all'esperienza acquisita o in risposta a nuove circostanze; e
 - .7 descrivere con precisione le procedure di resoconto ai pertinenti punti di contatto dei Governi Contraenti.
- 9.3 L'elaborazione di un efficace piano di sicurezza della nave deve basarsi su una valutazione approfondita di tutti gli elementi che interessano la sicurezza della nave, in particolare su una valutazione approfondita delle caratteristiche fisiche ed operative, compresi gli itinerari di ogni nave.
- 9.4 Ogni piano di sicurezza della nave deve essere approvato dall'amministrazione o per conto della stessa. Se un'amministrazione ricorre ad un organismo di sicurezza riconosciuto per l'esame o l'approvazione del piano di sicurezza della nave, l'organismo di sicurezza riconosciuto in questione non deve avere legami di alcun tipo con altri organismi di sicurezza riconosciuti che hanno elaborato il piano di sicurezza o contribuito alla sua elaborazione.
- 9.5 L'agente di sicurezza della compagnia e l'agente di sicurezza della nave devono definire procedure per:
- .1 determinare se un piano di sicurezza della nave resta efficace; e
 - .2 preparare le eventuali modifiche ad un piano di sicurezza approvato.
- 9.6 Al momento della verifica iniziale della conformità alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice le misure di sicurezza previste nel piano di sicurezza della nave devono essere già state realizzate, altrimenti la nave non potrà ricevere il certificato internazionale di sicurezza della nave. In caso di successiva anomalia nel funzionamento delle apparecchiature o dei sistemi di sicurezza, o di sospensione di una misura di sicurezza per qualsivoglia motivo, le temporanee misure di sicurezza equivalenti devono essere adottate, notificate all'amministrazione e da essa approvate.

Organizzazione ed esecuzione delle operazioni di sicurezza della nave

- 9.7 Oltre agli orientamenti indicati al paragrafo 9.2, il piano di sicurezza della nave deve contenere i seguenti elementi, relativamente a tutti i livelli di sicurezza:
- .1 compiti e responsabilità dell'insieme del personale di bordo con mansioni di sicurezza;
 - .2 procedure o misure di salvaguardia necessarie perché le comunicazioni siano garantite in modo permanente;

- .3 procedure necessarie per determinare se le procedure di sicurezza e le apparecchiature e i sistemi di sicurezza e di sorveglianza continuano ad essere efficaci, in particolare procedure di individuazione e correzione di eventuali guasti o difetti di funzionamento di apparecchiature e sistemi;
 - .4 procedure e prassi adottate per proteggere le informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza, conservate in formato cartaceo o elettronico;
 - .5 tipo e requisiti di manutenzione di eventuali apparecchiature e sistemi di sicurezza e di sorveglianza;
 - .6 procedure atte a garantire la puntuale presentazione e valutazione delle relazioni riguardanti eventuali violazioni delle misure di sicurezza o problemi legati alla sicurezza; e
 - .7 procedure di elaborazione, mantenimento ed aggiornamento dell'inventario delle merci o sostanze pericolose trasportate a bordo e della loro collocazione.
- 9.8 La parte restante del paragrafo 9 riguarda le misure di sicurezza specifiche che sarebbe possibile adottare ad ogni livello di sicurezza in materia di:
- .1 accesso alla nave da parte dell'equipaggio, dei passeggeri, degli ospiti, ecc.;
 - .2 zone ad accesso ristretto della nave;
 - .3 movimentazione del carico;
 - .4 consegna delle provviste di bordo;
 - .5 movimentazione dei bagagli non accompagnati; e
 - .6 monitoraggio della sicurezza della nave.

Accesso alla nave

- 9.9 Il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza che permettono di proteggere tutti i mezzi di accesso alla nave individuati nella valutazione della sicurezza della nave, in particolare:
- .1 scale di accesso;
 - .2 passerelle di imbarco;
 - .3 rampe di accesso;
 - .4 porte di accesso, portelli laterali, finestre ed aperture;
 - .5 ormeggi e catene di ancoraggio; e
 - .6 gru ed apparecchiature di sollevamento.

- 9.10 Il piano di sicurezza della nave deve precisare, per ciascuno dei summenzionati punti di accesso, dove prevedere restrizioni o divieti di accesso per ogni livello di sicurezza. Il piano di sicurezza della nave deve inoltre stabilire, per ogni livello di sicurezza, i tipi di restrizione o divieto previsti ed i mezzi per farli rispettare.
- 9.11 Il piano di sicurezza della nave deve definire, per ogni livello di sicurezza, i mezzi di identificazione necessari per accedere alla nave o per restare a bordo senza essere interrogati. Potrebbe essere necessario a tal fine mettere a punto un apposito sistema di identificazione permanente e temporanea, rispettivamente per l'equipaggio e gli ospiti. Il sistema di identificazione deve, se possibile sul piano pratico, essere coordinato con quello applicabile all'impianto portuale. I passeggeri devono essere in grado di dimostrare la propria identità mediante carte di imbarco, biglietti, ecc., ma non possono essere autorizzati ad entrare in zone ad accesso ristretto senza sottoporsi ad un controllo. Il piano di sicurezza della nave deve prevedere disposizioni che garantiscano il regolare aggiornamento del sistema di identificazione e che l'applicazione abusiva delle procedure di controllo sia passibile di misure disciplinari.
- 9.12 Le persone che, invitate a farlo, rifiutano o non sono in grado di dimostrare la propria identità e/o di confermare lo scopo della loro visita a bordo, devono vedersi vietare l'accesso a bordo ed il loro tentativo di accesso alla nave deve essere segnalato, a seconda dei casi, all'agente di sicurezza della nave, all'agente di sicurezza della compagnia, all'agente di sicurezza dell'impianto portuale e alle autorità di sicurezza locali o nazionali.
- 9.13 Il piano di sicurezza della nave deve determinare la frequenza dei controlli dell'accesso alla nave, in particolare se si tratta di controlli aleatori o sporadici.

Livello di sicurezza 1

- 9.14 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza che permettono di controllare l'accesso alla nave. Le misure potrebbero consistere nelle seguenti operazioni:
- .1 controllare l'identità e i motivi di ogni persona che desidera salire a bordo della nave verificando, ad esempio, la convocazione di imbarco, il biglietti di viaggio, la carta di imbarco, l'ordine di lavoro, ecc.;
 - .2 provvedere, di concerto con l'impianto portuale, affinché a bordo della nave siano messe a disposizione zone protette presso le quali effettuare ispezioni e perquisizioni di persone, bagagli (compresi quelli a mano), effetti personali, veicoli e loro contenuto;
 - .3 provvedere, di concerto con l'impianto portuale, affinché i veicoli da imbarcare su autotraghetti, traghetti ro-ro e altre navi passeggeri siano perquisiti prima dell'imbarco secondo la frequenza di perquisizione stabilita nel piano di sicurezza della nave;
 - .4 separare le persone ed i loro effetti personali già controllati dalle persone e dai loro effetti personali non ancora controllati;
 - .5 separare i passeggeri che si imbarcano da quelli che sbarcano;

- .6 individuare i punti di accesso che devono essere protetti o presidiati per impedire un accesso non autorizzato;
 - .7 proteggere, chiudendoli a chiave o in altro modo, gli accessi alle zone non presidiate contigue a zone alle quali passeggeri e ospiti hanno accesso; e
 - .8 impartire all'equipaggio istruzioni di sicurezza informandolo delle possibili minacce, delle procedure per segnalare persone, attività o oggetti sospetti e della necessità di mantenere alta la vigilanza.
- 9.15 Al livello di sicurezza 1, deve essere possibile perquisire chiunque desideri salire a bordo di una nave. La frequenza delle perquisizioni, anche di quelle aleatorie, deve essere stabilita nel piano di sicurezza della nave approvato ed essere espressamente convalidata dall'amministrazione. È preferibile che le perquisizioni siano effettuate dall'impianto portuale in stretta cooperazione con la nave e nelle immediate vicinanze della stessa. Salvo impellenti motivi di sicurezza, i membri dell'equipaggio non devono essere incaricati di perquisire i loro colleghi o i loro effetti personali. Le perquisizioni devono essere effettuate rispettando i diritti e la dignità fondamentali della persona umana.

Livello di sicurezza 2

- 9.16 Al livello di sicurezza 2, il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza applicabili per proteggere la nave contro un rischio maggiore di incidenti di sicurezza, in modo da garantire un più alto livello di vigilanza ed un controllo più rigoroso. Le misure potrebbero consistere nelle seguenti operazioni:
- .1 destinare personale supplementare al pattugliamento del ponte durante la guardia notturna per impedire un accesso non autorizzato;
 - .2 limitare il numero dei punti di accesso alla nave individuando quelli da chiudere ed i mezzi per mantenerli chiusi;
 - .3 impedire l'accesso alla nave dal mare prevedendo ad esempio, di concerto con l'impianto portuale, pattuglie di motovedette;
 - .4 delimitare, in stretta cooperazione con l'impianto portuale, una zona ad accesso ristretto sul lato terra della nave;
 - .5 procedere a perquisizioni più frequenti e più dettagliate delle persone, dei loro effetti personali e dei veicoli imbarcati o caricati sulla nave;
 - .6 scortare gli ospiti a bordo della nave;
 - .7 impartire all'equipaggio ulteriori istruzioni di sicurezza specifiche, informandolo delle minacce individuate e ribadendo le procedure per segnalare persone, attività o oggetti sospetti e insistendo sulla necessità di mantenere un maggiore livello di vigilanza; e
 - .8 procedere ad una perquisizione totale o parziale della nave.

Livello di sicurezza 3

- 9.17 Al livello di sicurezza 3, la nave deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza della nave deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dalla nave in stretta cooperazione con i responsabili e con l'impianto portuale, in particolare:
- .1 limitare l'accesso ad un unico punto debitamente presidiato;
 - .2 autorizzare l'accesso soltanto alle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza;
 - .3 scortare le persone a bordo;
 - .4 sospendere le operazioni di imbarco o di sbarco;
 - .5 sospendere le operazioni di movimentazione del carico, di consegna ecc.;
 - .6 evacuare la nave;
 - .7 muovere la nave; e
 - .8 preparare una perquisizione totale o parziale della nave.

Zone della nave ad accesso ristretto

- 9.18 Il piano di sicurezza della nave deve indicare le zone ad accesso ristretto da istituire a bordo della nave, precisare le loro dimensioni, l'orario di vigenza delle restrizioni, le misure di sicurezza da adottare per controllarne l'accesso e le misure di sicurezza volte a controllare le attività svolte al loro interno. Le zone ad accesso ristretto mirano a:
- .1 impedire l'accesso di persone non autorizzate;
 - .2 proteggere i passeggeri, l'equipaggio, il personale dell'impianto portuale e le altre persone autorizzate a trovarsi a bordo della nave;
 - .3 proteggere le zone della nave sensibili dal punto di vista della sicurezza; e
 - .4 impedire manomissioni illecite del carico e delle provviste di bordo.
- 9.19 Il piano di sicurezza della nave deve garantire che siano poste in essere disposizioni e prassi chiaramente definite per il controllo delle zone ad accesso ristretto.
- 9.20 Il piano di sicurezza della nave deve prevedere che tutte le zone ad accesso ristretto siano segnalate affinché risulti chiaramente che l'accesso vi è limitato e che la presenza di persone non autorizzate in queste zone costituisce una violazione delle misure di sicurezza.

- 9.21 Le zone ad accesso ristretto possono comprendere:
- .1 il ponte di comando, le sale macchine della categoria A ed altre postazioni di comando quali definite al capitolo II-2;
 - .2 i locali contenenti apparecchiature e sistemi di sicurezza e di sorveglianza e i loro comandi e i comandi dell'impianto di illuminazione;
 - .3 i locali contenenti gli impianti di ventilazione e di condizionamento di aria ed altri locali simili;
 - .4 i locali di accesso ai serbatoi di acqua potabile, alle pompe o ai collettori;
 - .5 i locali contenenti merci o sostanze pericolose;
 - .6 i locali che contengono le pompe di carico e i relativi comandi;
 - .7 gli spazi adibiti al carico ed i locali contenenti le provviste di bordo;
 - .8 gli alloggi dell'equipaggio; e
 - .9 qualsiasi altra zona per la quale, sulla base della valutazione della sicurezza della nave, l'agente di sicurezza della compagnia ritiene debba essere previsto un accesso ristretto per garantire la sicurezza della nave.

Livello di sicurezza 1

- 9.22 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza applicabili alle zone ad accesso ristretto, in particolare:
- .1 chiusura o protezione dei punti di accesso;
 - .2 uso di apparecchiature di sorveglianza per controllare tali zone;
 - .3 ricorso a turni di guardia o pattuglia; e
 - .4 uso di rilevatori di intrusione automatici per segnalare l'accesso di persone non autorizzate.

Livello di sicurezza 2

- 9.23 Al livello di sicurezza 2, occorre aumentare la frequenza ed il grado di vigilanza delle zone ad accesso ristretto e rafforzare i controlli dell'accesso a tali zone per garantire che siano accessibili solo alle persone autorizzate. Il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza supplementari, in particolare:
- .1 definizione di zone ad accesso ristretto adiacenti ai punti di accesso;
 - .2 presidio permanente delle apparecchiature di sorveglianza; e
 - .3 assegnazione di personale supplementare alle operazioni di guardia e pattugliamento delle zone ad accesso ristretto.

Livello di sicurezza 3

- 9.24 Al livello di sicurezza 3, la nave deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza della nave deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dalla nave in stretta cooperazione con i responsabili e con l'impianto portuale, in particolare:
- .1 definire zone ad accesso ristretto supplementari a bordo della nave, in prossimità del luogo in cui si è prodotto l'incidente di sicurezza o in cui si presume esista una minaccia contro la sicurezza e in cui l'accesso è vietato; e
 - .2 perquisire le zone ad accesso ristretto nel quadro delle operazioni di perquisizione della nave.

Movimentazione del carico

- 9.25 Le misure di sicurezza relative alla movimentazione del carico devono permettere di:
- .1 evitare manomissioni dolose; e
 - .2 impedire che a bordo della nave siano imbarcati e depositati carichi di cui non è previsto il trasporto.
- 9.26 Le misure di sicurezza, alcune delle quali potrebbero essere applicate di concerto con l'impianto portuale, devono prevedere anche procedure di controllo dell'inventario presso i punti di accesso alla nave. Se il carico si trova a bordo della nave, deve essere possibile accertare che ne sia stato autorizzato l'imbarco. Devono inoltre essere poste in essere misure per garantire che, una volta a bordo, il carico non possa essere oggetto di manomissioni dolose.

Livello di sicurezza 1

- 9.27 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza applicabili durante la movimentazione del carico, in particolare:
- .1 ispezionare regolarmente il carico, i macchinari di trasporto e gli spazi destinati al carico prima e durante le operazioni di movimentazione;
 - .2 accertare la corrispondenza tra il carico imbarcato e la documentazione di accompagnamento;
 - .3 provvedere, di concerto con l'impianto portuale, affinché i veicoli da imbarcare su autotraghetti, traghetti ro-ro e navi passeggeri siano perquisiti prima dell'imbarco secondo la frequenza di perquisizione stabilita nel piano di sicurezza della nave; e
 - .4 verificare i sigilli e gli altri metodi utilizzati per impedire manipolazioni dolose.
- 9.28 L'ispezione del carico può avvenire:
- .1 mediante esame visivo e fisico; e

- .2 ricorrendo ad apparecchiature di scannerizzazione/individuazione, dispositivi meccanici o unità cinofile.

9.29 In caso di movimentazione frequente o ripetuta del carico, l'agente di sicurezza della compagnia o l'agente di sicurezza della nave può, di concerto con l'impianto portuale, concludere con gli spedizionieri o altri soggetti responsabili del carico, accordi riguardanti l'ispezione del carico al di fuori della nave, l'apposizione di sigilli, la programmazione della movimentazione, la documentazione di accompagnamento, ecc. Tali accordi devono essere comunicati all'agente di sicurezza dell'impianto portuale interessato e sottoposti alla sua approvazione.

Livello di sicurezza 2

9.30 Al livello di sicurezza 2, il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza supplementari applicabili durante la movimentazione del carico, in particolare:

- .1 ispezione approfondita del carico, dei macchinari di trasporto e degli spazi destinati al carico;
- .2 controlli più approfonditi per accertare che sia imbarcato solo il carico previsto;
- .3 perquisizione più approfondita dei veicoli da imbarcare su autotraghetti, traghetti ro-ro e navi passeggeri; e
- .4 verifica più frequente e più approfondita dei sigilli e degli altri metodi utilizzati per impedire manomissioni dolose.

9.31 L'ispezione approfondita del carico può avvenire:

- .1 mediante esame visivo e fisico più frequente e dettagliato;
- .2 ricorrendo più spesso ad apparecchiature di scannerizzazione/individuazione, dispositivi meccanici o unità cinofile; e
- .3 coordinando le misure di sicurezza rafforzate con lo spedizioniere o gli altri soggetti responsabili conformemente agli accordi e procedure stabiliti.

Livello di sicurezza 3

9.32 Al livello di sicurezza 3, la nave deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza della nave deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dalla nave in stretta cooperazione con i responsabili e con l'impianto portuale, in particolare:

- .1 sospensione delle operazioni di imbarco o sbarco del carico; e
- .2 verifica dell'inventario delle merci e sostanze pericolose eventualmente trasportate e loro collocazione a bordo.

Consegna delle provviste di bordo

9.33 Le misure di sicurezza riguardanti la consegna delle provviste di bordo devono:

- .1 consentire di verificare le provviste di bordo e l'integrità degli imballaggi;
- .2 impedire che le provviste siano accettate a bordo senza ispezione;
- .3 impedire manomissioni dolose; e
- .4 impedire che siano accettate a bordo provviste non ordinate.

9.34 Per le navi che fanno regolarmente scalo nell'impianto portuale potrebbe essere opportuno che la nave, i fornitori di provviste e l'impianto portuale definiscano procedure per la notifica e la pianificazione delle consegne e la documentazione di accompagnamento. Deve essere sempre possibile confermare che le provviste presentate alla consegna siano accompagnate da documenti che ne attestino l'effettiva ordinazione da parte della nave.

Livello di sicurezza 1

9.35 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza applicabili al momento della consegna delle provviste di bordo, in particolare:

- .1 prima dell'imbarco, accertare che le provviste consegnate siano quelle effettivamente ordinate; e
- .2 provvedere all'immediato deposito delle provviste di bordo in un luogo sicuro.

Livello di sicurezza 2

9.36 Al livello di sicurezza 2, il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza supplementari applicabili al momento della consegna delle provviste di bordo prevedendo verifiche prima dell'imbarco delle provviste e ispezioni più approfondite.

Livello di sicurezza 3

9.37 Al livello di sicurezza 3, la nave deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza della nave deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dalla nave in stretta cooperazione con i responsabili e con l'impianto portuale, in particolare:

- .1 sottoporre le provviste di bordo ad ispezioni più approfondite;
- .2 prepararsi alla limitazione o alla sospensione della movimentazione delle provviste di bordo; e
- .3 rifiutare di imbarcare le provviste di bordo.

Movimentazione dei bagagli non accompagnati

9.38 Il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza da applicare per accertare che i bagagli non accompagnati (ossia i bagagli, compresi gli effetti personali, che non accompagnano il passeggero o il membro dell'equipaggio al momento dell'ispezione o della perquisizione) siano identificati ed opportunamente ispezionati, in particolare perquisiti, prima di essere accettati a bordo. Non si prevede che tali bagagli siano ispezionati sia dalla nave che dall'impianto portuale e nel caso in cui entrambi siano dotati di adeguate apparecchiature di controllo, la responsabilità dell'ispezione spetta all'impianto portuale. È indispensabile una stretta cooperazione con l'impianto portuale e occorre porre in essere misure che garantiscano una movimentazione sicura dei bagagli non accompagnati dopo l'ispezione.

Livello di sicurezza 1

9.39 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza applicabili in occasione della movimentazione di bagagli non accompagnati affinché il 100% di tali bagagli sia ispezionato o perquisito, se necessario mediante controllo radioscopico.

Livello di sicurezza 2

9.40 Al livello di sicurezza 2, il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza supplementari applicabili in occasione della movimentazione di bagagli non accompagnati affinché il 100% di tali bagagli sia sottoposto a controllo radioscopico.

Livello di sicurezza 3

9.41 Al livello di sicurezza 3, la nave deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza della nave deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dalla nave in stretta cooperazione con i responsabili e con l'impianto portuale, in particolare:

- .1 sottoporre i bagagli non accompagnati ad un'ispezione più approfondita, ad esempio mediante controllo radioscopico da almeno due angolazioni diverse;
- .2 prepararsi alla limitazione o alla sospensione della movimentazione dei bagagli non accompagnati; e
- .3 rifiutare di imbarcare bagagli non accompagnati.

Sorveglianza della sicurezza della nave

9.42 La nave deve essere dotata di mezzi che permettono di assicurare la sua sorveglianza, la sorveglianza delle zone di bordo ad accesso ristretto e del perimetro che circonda la nave. Questi mezzi di sorveglianza possono comprendere il ricorso a:

- .1 dispositivi di illuminazione;
- .2 personale di guardia, servizi di guardia sul ponte, in particolare pattuglie; e

.3 rilevatori di intrusione automatici e apparecchiature di sorveglianza.

9.43 I rilevatori di intrusione automatici devono attivare un allarme sonoro e/o visivo situato in una postazione presidiata o sorvegliata in permanenza.

9.44 Il piano di sicurezza della nave deve definire le procedure e le apparecchiature necessarie ad ogni livello di sicurezza e stabilire i mezzi per garantire che le apparecchiature di sorveglianza possano funzionare in permanenza, tenendo conto anche dei possibili effetti delle condizioni meteorologiche o dei guasti elettrici.

Livello di sicurezza 1

9.45 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza da applicare, che possono consistere in un insieme di mezzi di illuminazione, servizi di guardia, pattuglie di sicurezza e apparecchiature di sicurezza e di sorveglianza, per consentire al personale incaricato della sicurezza della nave di sorvegliare la nave nel suo complesso e in particolare le barriere e zone ad accesso ristretto.

9.46 Il ponte ed i punti di accesso della nave devono essere illuminati nelle ore notturne e nei periodi di scarsa visibilità durante le attività di interfaccia nave/porto, quando la nave si trova nell'impianto portuale e, se necessario, anche quando è ancorata. Se necessario, durante la navigazione la nave deve far uso dell'illuminazione massima, compatibilmente con le esigenze di una navigazione sicura, tenuto conto delle disposizioni della convenzione internazionale sulla prevenzione delle collisioni in mare. Nello stabilire l'intensità e la collocazione dei dispositivi di illuminazione occorre tener conto dei seguenti fattori:

- .1 il personale della nave deve essere in grado di individuare attività che si svolgono al di fuori della nave, sia sul lato terra che sul lato mare;
- .2 l'illuminazione deve coprire il perimetro di bordo e il perimetro che circonda la nave;
- .3 l'illuminazione deve facilitare l'identificazione delle persone presso i punti di accesso; e
- .4 l'illuminazione può essere coordinata con l'impianto portuale.

Livello di sicurezza 2

9.47 Al livello di sicurezza 2, il piano di sicurezza della nave deve definire le misure di sicurezza supplementari applicabili per rafforzare i mezzi di controllo e di sorveglianza, in particolare:

- .1 aumentare la frequenza e l'intensità delle pattuglie di sicurezza;
- .2 aumentare la copertura e l'intensità dell'illuminazione o intensificare l'uso delle apparecchiature di sicurezza e di sorveglianza;
- .3 assegnare personale supplementare ai compiti di guardia; e

- .4 coordinare le attività delle motovedette di pattuglia sul lato mare con eventuali pattuglie a piedi o motorizzate sul lato terra.
- 9.48 In caso di maggiori rischi di incidente di sicurezza potrebbe essere necessario ricorrere ad un'illuminazione supplementare. Se necessario, l'illuminazione supplementare può essere fornita in coordinamento con l'impianto portuale sul lato terra.

Livello di sicurezza 3

- 9.49 Al livello di sicurezza 3, la nave deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza della nave deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dalla nave in stretta cooperazione con i responsabili e con l'impianto portuale, in particolare:
- .1 accendere tutta l'illuminazione di bordo e del perimetro attorno alla nave;
 - .2 azionare tutte le apparecchiature di sorveglianza di bordo in grado di registrare le attività a bordo e nelle vicinanze della nave;
 - .3 massimizzare la durata di registrazione ininterrotta delle apparecchiature di sorveglianza;
 - .4 prepararsi ad un'ispezione subacquea dello scafo della nave; e
 - .5 adottare misure atte a dissuadere l'accesso subacqueo allo scafo della nave, eventualmente attivando, se possibile sul piano pratico, una rotazione lenta delle eliche della nave.

Differenza dei livelli di sicurezza

- 9.50 Il piano di sicurezza della nave deve precisare le procedure e le misure di sicurezza che la nave potrebbe adottare se applicasse un livello di sicurezza superiore a quello applicato dall'impianto portuale.

Attività non contemplate dal codice

- 9.51 Il piano di sicurezza della nave deve precisare le procedure e le misure di sicurezza che la nave deve applicare quando:
- .1 si trova nel porto di uno Stato che non è un Governo Contraente;
 - .2 effettua attività di interfaccia con una nave non soggetta alle disposizioni del presente codice;
 - .3 effettua attività di interfaccia con piattaforme fisse o galleggianti o con una piattaforma mobile di perforazione in stazionamento; o
 - .4 effettua attività di interfaccia con un porto o un impianto portuale non assoggettato alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del presente codice.

Dichiarazioni di sicurezza

- 9.52 Il piano di sicurezza della nave deve precisare in che modo dar seguito alla richiesta di dichiarazione di sicurezza di un impianto portuale e le circostanze in cui la nave stessa deve chiedere una dichiarazione di sicurezza.

Verifiche e revisioni

- 9.53 Il piano di sicurezza della nave deve indicare in che modo l'agente di sicurezza della compagnia e l'agente di sicurezza della nave intendono verificare se il piano di sicurezza della nave continua ad essere efficace nonché la procedura di revisione, aggiornamento o modifica di tale piano di sicurezza.

- 10 Registri

Generalità

- 10.1 I registri devono essere messi a disposizione dei funzionari debitamente autorizzati dei Governi Contraenti affinché verifichino l'effettiva applicazione delle disposizioni dei piani di sicurezza delle navi.

- 10.2 I registri possono essere conservati in qualsiasi forma ma devono essere protetti contro ogni accesso o divulgazione non autorizzati.

- 11 Agente di sicurezza della compagnia

I pertinenti orientamenti figurano alle sezioni 8, 9 e 13.

- 12 Agente di sicurezza della nave

I pertinenti orientamenti figurano alle sezioni 8, 9 e 13.

- 13 FORMAZIONE, addestramento ed esercitazioni concernenti la sicurezza della nave

Formazione

- 13.1 L'agente di sicurezza della compagnia, il competente personale di terra della compagnia e l'agente di sicurezza della nave devono essere a conoscenza e ricevere una formazione in alcuni o tutti i settori seguenti, a seconda delle necessità:

- .1 amministrazione della sicurezza;
- .2 convenzioni, codici e raccomandazioni internazionali pertinenti;
- .3 legislazione e regolamentazione nazionali pertinenti;
- .4 competenze e funzioni di altri organismi di sicurezza;
- .5 metodologia della valutazione della sicurezza della nave;
- .6 metodologia dei controlli e delle ispezioni di sicurezza della nave;
- .7 operazioni navali e portuali e condizioni in cui si svolgono;

- .8 misure di sicurezza applicate a bordo della nave e nell'impianto portuale;
 - .9 preparazione, intervento e pianificazione di emergenza;
 - .10 tecniche didattiche per la formazione in materia di sicurezza, comprese le misure e procedure di sicurezza;
 - .11 trattamento delle informazioni e delle comunicazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza;
 - .12 conoscenza delle varie forme di minacce alla sicurezza;
 - .13 riconoscimento ed individuazione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;
 - .14 riconoscimento, su base non discriminatoria, delle caratteristiche e dei modelli comportamentali delle persone che potrebbero costituire una minaccia per la sicurezza;
 - .15 tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza;
 - .16 apparecchiature e sistemi di sicurezza e loro limiti di utilizzo;
 - .17 metodologia applicata nelle verifiche, le ispezioni, i controlli e la sorveglianza;
 - .18 tecniche di perquisizione fisica e di ispezione non intrusiva;
 - .19 esercitazioni ed addestramento di sicurezza, compresi esercitazioni ed addestramenti con gli impianti portuali; e
 - .20 valutazione delle esercitazioni e degli addestramenti di sicurezza.
- 13.2 Inoltre, l'agente di sicurezza della nave deve essere a conoscenza e ricevere una formazione in alcuni o tutti i settori seguenti, a seconda delle necessità:
- .1 progettazione della nave;
 - .2 piano di sicurezza della nave e relative procedure (tra cui una formazione sulla reazione a diversi scenari di incidente);
 - .3 tecniche di gestione e di controllo della folla;
 - .4 funzionamento delle apparecchiature e dei sistemi di sicurezza; e
 - .5 collaudo, taratura e manutenzione in mare delle apparecchiature e dei sistemi di sicurezza.
- 13.3 Il personale di bordo con compiti specifici di sicurezza deve conoscere in modo sufficiente ed essere in grado di svolgere i compiti affidatigli, in particolare:
- .1 conoscenza delle varie forme di minaccia alla sicurezza;
 - .2 riconoscimento ed identificazione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;

- .3 riconoscimento delle caratteristiche e dei modelli comportamentali delle persone che possono costituire una minaccia per la sicurezza;
 - .4 tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza;
 - .5 tecniche di gestione e di controllo della folla;
 - .6 comunicazioni di sicurezza;
 - .7 conoscenza delle procedure e dei piani di emergenza;
 - .8 funzionamento delle apparecchiature e dei sistemi di sicurezza;
 - .9 collaudo, taratura e manutenzione in mare delle apparecchiature e dei sistemi di sicurezza;
 - .10 tecniche di ispezione, controllo e sorveglianza; e
 - .11 tecniche di perquisizione fisica delle persone, degli effetti personali, dei bagagli, del carico e delle provviste di bordo.
- 13.4 Gli altri membri del personale di bordo devono avere una sufficiente conoscenza ed abitudine delle pertinenti disposizioni del piano di sicurezza della nave, in particolare:
- .1 significato ed implicazioni dei vari livelli di sicurezza;
 - .2 conoscenza delle procedure e dei piani di emergenza;
 - .3 riconoscimento ed individuazione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;
 - .4 riconoscimento, su una base non discriminatoria, delle caratteristiche e dei modelli comportamentali delle persone che potrebbero costituire una minaccia per la sicurezza; e
 - .5 tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza.

Esercitazioni e addestramenti

- 13.5 Le esercitazioni e gli addestramenti mirano a garantire che il personale di bordo sia in grado di svolgere i compiti di sicurezza affidatigli a tutti i livelli di sicurezza nonché di individuare eventuali lacune del sistema di sicurezza alle quali occorre ovviare.
- 13.6 Per garantire un'efficace applicazione delle disposizioni del piano di sicurezza della nave, è necessario effettuare esercitazioni almeno una volta ogni tre mesi. Inoltre, in caso di sostituzione, in un'unica volta, di oltre il 25% del personale con personale che non ha partecipato ad una precedente esercitazione a bordo della nave nel corso degli ultimi tre mesi, dovrà essere effettuata un'esercitazione nel corso della prima settimana che segue il cambiamento di personale. L'esercitazione deve servire a mettere alla prova i singoli elementi del piano di sicurezza, in particolare quelli relativi alle minacce per la sicurezza elencate al paragrafo 8.9.

- 13.7 Almeno una volta ogni anno civile e in ogni caso ad intervalli non superiori a 18 mesi, devono essere effettuati addestramenti che possono coinvolgere agenti di sicurezza della compagnia, agenti di sicurezza dell'impianto portuale, autorità competenti dei Governi Contraenti e agenti di sicurezza della nave, se disponibili. Gli addestramenti devono servire a mettere alla prova le comunicazioni, il coordinamento, la disponibilità delle risorse e le reazioni. Gli addestramenti possono consistere in:
- .1 esercitazioni su grande scala o in situazione reale;
 - .2 simulazioni teoriche o seminari; o
 - .3 essere associati ad altri tipi di addestramento, ad esempio alle operazioni di ricerca e di salvataggio o di intervento di emergenza.
- 13.8 La partecipazione della compagnia ad un addestramento con un altro Governo Contraente deve essere approvata dall'amministrazione.

14 Sicurezza dell'impianto portuale

I pertinenti orientamenti sono elencati alle sezioni 15, 16 e 18.

15 Valutazione della sicurezza dell'impianto portuale

Generalità

- 15.1 La valutazione della sicurezza dell'impianto portuale può essere effettuata da un organismo di sicurezza riconosciuto. Tuttavia, l'approvazione di una valutazione della sicurezza dell'impianto portuale spetta esclusivamente al Governo Contraente competente.
- 15.2 Se un Governo Contraente si rivolge ad un organismo di sicurezza riconosciuto perché esamini o verifichi la conformità della valutazione della sicurezza dell'impianto portuale, tale organismo di sicurezza riconosciuto non deve avere alcun legame con organismi di sicurezza riconosciuti che hanno effettuato o contribuito alla valutazione in questione.
- 15.3 Una valutazione della sicurezza dell'impianto portuale deve vertere sui seguenti elementi di un impianto portuale:
- .1 sicurezza fisica;
 - .2 integrità strutturale;
 - .3 sistemi di protezione del personale;
 - .4 procedure generali;
 - .5 sistemi di radio e telecomunicazioni, compresi reti e sistemi informatici;
 - .6 pertinente infrastruttura di trasporto;
 - .7 servizi collettivi; e

- .8 altri elementi che, se danneggiati o utilizzati per osservazioni illecite, possono rappresentare un rischio per le persone, i beni o le operazioni all'interno dell'impianto portuale.
- 15.4 Le persone che partecipano ad una valutazione della sicurezza dell'impianto portuale devono potere contare sull'assistenza di esperti in materia di:
- .1 conoscenza delle minacce alla sicurezza nelle loro varie forme;
 - .2 riconoscimento e individuazione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;
 - .3 riconoscimento, su base non discriminatoria, delle caratteristiche e dei modelli comportamentali delle persone che potrebbero rappresentare un rischio per la sicurezza;
 - .4 tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza;
 - .5 metodi utilizzati per provocare incidenti per la sicurezza;
 - .6 conseguenze di un'esplosione sulle strutture e i servizi dell'impianto portuale;
 - .7 sicurezza dell'impianto portuale;
 - .8 pratiche commerciali dell'impianto portuale;
 - .9 pianificazione di emergenza, preparazione e reazione alle situazioni di emergenza;
 - .10 misure di sicurezza fisica, ad esempio recinzioni;
 - .11 sistemi di radio e telecomunicazioni, compresi reti e sistemi informatici;
 - .12 trasporti e ingegneria civile; e
 - .13 operazioni navali e portuali.

Individuazione e valutazione dei beni e delle infrastrutture che è importante proteggere

- 15.5 L'individuazione e la valutazione dei beni e delle infrastrutture importanti costituiscono un processo che permette di determinare l'importanza relativa dei vari impianti e strutture ai fini del funzionamento dell'impianto portuale. Questo processo di individuazione e valutazione è essenziale poiché fornisce una base per definire strategie di attenuazione degli effetti imperviate sui beni e le strutture che è indispensabile proteggere da incidenti di sicurezza. Tale processo deve tenere conto delle possibili perdite in vite umane, dell'importanza economica del porto, del suo valore simbolico e della presenza di impianti dello Stato.

- 15.6 Il processo di individuazione e valutazione deve permettere di classificare beni e infrastrutture in funzione dell'importanza relativa della loro protezione. La finalità primordiale deve essere quella di evitare morti e feriti. Altrettanto importante è determinare se l'impianto portuale, la struttura o le installazioni possono continuare a funzionare anche senza l'elemento in questione e fino a che punto è possibile ristabilire rapidamente un funzionamento normale.
- 15.7 I beni e le infrastrutture che è importante proteggere possono comprendere:
- .1 accessi, entrate, corridoi e aree di ancoraggio, di manovra e di attracco;
 - .2 impianti, terminali e depositi destinati al carico e apparecchiature di movimentazione del carico;
 - .3 sistemi quali reti di distribuzione elettrica, sistemi di radio e telecomunicazioni e reti e sistemi informatici;
 - .4 sistemi portuali di gestione del traffico marittimo e sistemi di ausilio alla navigazione;
 - .5 centrali elettriche, circuiti di trasferimento dei carichi e impianto idrico;
 - .6 ponti, ferrovie, strade;
 - .7 imbarcazioni di servizio, compresi barche pilota, rimorchiatori, chiatte, ecc.;
 - .8 apparecchiature e sistemi di sicurezza e di sorveglianza; e
 - .9 specchi d'acqua adiacenti all'impianto portuale.
- 15.8 L'individuazione chiara di beni e infrastrutture è indispensabile ai fini della valutazione dei requisiti di sicurezza dell'impianto portuale, della classificazione delle misure di protezione per ordine di priorità e dell'assegnazione delle risorse necessarie per migliorare la protezione dell'impianto portuale. Questo processo può richiedere la consultazione delle autorità competenti in merito alle strutture adiacenti all'impianto portuale che potrebbero causare danni all'impianto o essere utilizzate per causare danni all'impianto, osservare illegalmente l'impianto stesso o deviare l'attenzione.

Individuazione delle possibili minacce a beni e infrastrutture e della loro probabilità di verificarsi al fine di determinare le misure di sicurezza classificandole per ordine di priorità

15.9 Occorre individuare gli atti che potrebbero costituire una minaccia per la sicurezza dei beni e delle infrastrutture nonché in che modo potrebbero essere commessi, al fine di valutare la vulnerabilità di un bene o di luogo nei confronti di un incidente di sicurezza e definire, classificandoli per ordine di priorità, i requisiti di sicurezza necessari per pianificare e assegnare le risorse. Per individuare e valutare ogni atto potenziale ed il modo in cui potrebbe essere commesso, occorre tener conto di diversi fattori, fra cui le analisi del rischio effettuate da organismi pubblici. Nell'individuazione e valutazione della minaccia i responsabili dell'analisi non devono suggerire una pianificazione ed assegnazione delle risorse basata su un approccio del tipo "scenario peggiore".

15.10 La valutazione della sicurezza dell'impianto portuale deve comprendere una valutazione effettuata in collaborazione con i competenti organismi di sicurezza nazionali per determinare:

- .1 ogni aspetto particolare dell'impianto portuale, compreso il tipo di navi che utilizza l'impianto, che potrebbe essere l'obiettivo di un attacco;
- .2 le conseguenze probabili di un attacco contro l'impianto portuale o al suo interno, in termini di perdite in vite umane, danni materiali, danni economici, comprese eventuali interruzioni dei sistemi di trasporto;
- .3 le intenzioni e risorse di coloro che potrebbero organizzare un attacco; e
- .4 i tipi di attacco possibili

in modo da ottenere una valutazione globale del grado di rischio al quale le misure di sicurezza devono far fronte.

15.11 La valutazione della sicurezza dell'impianto portuale deve prendere in considerazione tutte le minacce possibili, in particolare per i seguenti incidenti di sicurezza:

- .1 danneggiamento o distruzione dell'impianto portuale o della nave per effetto, ad esempio, di ordigni esplosivi, incendio doloso, sabotaggio o vandalismo;
- .2 dirottamento o sequestro della nave o delle persone a bordo;
- .3 manomissione dolosa del carico, delle apparecchiature o dei sistemi essenziali della nave o delle provviste di bordo;
- .4 accesso o utilizzo non autorizzato, compresa la presenza di clandestini;
- .5 contrabbando di armi o materiale, tra cui armi di distruzione di massa;
- .6 utilizzo della nave per trasportare persone intenzionate a causare un incidente di sicurezza e la loro attrezzatura;

- .7 utilizzo della nave propriamente detta come arma o come mezzo di danneggiamento o distruzione;
 - .8 ostruzione delle entrate del porto, chiuse, accessi, ecc.; e
 - .9 attacco nucleare, biologico e chimico.
- 15.12 Questo processo deve implicare la consultazione delle autorità competenti in merito alle strutture adiacenti all'impianto portuale che potrebbero causare danni all'interno dell'impianto o essere utilizzate per causare danni all'impianto, per fini di sorveglianza illecita o per sviare l'attenzione.

Identificazione, selezione e classificazione per ordine di priorità delle contromisure e degli adattamenti strutturali e loro grado di efficacia per ridurre la vulnerabilità

- 15.13 L'identificazione e la classificazione per ordine di priorità delle contromisure mirano a garantire che vengano poste in essere le misure di sicurezza più efficaci per ridurre la vulnerabilità di un impianto portuale o di un'interfaccia nave/porto nei confronti delle possibili minacce.
- 15.14 Le misure di sicurezza devono essere scelte in base alla loro idoneità a ridurre la probabilità di un attacco ed essere valutate alla luce di fattori quali:
- .1 indagini, ispezioni e controlli di sicurezza;
 - .2 consultazione con i proprietari e gli operatori dell'impianto portuale ed i proprietari/operatori delle strutture adiacenti, se del caso;
 - .3 cronistoria degli incidenti di sicurezza; e
 - .4 operazioni condotte nell'impianto portuale.

Identificazione dei punti vulnerabili

- 15.15 L'identificazione dei punti vulnerabili delle strutture fisiche, dei sistemi di protezione del personale, dei processi e di altri elementi che possono dare luogo ad un incidente di sicurezza può contribuire a definire l'approccio ottimale per eliminare o ridurre tali vulnerabilità. Ad esempio, un'indagine potrebbe rivelare punti vulnerabili nei sistemi di sicurezza o le infrastrutture non protette di un impianto portuale, come il sistema di approvvigionamento idrico, i ponti, ecc., a cui si potrebbe ovviare mediante misure fisiche quali barriere permanenti, allarmi, apparecchiature di sorveglianza, ecc.
- 15.16 L'identificazione dei punti vulnerabili deve basarsi sui seguenti elementi:
- .1 accessi lato mare e lato terra all'impianto portuale ed alle navi che vi sono ormeggiate;
 - .2 integrità strutturale dei moli, degli impianti e delle strutture connesse;
 - .3 misure e procedure di sicurezza in vigore, compresi i sistemi di identificazione;

- .4 misure e procedure di sicurezza in vigore riguardanti i servizi portuali ed i servizi collettivi;
- .5 misure di protezione delle apparecchiature di radio e telecomunicazioni, dei servizi portuali e dei servizi collettivi, compresi le reti e i sistemi informatici;
- .6 zone adiacenti che possono essere utilizzate per lanciare un attacco o durante l'attacco stesso;
- .7 accordi vigenti con compagnie private che forniscono servizi di sicurezza sul lato mare e sul lato terra;
- .8 ogni incoerenza tra le misure e le procedure di sicurezza e di protezione;
- .9 ogni incoerenza tra i compiti dell'impianto portuale e le mansioni legate alla sicurezza;
- .10 ogni limitazione operativa e restrizione in materia di personale;
- .11 ogni lacuna individuata durante la formazione e le esercitazioni; e
- .12 ogni lacuna individuata durante le operazioni di routine, a seguito di incidenti o di allarmi, della notifica di problemi di sicurezza, dell'esecuzione di misure di controllo, delle verifiche, ecc.

16 Piano di sicurezza dell'impianto portuale

Generalità

- 16.1 La responsabilità dell'elaborazione del piano di sicurezza dell'impianto portuale spetta all'agente di sicurezza dell'impianto portuale. Benché questi non debba necessariamente eseguire personalmente tutti i compiti legati alla sua funzione, egli è responsabile in ultima analisi della loro corretta esecuzione.
- 16.2 Il contenuto del piano di sicurezza dell'impianto portuale varia in funzione delle specifiche circostanze dell'impianto o degli impianti portuali per i quali viene elaborato. La valutazione della sicurezza dell'impianto portuale avrà già permesso di individuare le caratteristiche particolari dell'impianto portuale nonché i rischi potenziali in materia di sicurezza che hanno motivato la designazione di un agente di sicurezza dell'impianto portuale e l'elaborazione di un piano di sicurezza dell'impianto portuale. Queste caratteristiche, unitamente ad altri fattori di sicurezza di portata locale o nazionale, dovranno essere presi in considerazione nell'elaborazione del piano di sicurezza dell'impianto portuale e nella definizione delle misure atte a ridurre la probabilità di violazioni al dispositivo di sicurezza e le conseguenze dei rischi potenziali. I Governi Contraenti possono fornire una consulenza sulla preparazione di un piano di sicurezza dell'impianto portuale e sul suo contenuto.
- 16.3 Ogni piano di sicurezza dell'impianto portuale deve:
 - .1 precisare l'organizzazione della sicurezza dell'impianto portuale;

- .2 precisare i legami tra tale organizzazione, le autorità competenti ed i sistemi di comunicazione necessari per garantire in modo permanente il funzionamento efficace dell'organizzazione stessa, nonché i legami tra l'organizzazione e gli altri elementi pertinenti, in particolare le navi presenti nel porto;
 - .3 precisare le misure di sicurezza di base in atto per il livello di sicurezza 1, sia operative che fisiche;
 - .4 precisare le misure di sicurezza supplementari che permetteranno all'impianto portuale di passare tempestivamente al livello di sicurezza 2 e, se necessario, al livello di sicurezza 3;
 - .5 prevedere procedure per il regolare riesame, controllo o modifica del piano di sicurezza dell'impianto portuale in funzione dell'esperienza acquisita o delle nuove circostanze; e
 - .6 precisare le procedure di notifica ai pertinenti punti di contatto dei Governi Contraenti.
- 16.4 L'efficacia di un piano di sicurezza dell'impianto portuale dipende da una valutazione esauriente di tutte le questioni riguardanti la sicurezza dell'impianto portuale, e in particolare da una conoscenza approfondita delle caratteristiche fisiche ed operative dell'impianto portuale in questione.
- 16.5 I Governi Contraenti devono approvare il piano di sicurezza di tutti gli impianti portuali posti sotto la loro giurisdizione. I Governi Contraenti sono inoltre tenuti ad elaborare procedure che consentano di determinare se un piano di sicurezza dell'impianto portuale continua ad essere efficace e possono esigere la modifica di un piano di sicurezza prima o dopo la sua approvazione. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve prevedere disposizioni atte a garantire la conservazione dei resoconti relativi ad incidenti e minacce di incidenti di sicurezza, revisioni, controlli, sessioni di formazione ed esercitazione a testimonianza del fatto che le pertinenti prescrizioni sono state rispettate.
- 16.6 Le misure di sicurezza previste dal piano di sicurezza dell'impianto portuale devono essere poste in atto in tempi ragionevoli dopo l'approvazione del piano; questo deve inoltre indicare la data di attuazione di ogni singola misura. Se l'attuazione delle misure rischia di essere ritardata, occorre avvertirne il Governo Contraente responsabile dell'approvazione del piano di sicurezza dell'impianto portuale e convenire con esso altre misure temporanee soddisfacenti che garantiscano un livello di sicurezza equivalente per il periodo di transizione.
- 16.7 L'uso di armi da fuoco a bordo o nelle vicinanze delle navi e negli impianti portuali può rappresentare rischi specifici e considerevoli per la sicurezza, in particolare se concomitante alla presenza di sostanze pericolose, e deve essere autorizzato con la massima prudenza. Nel caso in cui decida di avvalersi di personale armato in queste zone, il Governo Contraente deve fare in modo che il personale in questione sia debitamente autorizzato e addestrato all'uso di armi da fuoco e sia consapevole dei rischi specifici per la sicurezza che esistono in queste zone. Se un Governo Contraente autorizza armi da fuoco, deve impartire specifiche istruzioni di sicurezza riguardo al loro uso. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve contenere

orientamenti specifici al riguardo, in particolare relativamente alle navi che trasportano sostanze pericolose.

Organizzazione ed esecuzione dei compiti di sicurezza dell'impianto portuale

16.8 Oltre agli orientamenti indicati nel paragrafo 16.3, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve prevedere i seguenti elementi, relativamente a tutti i livelli di sicurezza:

- .1 ruolo e struttura dell'organizzazione della sicurezza dell'impianto portuale;
- .2 compiti, responsabilità e qualifiche del personale dell'impianto portuale che assume funzioni di sicurezza e strumenti di misura delle prestazioni necessari per valutare l'efficacia di ogni membro del personale;
- .3 legami dell'organizzazione della sicurezza dell'impianto portuale con altri organismi nazionali o locali con mansioni di sicurezza;
- .4 sistemi di comunicazione previsti per garantire una comunicazione efficace e continua tra il personale dell'impianto portuale responsabile della sicurezza, le navi presenti nel porto e, se del caso, gli organismi nazionali o locali con mansioni di sicurezza;
- .5 procedure o misure di salvaguardia necessarie perché le suddette comunicazioni siano garantite in modo permanente;
- .6 procedure e pratiche volte a proteggere le informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza conservate in forma cartacea o elettronica;
- .7 procedure necessarie per valutare la continua efficacia delle misure, procedure e apparecchiature di sicurezza, comprese le procedure di individuazione e correzione di guasti e difetti di funzionamento;
- .8 procedure previste per la presentazione e la valutazione delle relazioni riguardanti eventuali violazioni delle misure di sicurezza o problemi di sicurezza;
- .9 procedure relative alla movimentazione del carico;
- .10 procedure relative alla consegna delle provviste di bordo;
- .11 procedure di elaborazione, mantenimento ed aggiornamento dell'inventario delle merci o sostanze pericolose trasportate a bordo e della loro collocazione;
- .12 mezzi di allarme e mezzi previsti per ottenere l'ausilio di motovedette di pattuglia sul lato mare e la collaborazione di unità di ricerca specializzate (ricerca di esplosivi e ispezioni subacquee);
- .13 procedure previste per assistere, su loro richiesta, gli agenti di sicurezza della nave a confermare l'identità delle persone che intendono imbarcarsi; e

- .14 procedure per agevolare il congedo a terra del personale della nave o le sostituzioni di personale, nonché l'accesso alla nave da parte degli ospiti, tra cui rappresentanti degli organismi di tutela della salute dei marittimi e delle organizzazioni sindacali.
- 16.9 La parte restante della sezione 16 riguarda espressamente le misure di sicurezza applicabili ad ogni livello di sicurezza per quanto riguarda i seguenti elementi:
- .1 accesso all'impianto portuale;
 - .2 zone ad accesso ristretto all'interno dell'impianto portuale;
 - .3 movimentazione del carico;
 - .4 consegna delle provviste di bordo;
 - .5 movimentazione dei bagagli non accompagnati; e
 - .6 controllo della sicurezza dell'impianto portuale.

Accesso all'impianto portuale

- 16.10 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve indicare le misure di sicurezza che permettono di proteggere tutti i mezzi di accesso all'impianto portuale individuati nella valutazione della sicurezza dell'impianto portuale.
- 16.11 Per ogni mezzo di accesso, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve determinare la collocazione adeguata delle restrizioni o dei divieti di accesso applicabili per ogni livello di sicurezza. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve inoltre precisare i tipi di restrizione o di divieto applicabili ed i mezzi per farli rispettare.
- 16.12 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire, per ogni livello di sicurezza, i mezzi di identificazione necessari per avere accesso all'impianto portuale e per permanervi senza essere interrogati. Potrebbe essere necessario, a tal fine, sviluppare un apposito sistema di identificazione permanente e temporanea, destinato rispettivamente al personale dell'impianto portuale e agli ospiti. Ogni sistema di identificazione deve, nella misura del possibile, essere compatibile con quello applicato sulle navi che utilizzano regolarmente l'impianto portuale. I passeggeri devono poter dimostrare la propria identità mediante carte di imbarco, biglietti, ecc., ma non devono essere autorizzati ad entrare in zone ad accesso ristretto senza controllo. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve prevedere apposite disposizioni relative al regolare aggiornamento del sistema di identificazione e misure disciplinari in caso di applicazione abusiva delle procedure di identificazione.
- 16.13 Le persone che, invitate a farlo, rifiutano o non sono in grado di dimostrare la propria identità e/o di confermare lo scopo della visita, devono vedersi rifiutare l'accesso all'impianto portuale ed il loro tentativo di accesso deve essere segnalato all'agente di sicurezza dell'impianto portuale ed agli organismi nazionali o locali responsabili della sicurezza.

- 16.14 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve indicare il luogo in cui effettuare le perquisizioni di persone, effetti personali e veicoli. Deve trattarsi di luoghi coperti affinché le perquisizioni possano avvenire ininterrottamente a prescindere dalle condizioni meteorologiche e secondo la frequenza prevista nel piano di sicurezza dell'impianto portuale. Una volta perquisiti, persone, effetti personali e veicoli devono essere immediatamente diretti verso le zone di imbarco, di attesa o di carico veicoli.
- 16.15 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve prevedere collocazioni diverse per le persone e gli effetti personali già controllati e le persone e gli effetti personali non ancora controllati e, possibilmente, prevedere una separazione tra passeggeri che imbarcano/sbarcano e membri dell'equipaggio e relativi effetti personali, in modo da evitare una commistione tra persone già controllate e persone non ancora controllate.
- 16.16 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve determinare la frequenza dei controlli dell'accesso all'impianto portuale, in particolare se si tratta di controlli aleatori o sporadici.

Livello di sicurezza 1

- 16.17 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve indicare i punti di controllo presso i quali applicare le seguenti misure di sicurezza:
- .1 determinare le zone ad accesso ristretto che devono essere delimitate da recinti o barriere secondo norme approvate dal Governo Contraente;
 - .2 accertare l'identità di ogni persona che desidera entrare nell'impianto portuale ed ha un legame con una nave, in particolare passeggeri, equipaggio e ospiti; e controllare i loro motivi, verificando ad esempio istruzioni di imbarco, biglietti di viaggio, carte di imbarco, ordini di lavoro, ecc.;
 - .3 ispezionare i veicoli utilizzati dalle persone che desiderano entrare nell'impianto portuale e che hanno un legame con una nave;
 - .4 accertare l'identità del personale dell'impianto portuale e delle persone impiegate all'interno dell'impianto portuale e ispezionare i loro veicoli;
 - .5 vietare l'accesso alle persone che non fanno parte del personale dall'impianto portuale o non sono impiegate al suo interno, se non sono in grado di dimostrare la propria identità;
 - .6 procedere alla perquisizione di persone, effetti personali, veicoli e loro contenuto; e
 - .7 individuare tutti i punti di accesso non utilizzati regolarmente che devono essere chiusi a chiave in permanenza.
- 16.18 Al livello di sicurezza 1, ogni persona che desidera accedere all'impianto portuale può essere oggetto di perquisizione. La frequenza delle perquisizioni, comprese quelle aleatorie, deve essere stabilita nel piano di sicurezza dell'impianto portuale ed essere espressamente approvata dal Governo Contraente. Salvo impellenti motivi di sicurezza, i membri dell'equipaggio non devono essere incaricati di perquisire i loro

colleghi o i loro effetti personali. Le perquisizioni devono essere effettuate rispettando i diritti e la dignità fondamentali della persona umana.

Livello di sicurezza 2

- 16.19 Al livello di sicurezza 2, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire le misure di sicurezza supplementari applicabili, in particolare:
- .1 assegnare personale supplementare al presidio dei punti di accesso e pattugliare le barriere attorno al perimetro;
 - .2 limitare il numero di punti di accesso all'impianto portuale, determinando quali chiudere ed i mezzi per proteggerli;
 - .3 impedire il passaggio attraverso i punti di accesso restanti, ad esempio mediante barriere di sicurezza;
 - .4 intensificare la frequenza delle perquisizioni di persone, effetti personali e veicoli;
 - .5 impedire l'accesso di ospiti che non possono giustificare in modo verificabile il motivo dell'ingresso nell'impianto portuale; e
 - .6 utilizzare motovedette di pattuglia per rafforzare la sicurezza sul lato mare.

Livello di sicurezza 3

- 16.20 Al livello di sicurezza 3, l'impianto portuale deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dall'impianto portuale in stretta cooperazione con i responsabili e con le navi presenti presso l'impianto portuale, in particolare:
- .1 proibire temporaneamente l'accesso all'intero impianto portuale o a parte di esso;
 - .2 autorizzare l'accesso soltanto alle persone incaricate di reagire ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza;
 - .3 sospendere la circolazione di persone e veicoli nell'intero impianto portuale o in parte di esso;
 - .4 intensificare, se necessario, le pattuglie di sicurezza all'interno dell'impianto portuale;
 - .5 sospendere le operazioni portuali nell'intero impianto portuale o in parte di esso;
 - .6 dirigere la circolazione delle navi nell'intero impianto portuale o in parte di esso; e
 - .7 evacuare l'impianto portuale o parte di esso.

Zone ad accesso ristretto dell'impianto portuale

- 16.21 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve individuare le zone ad accesso ristretto dell'impianto portuale, precisarne l'estensione, l'orario di vigenza delle restrizioni, le misure di sicurezza da adottare per controllarne l'accesso e le attività svolte al loro interno. Occorre inoltre che, in determinate circostanze, siano previsti opportuni screening di sicurezza prima e dopo la delimitazione delle zone ad accesso ristretto temporaneo. Le zone ad accesso ristretto mirano a:
- .1 proteggere i passeggeri, l'equipaggio, il personale dell'impianto portuale e gli ospiti, compresi quelli che hanno un legame con una nave;
 - .2 proteggere l'impianto portuale;
 - .3 proteggere le navi che utilizzano l'impianto portuale;
 - .4 proteggere le zone dell'interno dell'impianto portuale sensibili sotto il profilo della sicurezza;
 - .5 proteggere le apparecchiature e i sistemi di sicurezza e di sorveglianza; e
 - .6 proteggere il carico e le provviste di bordo da manomissioni dolose.
- 16.22 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve garantire che tutte le aree ad accesso ristretto dispongano di misure di sicurezza chiaramente definite atte a controllare:
- .1 l'ingresso delle persone;
 - .2 l'ingresso, il parcheggio, l'imbarco e lo sbarco dei veicoli;
 - .3 la movimentazione e il deposito del carico e delle provviste di bordo; e
 - .4 i bagagli e gli effetti personali non accompagnati.
- 16.23 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve prevedere che tutte le zone ad accesso ristretto siano segnalate affinché risulti chiaramente che l'accesso vi è limitato e che la presenza di persone non autorizzate in queste zone costituisce una violazione delle misure di sicurezza.
- 16.24 In caso siano installati rivelatori di intrusione automatici questi devono segnalare l'intrusione ad un centro di comando in grado di reagire all'attivazione di un allarme.
- 16.25 Le zone ad accesso ristretto possono comprendere:
- .1 le zone lato mare e lato terra adiacenti alla nave;
 - .2 le zone di imbarco e sbarco, le zone di attesa e di controllo dei passeggeri e dell'equipaggio, compresi i locali destinati alle perquisizioni;
 - .3 le zone in cui si svolgono le operazioni di imbarco, sbarco e deposito del carico e delle provviste di bordo;
 - .4 i luoghi in cui sono conservate le informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza, in particolare la documentazione di accompagnamento del carico;

- .5 le zone in cui sono conservate merci e sostanze pericolose;
- .6 le postazioni di comando del sistema di gestione del traffico marittimo, i centri di comando dei sistemi di ausilio alla navigazione e i centri di comando del porto, comprese le postazioni di comando dei sistemi di sorveglianza e di sicurezza;
- .7 le zone in cui sono conservate le apparecchiature di sorveglianza e di sicurezza;
- .8 gli impianti di radio e telecomunicazioni, di alimentazione elettrica ed idrica ed altri servizi collettivi; e
- .9 ogni altra parte dell'impianto portuale il cui accesso da parte di navi, veicoli e persone deve essere limitato.

16.26 L'applicazione delle misure di sicurezza può essere estesa, previo accordo delle autorità competenti, in modo da limitare l'accesso non autorizzato anche alle strutture dalle quali è possibile osservare l'impianto portuale.

Livello di sicurezza 1

16.27 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve indicare le misure di sicurezza applicabili alle zone ad accesso ristretto, in particolare:

- .1 installazione di barriere permanenti o provvisorie attorno alla zona ad accesso ristretto, secondo norme accettate dal Governo Contraente;
- .2 determinazione dei punti di accesso in luoghi in cui l'accesso possa essere presidiato durante l'orario di servizio e che possano essere efficacemente chiusi o sbarrati quando non sono utilizzati;
- .3 tessere di accesso che dimostrino l'autorizzazione a trovarsi in una zona ad accesso ristretto;
- .4 chiara segnalazione dei veicoli autorizzati ad entrare nelle zone ad accesso ristretto;
- .5 guardie e pattuglie;
- .6 rilevatori di intrusione automatici, apparecchiature o sistemi di sorveglianza per individuare ogni accesso non autorizzato o movimento all'interno di una zona ad accesso ristretto; e
- .7 controllo della circolazione delle altre imbarcazioni nelle vicinanze delle navi che utilizzano l'impianto portuale.

Livello di sicurezza 2

16.28 Al livello di sicurezza 2, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve prevedere una maggiore frequenza ed intensità della sorveglianza e dei controlli dell'accesso alle zone ad accesso ristretto. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire le misure di sicurezza supplementari applicabili, in particolare:

- .1 rafforzare l'efficacia di barriere e recinti che circondano le zone ad accesso ristretto, in particolare ricorrendo a pattuglie o rilevatori di intrusione automatici;
- .2 ridurre il numero dei punti di accesso alle zone ad accesso ristretto e rafforzare i controlli effettuati presso gli altri punti di accesso;
- .3 limitare i parcheggi in prossimità delle navi ormeggiate;
- .4 limitare ulteriormente l'accesso alle zone ad accesso ristretto nonché le possibilità di circolazione e deposito di merci al loro interno;
- .5 utilizzare apparecchiature di sorveglianza in grado di registrare, controllate in permanenza;
- .6 aumentare il numero e la frequenza delle pattuglie, comprese quelle di motovedette sul lato mare, effettuate lungo il perimetro e all'interno delle zone ad accesso ristretto;
- .7 limitare l'accesso in zone adiacenti alle zone ad accesso ristretto; e
- .8 applicare restrizioni di accesso agli specchi d'acqua adiacenti alle navi che utilizzano l'impianto portuale da parte di imbarcazioni non autorizzate.

Livello di sicurezza 3

16.29 Al livello di sicurezza 3, l'impianto portuale deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dall'impianto portuale in stretta cooperazione con i responsabili e con le navi presenti presso l'impianto portuale, in particolare:

- .1 stabilire zone ad accesso ristretto supplementari all'interno dell'impianto portuale, in prossimità del luogo in cui si è verificato l'incidente di sicurezza o del luogo in cui si presume esista una minaccia per la sicurezza, zone alle quali l'accesso è vietato; e
- .2 preparare la perquisizione delle zone ad accesso ristretto nel quadro delle operazioni di perquisizione dell'intero impianto portuale o di parte di esso.

Movimentazione del carico

16.30 Le misure di sicurezza relative alla movimentazione del carico devono permettere di:

- .1 evitare manomissioni dolose; e
- .2 evitare che un carico di cui non è previsto il trasporto venga accettato e depositato presso l'impianto portuale.

16.31 Le misure di sicurezza devono comportare procedure di controllo dell'inventario presso i punti di accesso all'impianto portuale. Una volta all'interno dell'impianto portuale, il carico deve essere contrassegnato in modo che risulti che è stato controllato ed accettato in previsione del suo imbarco su una nave o del suo deposito temporaneo in una zona ad accesso ristretto in attesa del suddetto imbarco. Potrebbe essere opportuno limitare l'accesso all'impianto portuale ai carichi la cui data di imbarco non è confermata.

Livello di sicurezza 1

16.32 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire le misure di sicurezza applicabili durante la movimentazione del carico, in particolare:

- .1 procedere ad ispezioni regolari del carico, dei macchinari di trasporto e delle zone di deposito del carico all'interno dell'impianto portuale prima e durante le operazioni di movimentazione;
- .2 verificare che il carico che entra nell'impianto portuale corrisponda alla descrizione che figura sulla bolla di consegna o sull'equivalente documentazione di accompagnamento;
- .3 procedere alla perquisizione dei veicoli; e
- .4 verificare i sigilli e gli altri metodi utilizzati per impedire ogni manomissione dolosa al momento dell'entrata del carico nell'impianto portuale e del suo deposito all'interno dell'impianto.

16.33 L'ispezione del carico può avvenire ricorrendo ad uno dei seguenti mezzi o all'insieme di essi:

- .1 esame visivo e fisico; e
- .2 apparecchiature di scannerizzazione/individuazione, dispositivi meccanici o unità cinofile.

16.34 In caso movimentazione frequente o ripetuta del carico, l'agente di sicurezza della compagnia o l'agente di sicurezza della nave può, di concerto con l'impianto portuale, concludere con gli spedizionieri o altri soggetti responsabili del carico, accordi riguardanti l'ispezione del carico al di fuori della nave, l'apposizione di sigilli, la programmazione della movimentazione, la documentazione di accompagnamento, ecc. Tali accordi devono essere comunicati all'agente di sicurezza dell'impianto portuale interessato e sottoposti alla sua approvazione.

Livello di sicurezza 2

16.35 Al livello di sicurezza 2, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire le misure di sicurezza supplementari applicabili durante la movimentazione del carico per rafforzare il controllo, in particolare:

- .1 ispezione dettagliata del carico, dei macchinari di trasporto e delle zone di deposito del carico all'interno dell'impianto portuale;

- .2 controlli più approfonditi, secondo le necessità, per accertare che solo il carico provvisto della necessaria documentazione di accompagnamento possa entrare nell'impianto portuale, esservi provvisoriamente depositato e successivamente imbarcato sulla nave;
 - .3 intensificazione delle perquisizioni dei veicoli; e
 - .4 verifica più frequente ed approfondita dei sigilli e degli metodi utilizzati per impedire manomissioni dolose del carico.
- 16.36 L'ispezione più approfondita del carico può avvenire secondo uno dei metodi seguenti o l'insieme di essi:
- .1 ispezioni più frequenti e più approfondite del carico, dei macchinari di trasporto e delle zone di deposito del carico all'interno dell'impianto portuale (esame visivo e fisico);
 - .2 utilizzo più frequente di apparecchiature di scannerizzazione/individuazione, dispositivi meccanici o unità cinofile; e
 - .3 oltre agli accordi e alle procedure stabiliti, coordinamento delle misure di sicurezza rafforzate con lo spedizioniere o altri soggetti responsabili.

Livello di sicurezza 3

- 16.37 Al livello di sicurezza 3, l'impianto portuale deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dall'impianto portuale in stretta cooperazione con i responsabili e con le navi presenti presso l'impianto portuale, in particolare:
- .1 limitazione o sospensione della movimentazione del carico o delle operazioni nell'intero impianto portuale, in parte di esso o a bordo di determinate navi; e
 - .2 verifica dell'inventario delle merci e delle sostanze pericolose presenti nell'impianto portuale e della loro collocazione.

Consegna delle provviste di bordo

- 16.38 Le misure di sicurezza riguardanti la consegna delle provviste di bordo devono:
- .1 consentire di verificare le provviste di bordo e l'integrità degli imballaggi;
 - .2 impedire che le provviste siano accettate a bordo senza ispezione;
 - .3 impedire manomissioni dolose;
 - .4 impedire che siano accettate a bordo provviste non ordinate;
 - .5 prevedere la perquisizione dei veicoli di consegna; e
 - .6 prevedere che i veicoli di consegna siano scortati all'interno dell'impianto portuale.

- 16.39 Per le navi che fanno regolarmente scalo nell'impianto portuale potrebbe essere opportuno che la nave, i fornitori di provviste e l'impianto portuale definiscano procedure per la notifica e la pianificazione delle consegne e la documentazione di accompagnamento. Deve essere sempre possibile confermare che le provviste presentate alla consegna siano accompagnate da documenti che ne attestino l'effettiva ordinazione da parte della nave.

Livello di sicurezza 1

- 16.40 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire le misure di sicurezza applicabili per controllare la consegna delle provviste di bordo, in particolare:
- .1 ispezione delle provviste di bordo;
 - .2 notifica preliminare della composizione del carico, indicazioni sul conducente e numero di immatricolazione del veicolo di consegna; e
 - .3 perquisizione del veicolo di consegna.
- 16.41 L'ispezione delle provviste di bordo può avvenire secondo uno dei seguenti mezzi o l'insieme di essi:
- .1 esame visivo e fisico; e
 - .2 utilizzo di apparecchiature di scannerizzazione/individuazione, dispositivi meccanici o unità cinofile.

Livello di sicurezza 2

- 16.42 Al livello di sicurezza 2, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire le misure di sicurezza supplementari applicabili per rafforzare il controllo della consegna delle provviste di bordo, in particolare:
- .1 ispezione dettagliata delle provviste di bordo;
 - .2 perquisizione dettagliata dei veicoli di consegna;
 - .3 coordinamento con l'equipaggio della nave per verificare la corrispondenza tra l'ordinazione e la bolla di consegna prima dell'ingresso nell'impianto portuale; e
 - .4 scorta del veicolo di consegna all'interno dell'impianto portuale.
- 16.43 L'ispezione dettagliata delle provviste di bordo può avvenire secondo uno dei seguenti mezzi o l'insieme di essi:
- .1 perquisizione più frequente ed approfondita dei veicoli di consegna;
 - .2 utilizzo più frequente di apparecchiature di scannerizzazione/individuazione, dispositivi meccanici o unità cinofile; e
 - .3 limitazione o divieto di ingresso per le provviste di bordo che non si prevede lascino l'impianto portuale entro un determinato lasso di tempo.

Livello di sicurezza 3

- 16.44 Al livello di sicurezza 3, l'impianto portuale deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dall'impianto portuale in stretta cooperazione con i responsabili e con le navi presenti presso l'impianto portuale, in particolare prepararsi alla limitazione o alla sospensione della consegna delle provviste di bordo nell'intero impianto portuale o in parte di esso.

Movimentazione dei bagagli non accompagnati

- 16.45 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire le misure di sicurezza applicabili per accertare che i bagagli non accompagnati (ossia i bagagli, compresi gli effetti personali, che non accompagnano il passeggero o il membro dell'equipaggio al momento dell'ispezione o della perquisizione) siano identificati ed opportunamente ispezionati, in particolare perquisiti, prima di entrare nell'impianto portuale e, a seconda delle disposizioni previste in materia di deposito, prima di essere trasferiti dall'impianto portuale alla nave. Non si prevede che tali bagagli siano ispezionati sia dalla nave che dall'impianto portuale e nel caso in cui entrambi siano dotati di adeguate apparecchiature di controllo, la responsabilità dell'ispezione spetta all'impianto portuale. È indispensabile una stretta cooperazione con la nave e occorre porre in essere misure che garantiscano una movimentazione sicura dei bagagli non accompagnati dopo l'ispezione.

Livello di sicurezza 1

- 16.46 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire le misure di sicurezza applicabili in occasione della movimentazione di bagagli non accompagnati affinché il 100% di tali bagagli sia ispezionato o perquisito, se necessario mediante controllo radioscopico.

Livello di sicurezza 2

- 16.47 Al livello di sicurezza 2, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire le misure di sicurezza supplementari applicabili in occasione della movimentazione di bagagli non accompagnati affinché il 100% di tali bagagli sia sottoposto a controllo radioscopico.

Livello di sicurezza 3

- 16.48 Al livello di sicurezza 3, l'impianto portuale deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dall'impianto portuale in stretta cooperazione con i responsabili e con le navi presenti nell'impianto portuale, in particolare:
- .1 sottoporre i bagagli non accompagnati ad un'ispezione più approfondita, ad esempio mediante controllo radioscopico da almeno due angolazioni diverse;
 - .2 prepararsi alla limitazione o alla sospensione della movimentazione dei bagagli non accompagnati; e

- .3 vietare che bagagli non accompagnati entrino nell'impianto portuale.

Sorveglianza della sicurezza dell'impianto portuale

- 16.49 L'organizzazione della sicurezza dell'impianto portuale deve essere in grado di sorvegliare in permanenza l'impianto portuale e la zona circostante, sia sul lato mare che sul lato terra, in particolare durante le ore notturne e nei periodi di scarsa visibilità; le zone ad accesso ristretto situate all'interno dell'impianto portuale; le navi che si trovano nell'impianto portuale e le zone attorno ad esse. Tale sorveglianza può comprendere il ricorso a:
- .1 dispositivi di illuminazione;
 - .2 pattuglie di guardia a piedi, motorizzate o a bordo di motovedette; e
 - .3 rilevatori di intrusione automatici e apparecchiature di sorveglianza.
- 16.50 I rilevatori di intrusione automatici devono attivare un allarme sonoro e/o visivo situato in una postazione presidiata o sorvegliata in permanenza.
- 16.51 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire le procedure e le apparecchiature necessarie ad ogni livello di sicurezza e stabilire i mezzi per garantire che le apparecchiature di sorveglianza possano funzionare in permanenza, tenendo conto anche dei possibili effetti delle condizioni meteorologiche o dei guasti elettrici.

Livello di sicurezza 1

- 16.52 Al livello di sicurezza 1, il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve definire le misure di sicurezza da applicare, che possono consistere in un insieme di mezzi di illuminazione, pattuglie di sicurezza e apparecchiature di sicurezza e di sorveglianza, per consentire al personale incaricato della sicurezza dell'impianto portuale di:
- .1 sorvegliare l'insieme dell'impianto portuale, compresi gli accessi sul lato terra e sul lato mare;
 - .2 sorvegliare i punti di accesso, le barriere e le zone ad accesso ristretto; e
 - .3 sorvegliare le zone e i movimenti attorno alle navi che utilizzano l'impianto portuale, eventualmente facendo intensificare l'illuminazione fornita dalla nave stessa.

Livello di sicurezza 2

- 16.53 Al livello di sicurezza 2, il piano di sicurezza dell'impianto deve definire le misure di sicurezza supplementari applicabili per rafforzare i mezzi di controllo e di sorveglianza, in particolare:
- .1 aumentare la copertura e l'intensità dell'illuminazione e delle apparecchiature di sorveglianza, ricorrendo se necessario ad apparecchiature di illuminazione e di sorveglianza supplementari;

- .2 aumentare la frequenza delle pattuglie a piedi, motorizzate o a bordo di motovedette; e
- .3 assegnare personale supplementare ai compiti di sorveglianza e di guardia.

Livello di sicurezza 3

16.54 Al livello di sicurezza 3, l'impianto portuale deve attenersi alle istruzioni impartite dalle persone responsabili delle misure di reazione ad un incidente o ad una minaccia di incidente di sicurezza. Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve descrivere con precisione le misure di sicurezza applicabili dall'impianto portuale in stretta cooperazione con i responsabili e con le navi presenti nell'impianto portuale, in particolare:

- .1 accendere tutta l'illuminazione all'interno dell'impianto portuale o del perimetro che lo circonda;
- .2 azionare tutte le apparecchiature di sorveglianza in grado di registrare le attività all'interno o nelle vicinanze dell'impianto portuale;
- .3 massimizzare la durata di registrazione ininterrotta delle apparecchiature di sorveglianza.

Differenza dei livelli di sicurezza

16.55 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve precisare le procedure e le misure di sicurezza che l'impianto portuale potrebbe adottare se applicasse un livello di sicurezza superiore a quello applicato da una nave.

Attività non contemplate dal codice

16.56 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve precisare le procedure e le misure di sicurezza che l'impianto portuale deve applicare in caso di interfaccia:

- .1 con una nave che ha fatto scalo nel porto di uno Stato che non è un Governo Contraente;
- .2 con una nave non soggetta alle disposizioni del presente codice; e
- .3 con piattaforme fisse o galleggianti o con piattaforme mobili di perforazione offshore in stazionamento.

Dichiarazioni di sicurezza

16.57 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve determinare le procedure applicabili quando, su istruzione del Governo Contraente, l'agente di sicurezza dell'impianto portuale o la nave chiede una dichiarazione di sicurezza.

Verifiche, revisioni e modifiche

- 16.58 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve indicare in che modo l'agente di sicurezza dell'impianto portuale intende verificare se il piano di sicurezza dell'impianto portuale continua ad essere efficace e la procedura di revisione, aggiornamento o modifica di tale piano di sicurezza.
- 16.59 Il piano di sicurezza dell'impianto portuale deve essere riesaminato ogniqualvolta l'agente di sicurezza dell'impianto portuale lo giudica necessario. Inoltre, deve essere riesaminato:
- .1 se la valutazione della sicurezza dell'impianto portuale in questione viene modificata;
 - .2 se, a seguito di un controllo indipendente dal piano di sicurezza dell'impianto portuale o della verifica, da parte del Governo Contraente, dell'organizzazione della sicurezza dell'impianto portuale, emergono lacune o dubbi circa la pertinenza di un elemento importante del piano di sicurezza dell'impianto portuale già approvato;
 - .3 a seguito di un incidente o di una minaccia di incidente di sicurezza riguardante l'impianto portuale; e
 - .4 a seguito di un cambiamento di proprietà o di gestione dell'impianto portuale.
- 16.60 A seguito di ogni revisione, l'agente di sicurezza dell'impianto portuale può raccomandare opportune modifiche. Le modifiche al piano di sicurezza dell'impianto portuale che riguardano:
- .1 proposte di cambiamento che potrebbero modificare sostanzialmente la politica di mantenimento della sicurezza dell'impianto portuale; e
 - .2 la soppressione, la modifica o la sostituzione di barriere permanenti, apparecchiature e sistemi di sicurezza e di sorveglianza, ecc., precedentemente ritenuti essenziali per garantire la sicurezza dell'impianto portuale

devono essere sottoposte all'esame e all'approvazione del Governo Contraente che aveva approvato il piano di sicurezza iniziale dell'impianto portuale. Il Governo Contraente o l'organismo che opera per suo conto può approvare le proposte di cambiamento apportandovi, se del caso, ulteriori modifiche. In occasione dell'approvazione del piano di sicurezza dell'impianto portuale, il Governo Contraente deve indicare quali modifiche procedurali o fisiche devono essere sottoposte alla sua approvazione.

Approvazione dei piani di sicurezza degli impianti portuali

- 16.61 I piani di sicurezza degli impianti portuali devono essere approvati dal Governo Contraente competente; questi devono stabilire procedure adeguate per:
- .1 la presentazione dei piani di sicurezza degli impianti portuali;
 - .2 l'esame dei piani di sicurezza degli impianti portuali;

- .3 l'approvazione, con o senza modifiche, dei piani di sicurezza degli impianti portuali;
- .4 l'esame delle modifiche presentate dopo l'approvazione; e
- .5 le ispezioni e i controlli destinati a verificare se i piani di sicurezza continuano ad essere efficaci.

In tutte le fasi summenzionate occorre adottare disposizioni a tutela della riservatezza del contenuto dei piani di sicurezza degli impianti portuali.

Dichiarazione di conformità dell'impianto portuale

16.62 Il Governo Contraente sul cui territorio è situato l'impianto portuale può rilasciare una dichiarazione di conformità dell'impianto portuale. Tale dichiarazione deve indicare:

- .1 l'impianto portuale oggetto della dichiarazione di conformità;
- .2 che l'impianto portuale soddisfa le disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del codice;
- .3 il periodo di validità della dichiarazione di conformità dell'impianto portuale, che deve essere precisato dai Governi Contraenti ma non essere superiore a cinque anni; e
- .4 le disposizioni relative alle successive verifiche ad opera del Governo Contraente e alla conferma dell'effettiva esecuzione di tali verifiche.

16.63 La dichiarazione di conformità di un impianto portuale deve essere redatta secondo il modello riportato in appendice a questa parte del codice. Qualora la dichiarazione non sia redatta in inglese, spagnolo o francese, il Governo Contraente può, se lo ritiene opportuno, allegare la traduzione in una di queste lingue.

17 Agente di sicurezza dell'impianto portuale

Generalità

17.1 Nei casi eccezionali in cui l'agente di sicurezza della nave chiede precisazioni in merito alla validità dei documenti di identificazione di persone che desiderano salire a bordo della nave per ragioni ufficiali, l'agente di sicurezza dell'impianto portuale è tenuto a prestargli assistenza.

17.2 L'agente di sicurezza dell'impianto portuale non è incaricato della conferma di routine dell'identità delle persone che desiderano salire a bordo della nave.

Le sezioni 15, 16 e 18 contengono ulteriori orientamenti pertinenti.

18 Formazione, addestramento ed esercitazioni concernenti la sicurezza dell'impianto portuale

Formazione

- 18.1 L'agente di sicurezza dell'impianto portuale deve essere a conoscenza e ricevere una formazione in alcuni o tutti i settori seguenti, a seconda delle necessità:
- .1 amministrazione della sicurezza;
 - .2 convenzioni, codici e raccomandazioni internazionali pertinenti;
 - .3 legislazione e regolamentazione nazionali pertinenti;
 - .4 competenze e funzioni di altri organismi di sicurezza;
 - .5 metodologia della valutazione della sicurezza dell'impianto portuale;
 - .6 metodologia dei controlli e delle ispezioni di sicurezza dell'impianto portuale e della nave;
 - .7 operazioni navali e portuali e condizioni in cui si svolgono;
 - .8 misure di sicurezza applicate a bordo della nave e nell'impianto portuale;
 - .9 preparazione, intervento e pianificazione di emergenza;
 - .10 tecniche didattiche per la formazione in materia di sicurezza, comprese le misure e procedure di sicurezza;
 - .11 trattamento delle informazioni e delle comunicazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza;
 - .12 conoscenza delle varie forme di minacce alla sicurezza;
 - .13 riconoscimento ed individuazione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;
 - .14 riconoscimento, su base non discriminatoria, delle caratteristiche e dei modelli comportamentali delle persone che potrebbero costituire una minaccia per la sicurezza;
 - .15 tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza;
 - .16 apparecchiature e sistemi di sicurezza e loro limiti di utilizzo;
 - .17 metodologia applicata nelle verifiche, le ispezioni, i controlli e la sorveglianza;
 - .18 tecniche di perquisizione fisica e di ispezione non intrusiva;
 - .19 esercitazioni ed addestramento di sicurezza, compresi esercitazioni ed addestramenti con le navi; e
 - .20 valutazione delle esercitazioni e degli addestramenti di sicurezza.

- 18.2 Il personale dell'impianto portuale incaricato di compiti specifici in materia di sicurezza deve essere a conoscenza e ricevere una formazione in alcuni o tutti i settori seguenti, a seconda delle necessità:
- .1 conoscenza delle varie forme di minacce alla sicurezza;
 - .2 riconoscimento ed identificazione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;
 - .3 riconoscimento delle caratteristiche e dei modelli comportamentali delle persone che potrebbero costituire una minaccia per la sicurezza;
 - .4 tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza;
 - .5 tecniche di gestione e di controllo della folla;
 - .6 comunicazioni di sicurezza;
 - .7 funzionamento delle apparecchiature e dei sistemi di sicurezza;
 - .8 collaudo, taratura e manutenzione delle apparecchiature e dei sistemi di sicurezza;
 - .9 tecniche di ispezione, controllo e sorveglianza; e
 - .10 tecniche di perquisizione fisica delle persone, degli effetti personali, dei bagagli, del carico e delle provviste di bordo.
- 18.3 Gli altri membri del personale dell'impianto portuale devono avere una sufficiente conoscenza ed abitudine delle pertinenti disposizioni del piano di sicurezza dell'impianto portuale, in particolare dell'insieme o di parte dei seguenti elementi:
- .1 significato ed implicazioni dei vari livelli di sicurezza;
 - .2 riconoscimento ed individuazione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;
 - .3 riconoscimento delle caratteristiche e dei modelli comportamentali delle persone che potrebbero costituire una minaccia per la sicurezza; e
 - .4 tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza.

Esercitazioni ed addestramenti

- 18.4 Le esercitazioni e gli addestramenti mirano a garantire che il personale dell'impianto portuale sia in grado di svolgere i compiti di sicurezza affidatigli a tutti i livelli di sicurezza e di individuare eventuali lacune del sistema di sicurezza alle quali occorre ovviare.
- 18.5 Per garantire un'efficace applicazione delle disposizioni del piano di sicurezza dell'impianto portuale, è necessario effettuare esercitazioni almeno una volta ogni tre mesi, a meno che circostanze particolari non impongano di procedere altrimenti. L'esercitazione deve servire a mettere alla prova i singoli elementi del piano di

sicurezza, in particolare quelli relativi alle minacce per la sicurezza elencate al paragrafo 15.11.

18.6 Almeno una volta ogni anno civile e in ogni caso ad intervalli non superiori a 18 mesi, devono essere effettuati addestramenti che possono coinvolgere agenti di sicurezza dell'impianto portuale, di concerto con le competenti autorità dei Governi Contraenti, agenti di sicurezza della compagnia o agenti di sicurezza della nave, se disponibili. Gli addestramenti devono servire a mettere alla prova le comunicazioni, il coordinamento, la disponibilità delle risorse e le reazioni. Gli addestramenti possono consistere in:

- .1 esercitazioni su grande scala o in situazione reale;
- .2 simulazioni teoriche o seminari; o
- .3 essere associati ad altri tipi di addestramento, ad esempio interventi di emergenza o altre esercitazioni delle autorità dello Stato del porto di approdo.

19 Verifica e certificazione delle navi

Non sono previsti orientamenti supplementari.

APPENDICE ALLA PARTE B

APPENDICE 1

Modulo di dichiarazione di sicurezza tra una nave ed un impianto portuale⁴⁹

DICHIARAZIONE DI SICUREZZA

Nome della nave:	
Porto di immatricolazione:	
Numero IMO:	
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).

⁴⁹ 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.

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'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

Firma per conto e a nome	
dell'impianto portuale:	della nave:

(Firma dell'agente di sicurezza dell'impianto portuale)

(Firma del comandante o dell'agente di sicurezza della nave)

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

Comandante

Agente di sicurezza dell'impianto portuale

Agente di sicurezza della nave

Compagnia

Agente di sicurezza della compagnia

APPENDICE 2

Modulo di dichiarazione di conformità di un impianto portuale

DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ DI UN IMPIANTO PORTUALE

(Timbro ufficiale)

(Stato)

Dichiarazione n.

**Rilasciato in virtù delle disposizioni della parte B del
CODICE INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE NAVI E DEGLI
IMPIANTI PORTUALI (CODICE ISPS)**

Il governo _____

(nome dello Stato)

Nome dell'impianto portuale:

Indirizzo dell'impianto portuale:

SI CERTIFICA che la conformità del presente impianto portuale alle disposizioni del capitolo XI-2 e della parte A del codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (codice ISPS) è stata verificata e che l'impianto portuale opera conformemente al piano di sicurezza dell'impianto portuale approvato. Tale piano è stato approvato per <indicare le operazioni, tipi di navi o attività o altre informazioni pertinenti> sottoelencati (cancellare le menzioni inutili):

Nave passeggeri

Unità veloce per trasporto passeggeri

Nave cisterna veloce

Nave portarinfusa

Nave petroliera

Nave chimichiera

Nave gassiera

Piattaforma mobile di perforazione

Nave cisterna di altro tipo

La presente dichiarazione di conformità è valida fino al,
con riserva delle verifiche indicate a tergo

Rilasciato a

(luogo di rilascio della dichiarazione)

Data di rilascio

(firma dell'agente debitamente autorizzato che rilascia la
dichiarazione)

(Sigillo o timbro dell'autorità che rilascia la dichiarazione)

ATTESTATO DELLE VERIFICHE

Il governo di <inserire nome dello Stato> ha stabilito che la validità della presente dichiarazione di conformità è subordinata all'esecuzione di <inserire le pertinenti indicazioni riguardanti le verifiche (ad esempio, verifiche obbligatorie annuali o verifiche straordinarie)>.

SI CERTIFICA CHE, in occasione della verifica effettuata conformemente al paragrafo B/16.62.4 del codice ISPS, si è constatato che l'impianto portuale soddisfaceva le pertinenti disposizioni del capitolo XI-2 della Convenzione e della parte A del codice ISPS.

1a VERIFICA

Firma:.....
(Firma dell'agente autorizzato)

Luogo:.....

Data:.....

2a VERIFICA

Firma:.....
(Firma dell'agente autorizzato)

Luogo:.....

Data:.....

3a VERIFICA

Firma:.....
(Firma dell'agente autorizzato)

Luogo:.....

Data:.....

4a VERIFICA

Firma:.....
(Firma dell'agente autorizzato)

Luogo:.....

Data:.....

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

Settore(i) politico(i): Politiche dei trasporti terrestri, aerei e marittimi

Attività: Attuazione e controllo delle disposizioni sulla sicurezza marittima

DENOMINAZIONE DELL'AZIONE: REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DELLE NAVI E DEGLI IMPIANTI PORTUALI

1. LINEA(E) DI BILANCIO + DENOMINAZIONE

06 01 04 02 Protezione e sicurezza dei trasporti – spese per la gestione amministrativa

2. DATI GLOBALI IN CIFRE

2.1 Dotazione totale dell'azione (parte B): 0,525 milioni di euro in SI

2.2 Periodo di applicazione:

Indefinita, con inizio nel 2004

2.3 Stima globale pluriennale delle spese:

a) Scadenario stanziamenti di impegno/stanziamenti di pagamento (intervento finanziario) (cfr. punto 6.1.1)

milioni di euro (al terzo decimale)

	Anno 2004	2005	2006	2007	2008	2009 ed eserc. succ.	Totale
Stanziamenti di impegno							
Stanziamenti di pagamento							

b) Assistenza tecnica e amministrativa (ATA) e spese d'appoggio (SDA) (cfr. punto 6.1.2)

SI	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525
SP	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525

Totale parziale a+b							
SI	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525
SP	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525

- c) Incidenza finanziaria globale delle risorse umane e delle altre spese di funzionamento
(cfr. punti 7.2 e 7.3)

SI/SP	1,589	1,589	1,589	1,589	1,589	1,589	9,534
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTALE a+b+c							
SI	1,639	1,789	1,639	1,614	1,764	1,614	10,059
SP	1,639	1,789	1,639	1,614	1,764	1,614	10,059

2.4 Compatibilità con la programmazione finanziaria e le prospettive finanziarie

Nuova azione

La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore

La proposta impone una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie

Può essere necessario il ricorso alle disposizioni dell'accordo interistituzionale

2.5 Incidenza finanziaria sulle entrate

Nessuna incidenza finanziaria (si tratta degli aspetti tecnici dell'attuazione di una misura).

3. CARATTERISTICHE DI BILANCIO

Natura della spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione paesi candidati	Rubrica PF
SO	SD	SÌ	NO	NO	N. 3

4. BASE GIURIDICA

Articolo 80, paragrafo 2 del trattato CE

5. DESCRIZIONE E GIUSTIFICAZIONE

5.1 Necessità di un intervento comunitario

5.1.1 Obiettivi perseguiti

L'Unione europea deve mettere in opera tutti i mezzi necessari per contrastare le minacce terroristiche. Tuttavia, nonostante varie segnalazioni, il settore del trasporto marittimo ha cominciato a interessarsi alla questione della protezione dei trasporti solo recentemente. In meno di un anno, il 12 dicembre 2002, in occasione di una delle sue Conferenze diplomatiche, l'IMO (Organizzazione marittima internazionale) ha adottato due strumenti internazionali che gettano le prime basi di un sistema globale di protezione (*security*) del trasporto marittimo: da un lato, una modifica della Convenzione SOLAS (Safety Of Life At Sea) e, dall'altro, un Codice ISPS (International Ship and Port facility Security).

Questi due strumenti entreranno in applicazione il 1° luglio 2004; sul piano comunitario, è necessario che essi vengano attuati in modo armonizzato.

Va inoltre notato che il loro ambito di efficacia risulta limitato a causa della limitata sfera di competenze dell'IMO; questa situazione rappresenta un inconveniente poiché, nel settore dei trasporti marittimi, un livello effettivo di sicurezza può essere garantito soltanto da un sistema globale. Gli strumenti adottati dall'IMO si applicano infatti soltanto al trasporto marittimo internazionale, con conseguente portata geografica limitata all'interfaccia nave/porto. Inoltre, i due strumenti internazionali comprendono, da un lato disposizioni che hanno natura di semplice raccomandazione e dall'altro, pur contenendo disposizioni di natura cogente, non eliminano il rischio che tali disposizioni possano essere interpretate e adattate in modo diverso a seconda delle circostanze locali.

La Commissione ha pertanto ritenuto necessario ricorrere allo strumento del regolamento comunitario allo scopo di:

- mettere gli Stati membri nelle migliori condizioni possibile per dare tempestiva attuazione ai nuovi strumenti in materia di sicurezza marittima adottati dalla Conferenza diplomatica dell'IMO il 12 dicembre 2002, fornendo una base per la loro interpretazione e la loro attuazione armonizzate;
- garantire e controllare, al livello di Comunità, il conseguimento del principale obiettivo di questi strumenti internazionali: una migliore sicurezza (*security*) delle navi e degli impianti portuali;
- assicurare parità di condizioni di accesso, in tutta l'Unione europea, nonché di controllo dei mercati e delle attività connesse al settore marittimo.

5.1.2 Disposizioni adottate in relazione alla valutazione ex ante

Dal febbraio al dicembre 2002, gli Stati membri e la Commissione hanno partecipato a tre sessioni tecniche e ad una Conferenza diplomatica dell'IMO convocate di urgenza, e mirate a risolvere la questione della sicurezza del trasporto marittimo internazionale. La Comunità, nel suo complesso, ritiene che si tratti di un aspetto certamente nuovo, ma che va affrontato con assoluta priorità per le seguenti ragioni:

- la quota preponderante, in termini di volume, nonché sotto il profilo dell'approvvigionamento strategico, del trasporto marittimo negli scambi commerciali mondiali,

- i rischi in cui questo modo di trasporto incorre sia a causa della sua impreparazione sia a causa della estensione mondiale delle sue attività,
- fattori geopolitici costantemente presenti e di grande attualità.

5.1.3 Disposizioni adottate a seguito della valutazione ex post

5.2 Azioni previste e modalità dell'intervento di bilancio

Il regolamento impone agli Stati membri di predisporre un piano nazionale, nonché un piano da adottare anticipatamente rispetto alle date stabilite dall'IMO, delle misure destinate a rafforzare la sicurezza del trasporto marittimo. Ogni regime nazionale dovrà essere soggetto al controllo del suo avvio e del suo funzionamento ad opera di un'autorità nazionale centrale.

La coerenza e l'organicità del dispositivo che dovrà garantire la sua affidabilità al livello dell'UE, soprattutto nella prospettiva dell'ampliamento; pertanto, la Commissione è incaricata di avviare procedure di ispezione per verificare le modalità in base alle quali viene controllata l'attuazione dei piani nazionali adottati in virtù del regolamento.

La Commissione dovrà inoltre centralizzare, analizzare e elaborare un cospicuo volume di informazioni di natura tecnica ed operativa in materia di sicurezza, fornite dagli Stati membri.

La Commissione deve inoltre effettuare il controllo preventivo di conformità dei progetti di accordi bilaterali o multilaterali che gli Stati membri potranno concludere ai fini del trasporto marittimo intracomunitario a breve raggio.

5.3 Modalità di attuazione

Gestione diretta, da parte della Commissione, mediante personale statutario o esterno, con ricorso al sostegno dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 7 della proposta di regolamento, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima deve assistere la Commissione nei suoi compiti di ispezione, nonché nella conservazione e nel monitoraggio delle informazioni comunicate dagli Stati membri.

Il contributo che la sua esperienza e la sua conoscenza del settore marittimo dovrà dettare l'Agenzia europea per la sicurezza marittima, è in effetti indispensabile per la riuscita del dispositivo di sicurezza marittima preconizzato. Infatti, l'assolvimento di questi nuovi compiti impone il ricorso ad esperti altamente specializzati che, per loro stessa natura, non possono né debbono essere dipendenti della Commissione⁵⁰.

⁵⁰ Tuttavia, se l'evoluzione dell'organico dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima dovesse rivelarsi insufficiente, sarà opportuno aumentare in pari misura il numero di funzionari dell'ufficio degli ispettori della sicurezza marittima (presso la Commissione) in modo che questo personale possa far fronte a tutti i compiti descritti nella proposta di regolamento.

6. INCIDENZA FINANZIARIA

6.1 Incidenza finanziaria totale sulla parte B (per tutto il periodo di programmazione)

Il costo dell'azione viene calcolato aggiungendo le spese individuali su base annua, cominciando dal 2004, anno in cui l'azione comunitaria proposta entra in vigore.

Questi costi individuali consistono in una somma unitaria di 25 000 € per l'organizzazione di riunioni di un giorno con gli esperti del settore in questione, onde consentire alla Commissione di procedere agli adeguamenti della normativa come previsto dall'articolo 11 della proposta di regolamento.

Nei tre primi anni, dovrebbero essere necessarie due riunioni di esperti all'anno. Negli anni successivi dovrebbe essere sufficiente una sola riunione all'anno.

Inoltre, i servizi della Commissione hanno intenzione di fare effettuare uno studio per valutare l'impatto e l'efficacia delle misure adottate. Lo studio dovrà essere svolto nel corso dell'anno N+2, e successivamente ogni tre anni. Questo esercizio di valutazione a cadenze regolari è necessario per consentire alla Commissione di proporre, mediante la procedura del comitato, le modifiche eventualmente necessarie del sistema qui proposto. Il costo unitario di ciascuno studio è valutato a 150 000 €.

6.1.1 Assistenza tecnica e amministrativa (ATA), spese di appoggio (SDA) e spese TI (stanziamenti di impegno)

SI in milioni di euro (al terzo decimale)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ed esercizi success	Totale
a) Studi		0,150			0,150		0,300
b) Riunioni di esperti	0,050	0,050	0,050	0,025	0,025	0,025	0,225
TOTALE	0,050	0,200	0,050	0,025	0,175	0,025	0,525

Se necessario, spiegare il modo di calcolo

7. INCIDENZA SUL PERSONALE E SULLE SPESE AMMINISTRATIVE

7.1 Incidenza sulle risorse umane

Tipi di posti		Personale da assegnare alla gestione dell'azione su risorse esistenti e/o supplementari		Totale	Descrizione delle mansioni inerenti all'azione
		Numero di posti permanenti	Numero di posti temporanei ⁵¹		
Funzionari o Agenti temporanei	A	0,5	8	13,5	Amministratore principale (già esistente) Amministratore Ispettori di sicurezza Amministratore aggiunto Segretari/segretarie dell'ufficio degli ispettori
	B	1			
	C	1	2		
Totale		3,5	10		

7.2 Incidenza finanziaria globale delle risorse umane

Tipo di risorse umane	Importi in euro	Modo di calcolo *
Funzionari Agenti temporanei	378 000 € 1 080 000 €	Costi medi dei funzionari della Commissione, ivi comprese le spese generali (108 000 €/anno/funzionario)
Totale	1 458 000 €	

Gli importi corrispondono alle spese totali per 12 mesi.

7.3 Altre spese di funzionamento derivanti dall'azione

Linea di bilancio (n. e denominazione)	Importi in euro	Modo di calcolo
Dotazione globale (Titolo A7) A0701 - Missioni (ABB-06 01)	112 500 €	3 missioni ispettive ciascuna di 5 giorni circa in ciascuno degli Stati membri (3 x 25 SM x 1 500 €)
A07031 - Comitati obbligatori (ABB-06 01) ⁽¹⁾	18 750 €	1 riunione del Comitato COSS, nella formazione "sicurezza marittima". Rimborso delle spese di viaggio degli esperti nazionali stimato in media in: 25 x 750 €/esperto
Totale	131 250 €	

Gli importi corrispondono alle spese totali dell'azione per 12 mesi.

⁽¹⁾ Precisare il tipo di comitato e il gruppo di cui fa parte.

I.	Totale annuale (7.2 + 7.3)	1 589 250 €
II.	Durata dell'azione	indefinita
III.	Costo totale dell'azione (I x II)	indefinita

⁵¹ Questi importi si basano sull'ipotesi che l'Agenzia europea per la sicurezza marittima disponga, dal canto suo, dell'organico necessario ad assolvere ai compiti ad esso conferiti dall'articolo 10, paragrafo 7 della presente proposta.

8. CONTROLLO E VALUTAZIONE

8.1 Sistema di controllo

Sarà approvato un sistema di monitoraggio, da realizzarsi in particolare mediante ispezioni negli Stati membri e studi periodici di impatto.

8.2 Modalità e periodicità della valutazione

I servizi della Commissione intendono far svolgere uno studio di valutazione dell'impatto e dell'efficacia delle misure adottate, che dovrà essere effettuato durante l'anno N+2, e in seguito con frequenza triennale.

Inoltre, sei mesi dopo la data di applicazione del regolamento proposto, la Commissione, in cooperazione con le autorità nazionali, inizierà ad effettuare ispezioni per verificare le modalità di controllo dell'attuazione dei piani nazionali adottati nel quadro del regolamento. Le ispezioni terranno conto delle informazioni fornite dalle autorità nazionali, e in particolare delle relazioni di controllo.

9. MISURE ANTIFRODE

L'attività dell'ufficio degli ispettori della sicurezza marittima della Commissione sarà assoggettata agli abituali procedimenti di audit della Commissione.

SCHEMA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali.

NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO

COM(2003) 229 definitivo 2003/0089 (COD)

LA PROPOSTA

1. In considerazione del principio di sussidiarietà esporre i motivi per i quali è necessaria una normativa comunitaria in questo settore, nonché gli obiettivi principali.

I recenti avvenimenti e il generalizzarsi delle minacce terroristiche hanno fatto rapidamente prendere coscienza agli operatori del trasporto marittimo della necessità di rafforzare la sicurezza. L'IMO (Organizzazione marittima internazionale) ha adottato, nel dicembre 2002, una serie di provvedimenti che troverà un'applicazione nel traffico marittimo internazionale. L'UE deve, da un lato, garantire la loro applicazione omogenea all'interno della Comunità e, d'altro lato, deve applicare alcune misure di sicurezza al traffico marittimo nazionale degli Stati membri allo scopo di pervenire ad un livello globale di sicurezza dei trasporti marittimi.

L'IMPATTO SULLE IMPRESE

2. Determinare l'incidenza della proposta:

– su quali settori di attività?

Navi mercantili, società di navigazione e impianti portuali.

– su imprese di quali dimensioni?

Le imprese del settore di tutte le dimensioni.

– Esistono nella Comunità zone geografiche particolari in cui sono stabilite tali imprese?

No, tutti gli Stati membri sono interessati se ed in quanto sono Stati che battono la bandiera della nave; tredici di loro sono interessati in quanto Stati di approdo.

3. Quali misure dovranno prendere le imprese per conformarsi alla proposta?

Le imprese dovranno istituire procedure di sicurezza e acquistare le attrezzature necessarie. Assicurare la formazione del personale alle esigenze della sicurezza. È presumibile che sarà necessario assumere nuovo personale (quanto meno gli agenti di sicurezza delle navi, le società e le installazioni portuali, nonché il personale delle amministrazioni).

4. Quali effetti economici potrà avere la proposta:

– sull'occupazione?

È probabile che vengano creati posti di lavoro per l'adempimento dei compiti di sicurezza nelle navi e negli impianti portuali, nonché nelle società specializzate nella sicurezza e protezione.

– sugli investimenti e sulla costituzione di nuove imprese?

Le società marittime e gli impianti portuali devono acquistare equipaggiamenti di sicurezza. Inoltre, le ditte specializzate in materia di sicurezza potranno registrare una crescita.

– sulla competitività delle imprese?

Nessuno, nella misura in cui saranno soggette alle stesse disposizioni.

5. La proposta contiene misure destinate a tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (esigenze più limitate o diverse ecc.)?

Non direttamente, ma poiché gli obiettivi delle misure di sicurezza sono specifici per ciascun tipo di attività, è probabile che l'impatto sulle piccole navi, le loro società e gli impianti portuali che ad esse prestano servizi sia meno considerevole.

CONSULTAZIONE

6. Elenco delle organizzazioni consultate in merito alla proposta e sintesi dei punti essenziali della loro posizione.

Va rilevato che:

- Tutte le organizzazioni internazionali rappresentative del settore hanno partecipato, in qualità di osservatori, ai lavori dell'IMO sulla sicurezza marittima.
- La Commissione ha lanciato uno studio d'impatto su queste misure. Il consulente prescelto ha associato ai suoi lavori l'European Sea Ports Organisation (ESPO), la Federation of European Private Ports Operators (FEPORT), e l'European Community Shipowner's Association (ECSA).

Mentre i rappresentanti dell'industria condividono interamente l'esigenza di rafforzare la sicurezza del trasporto marittimo internazionale, essi potrebbero invece nutrire riserve a spingersi al di là delle disposizioni che l'IMO ha dichiarato obbligatorie.