

CAPITOLO XI-2 (Misure speciali per incrementare la sicurezza marittima)

Regola 1 – Definizioni

1. Per gli scopi di questo capitolo, se non diversamente stabilito:
 - 1 *Bulk carrier* identifica una porta rinfuse come definita dalla regola IX/1.6.
 - 2 *Chemical tanker* identifica una chimichiera come definita dalla regola VII/8.2.
 - 3 *Gas carrier* identifica una gasiera come definita dalla regola VII/11.2.
 - 4 *High-speed craft* identifica un'unità veloce come definita dalla regola X/1.2.
 - 5 *Mobile offshore drilling unit* identifica un'unità mobile di perforazione off-shore come definita dalla regola IX/1.
 - 6 *Oil tanker* identifica una petroliera come definita dalla regola II-1/2.12.
 - 7 *Company* identifica la compagnia di navigazione come definita dalla regola IX/1.
 - 8 *Ship/port interface* identifica l'azione reciproca che si manifesta quando una nave è direttamente e immediatamente condizionata da azioni che coinvolgono movimento di persone, merci o da forniture di servizi portuali.
 - 9 *Port facility* è un'area, come determinata dal Governo contraente o dall'Autorità designata, dove hanno luogo le "ship/port interface". Sono incluse le zone d'ancoraggio, zone d'attesa e le vie d'accesso verso il mare.
 - 10 *Ship to ship activity* identifica un'attività non correlata ad una port facility che comprende il trasferimento di merce o persone da una nave ad un'altra.
 - 11 *Designed Authority* identifica l'organizzazione o amministrazione, all'interno del Governo contraente, responsabile di assicurare l'implementazione delle regole di questo capitolo riguardanti le port facility e le ship/port interface.
 - 12 *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* identifica il codice internazionale per la security delle navi e delle aree portuali suddiviso nella Parte A (le regole della quale saranno obbligatorie) e nella Parte B (le regole della quale saranno consigliate).
 - 13 *Security incident* identifica ogni atto o circostanza sospetta che minaccia la sicurezza di una nave compresa un'unità mobile di perforazione e un'unità veloce o un'area portuale attrezzata (port facility) o di una attività di trasbordo o allibo.
 - 14 *Security level* identifica la specificazione del grado di rischio quando viene tentata o quando si verifica un'azione di minaccia alla sicurezza.
 - 15 *Declaration of security* identifica un accordo raggiunto tra una nave e una "port facility" o un'altra nave con cui si avranno operazioni, specificante le misure di sicurezza che ognuno metterà in pratica.
 - 16 *Recognized security organization* identifica un'organizzazione con appropriate competenze nelle materie di security e con appropriate conoscenze di operazioni portuali e navali autorizzata a svolgere accertamenti, verifiche, attività di prove e certificazione richieste da questo capitolo e dalla parte A dell'ISPS Code.
2. Il termine nave, quando usato nelle regole da 3 a 13, include le unità mobili di perforazione off-shore e le unità veloci.
3. Il termine tutte le navi, quando usato, identifica tutte le navi alle quali si applica questo capitolo.
4. Il termine Governo contraente, quando usato nelle regole 3, 4, 7, 10, 11, 12 e 13 include un riferimento alla Designated Authority.

Regola 2 – Applicazione

1. Questo Capitolo si applica:
 - 1 ai seguenti tipi di navi impegnate in viaggi internazionali:
 - 1.1 navi passeggeri, comprese le unità veloci da passeggeri;
 - 1.2 navi da carico, comprese quelle veloci, uguali o superiori alle 500 TSL;
 - 1.3 unità di perforazione off-shore;

- 2 alle aree portuali al servizio di navi che intraprendono viaggi internazionali.
2. Nonostante quanto sopra i Governi contraenti determineranno le estensioni all'applicazione di questo Capitolo e all'applicazione della parte A del codice ISPS per quelle aree portuali rientranti nel loro territorio sebbene utilizzate principalmente per navi che intraprendono viaggi nazionali e solo occasionalmente interessate al servizio di navi che arrivano o partono per viaggi internazionali.
 - 2.1 I Governi contraenti baseranno le loro decisioni sulla valutazione della sicurezza per le aree portuali in accordo con le previsioni della parte A del Codice ISPS.
 - 2.2 Ogni decisioni che il Governo contraente prenderà non dovrà compromettere il livello di sicurezza che si è inteso conseguire da questo Capitolo e dalla parte A del Codice ISPS.
 3. Sono escluse dall'applicazione di questo Capitolo le navi da guerra, il naviglio ausiliario e ogni altra nave che appartiene o opera per il Governo contraente ed usata esclusivamente per servizi non commerciali.
 4. Nessuna regola di questo Capitolo pregiudicherà il diritto e il dovere degli Stati rispetto alla legge internazionale.

Regola 3 – Obbligo dei Governi contraenti con rispetto alla sicurezza

1. Le Amministrazioni regoleranno i livelli di sicurezza e forniranno le informazioni del livello di sicurezza alle navi battenti la loro bandiera. Quando si verificano cambiamenti nel livello di sicurezza, le informazioni di sicurezza saranno aggiornate.
2. I governi contraenti regoleranno i livelli di sicurezza e forniranno le informazioni del livello di sicurezza alle aree portuali all'interno del loro territorio ed alle navi prima dell'entrata in un porto o mentre sono in un porto all'interno del loro territorio.

Regola 4 – Requisiti per le compagnie e le navi

1. Le compagnie aderiranno ai requisiti relativi a questo capitolo e alla parte A del codice ISPS, considerando le indicazioni fornite nella parte B del codice ISPS.
2. Le navi aderiranno ai requisiti relativi a questo capitolo ed alla parte A del codice ISPS, considerando le indicazioni fornite nella parte B del codice ISPS e tale conformità sarà verificata e certificata nella maniera prevista dalla parte A del codice ISPS.
3. Prima di entrare in un porto o mentre si trova in un porto all'interno del territorio di un governo contraente, la nave aderirà ai requisiti del livello di sicurezza previsti da quel governo contraente, se tale livello di sicurezza è superiore al livello di sicurezza assegnato dall'Amministrazione per quella nave.
4. Le navi risponderanno senza eccessivo ritardo all'aumento del livello di sicurezza.
5. Dove una nave non è conforme ai requisiti di questo capitolo o alla parte A del codice ISPS, o non può aderire ai requisiti del livello di sicurezza previsto dal Governo contraente o da altro governo contraente applicabile a quella nave, allora la nave informerà l'autorità competente prima della condotta delle operazioni o prima dell'entrata in porto.

Regola 5 – Specifiche responsabilità delle compagnie

La compagnia si accerterà sempre che il comandante abbia a bordo, in ogni momento, le informazioni attraverso cui gli ufficiali debitamente autorizzati da un governo contraente possano stabilire:

1. chi è responsabile alla scelta dei membri d'equipaggio o di altre persone attualmente impiegate o assunte a bordo della nave in ogni ruolo/funzione relativa all'attività di quella nave;
2. chi è responsabile di decidere l'impiego della nave; e
3. nei casi in cui la nave è utilizzata sotto contratto di noleggio, chi sono i noleggiatori.

Regola 6 – Sistema di sicurezza d'allarme a bordo

1. Tutte le navi dovranno essere provviste di un sistema di sicurezza d'allarme come segue:
 1. navi costruite il o dopo l' 1 Luglio 2004;
 2. navi passeggeri, incluse le unità veloci, costruite prima dell' 1 Luglio 2004, non più tardi della prima visita alle installazioni radio dopo l'1 Luglio 2004;
 3. petroliere, chimichiere, gasiere, portarinfuse in genere e navi da carico veloci di stazza uguale o superiore alle 500 TSL costruite prima dell'1 Luglio 2004, non più tardi della prima visita alle installazioni radio dopo l'1 Luglio 2004;
 4. tutte le altre navi da carico uguali o superiori alle 500 TSL e le unità di perforazione mobile costruite prima dell'1 Luglio 2004, non più tardi della prima visita alle installazioni radio dopo l'1 Luglio 2006.
2. Il sistema di allarme di sicurezza della nave, una volta attivato, deve:
 1. iniziare a trasmettere un segnale d'allarme di sicurezza ad un'autorità competente indicata tramite l'Amministrazione, che in queste circostanze può includere la Compagnia della nave. Il segnale deve identificare la nave, la relativa posizione ed indicare che la sicurezza della nave è stata minacciata o si è compromessa;
 2. non trasmettere l'allarme di sicurezza della nave a qualsiasi altra nave;
 3. non provocare nessun tipo di allarme a bordo;
 4. continuare a trasmettere l'allarme di sicurezza fino a quando non disattivato o ripristinato il sistema.
3. Il sistema di allarme di sicurezza della nave:
 1. deve poter essere attivato dal ponte di navigazione ed in almeno un'altra posizione;
 2. deve essere conforme a standard di prestazioni non inferiori a quelli adottati dall'organizzazione.
4. I punti di attivazione del sistema di allarme di sicurezza della nave saranno progettati in modo da impedire attivazioni casuali dell'allarme di sicurezza.
5. I requisiti di un sistema di allarme di sicurezza possono essere conformi agli usi delle installazioni radiofoniche montate in conformità con i requisiti del capitolo IV, se tutti i requisiti di questa regola sono soddisfatti.
6. Quando un'Amministrazione riceve la comunicazione di un allarme di sicurezza di una nave, immediatamente informerà lo Stato nelle cui vicinanze la nave sta operando.
7. Quando un Governo contraente riceve la comunicazione di un allarme di sicurezza da una nave che non è autorizzata a battere la propria bandiera, immediatamente informerà l'Amministrazione relativa e, se appropriato, lo Stato nelle cui vicinanze la nave sta operando.

Regola 7 – Minacce alle navi

1. I governi contraenti regoleranno i livelli di sicurezza e forniranno le informazioni del livello di sicurezza alle navi che operano nel loro mare territoriale o che abbiano comunicato l'intenzione di entrare nel loro mare territoriale.
2. I governi contraenti forniranno un punto di contatto attraverso cui tali navi possono chiedere consigli o assistenza e attraverso il quale possano segnalare tutti i fatti che riguardano la sicurezza di altre navi, movimenti o comunicazioni.
3. Dove un rischio di attacco è stato identificato, il governo contraente interessato informerà le navi interessate e le loro Compagnie:
 1. del livello corrente di sicurezza;
 2. di qualsiasi misura di sicurezza che dovrebbe essere messa in atto dalle navi interessate per proteggersi dall'attacco, in conformità con le disposizioni della parte A del codice ISPS;
 3. delle misure di sicurezza che lo Stato costiero ha deciso mettere in atto sul posto, come appropriate.

Regola 8 – Discrezionalità del Comandante per la protezione e sicurezza della nave

1. Il comandante di una nave non sarà condizionato dalla Compagnia, dal noleggiatore o da qualunque altra persona dal prendere decisioni o dall'eseguire azioni che, nel giudizio professionale dello stesso, siano necessarie per mantenere la sicurezza e la salvezza della nave. Ciò include il diniego di accesso alle persone (tranne quelle identificate come debitamente autorizzate da un governo contraente) o ai loro effetti personali e il rifiuto di caricare merce, compresi i contenitori o altre unità chiuse di trasporto del carico.
2. Se, nel giudizio professionale del comandante, durante le operazioni si dovessero verificare discordanze tra il grado di sicurezza ritenuto necessario ed i requisiti di sicurezza applicati alla nave, egli metterà in atto quei requisiti di sicurezza della nave secondo il grado da lui accertato. In tali casi, il comandante può mettere in atto le misure di sicurezza provvisorie ed immediatamente informerà l'Amministrazione e, se conveniente, il governo contraente del porto in cui la nave sta operando o dove intende entrare. Qualsiasi misura di sicurezza provvisoria in applicazione di questa regola, al più alto grado possibile, dovrà essere proporzionata al livello prevalente di sicurezza. Quando si verificano tali casi, l'Amministrazione accerterà che tali conflitti siano risolti e che la possibilità di ricorrenza sia minimizzata.

Regola 9 – Controlli e misure di conformità

1. Controllo delle navi in porto
 - 1.1 Agli effetti di questo capitolo, ogni nave a cui questo capitolo si applica è soggetta al controllo di un altro governo contraente a mezzo ufficiali debitamente autorizzati da quel governo, che possono essere gli stessi di quelli che effettuano le funzioni di cui alla regola I/19 (PSC). Tale controllo sarà limitato a verificare che a bordo vi sia un Certificato di Sicurezza Internazionale valido della nave o un Certificato di Sicurezza Internazionale ad interim valido rilasciato come previsto dalle disposizioni della parte A del codice ISPS, che se valido sarà accettato, a meno che ci siano motivi ragionevoli per credere che la nave non sia conforme ai requisiti di questo capitolo o alla parte A del codice ISPS.
 - 1.2 Quando ci sono tali motivi, o dove nessun certificato valido è prodotto una volta richiesto, gli ufficiali debitamente autorizzati dal governo contraente imporranno tutte le misure di controllo rispetto a quella nave nella maniera prevista nel paragrafo 1.3. Qualsiasi misura imposta dovrà essere proporzionata, considerando le indicazioni fornite nella parte B del codice ISPS.
 - 1.3 Tali misure di controllo sono specificate come segue: ispezione della nave, ritardare la nave, detenere la nave, limitazione delle operazioni compreso il movimento all'interno del porto, o espulsione della nave dal porto. Tali misure di controllo possono includere ulteriormente o alternativamente altre misure amministrative o correttive.
2. Navi che intendono entrare in un porto di un altro governo contraente
 - 2.1 Agli effetti di questo capitolo, un governo contraente può richiedere che le navi che intendano entrare nei relativi porti forniscano le seguenti informazioni agli ufficiali debitamente autorizzati da quel governo al fine di accertare la conformità a questo capitolo prima dell'entrata in porto allo scopo di evitare la necessità di imporre misure di controllo:
 - .1 che la nave possieda un certificato valido ed il nome della autorità di rilascio;
 - .2 il livello di sicurezza a cui la nave attualmente sta funzionando;
 - .3 il livello di sicurezza a cui la nave ha funzionato nel porto precedente in cui ha condotto operazioni portuali all'interno del periodo specificato nel paragrafo 2.3;

- .4 ogni misura speciale o supplementare di sicurezza che sia stata approntata in nave nel porto precedente in cui ha condotto operazioni portuali all'interno del periodo specificato nel paragrafo 2.3;
- .5 le procedure appropriate di sicurezza della nave mantenute durante le operazioni di allibo o trasbordo all'interno del periodo ha specificato nel paragrafo 2.3;
- .6 altre informazioni relative alle misure di sicurezza pratiche (ma non ai particolari del programma di sicurezza della nave), prese in accordo con le indicazioni fornite dalla parte B del codice ISPS.

Se richiesto dal governo contraente, la nave o la compagnia forniranno le informazioni richieste sopra.

2.2 Ogni nave a cui questo capitolo si applica che intende entrare in un porto di un altro governo contraente fornirà le informazioni descritte nel paragrafo 2.1 a richiesta degli ufficiali debitamente autorizzati da quel governo.

Il comandante può rifiutare di fornire tali informazioni tenendo conto che l'omissione potrà provocare il divieto di entrare in porto.

2.3 La nave registrerà le informazioni citate nel paragrafo 2.1 per le ultime 10 fermate nei porti in cui ha compiuto operazioni.

2.4 Se, dopo aver ricevuto le informazioni descritte nel paragrafo 2.1, gli ufficiali debitamente autorizzati dal governo contraente del porto in cui la nave intende entrare hanno motivi per ritenere che la nave non sia nella condizione di conformità ai requisiti di questo capitolo o parte A del codice di ISPS, tali ufficiali tenteranno di stabilire una comunicazione con la nave e fra la nave e l'Amministrazione per eliminare le deficienze. Se tale comunicazione non elimina le non conformità, o se tali ufficiali hanno al contrario motivi per ritenere che la nave non sia conforme ai requisiti di questo capitolo o alla parte A del codice ISPS, tali ufficiali possono prendere nei confronti di quella nave le misure previste nel paragrafo 2.5. Qualsiasi misura presa deve essere proporzionale, considerando le indicazioni fornite nella parte B del codice ISPS.

2.5 Tali provvedimenti sono :

- 1 richiesta di eliminare le deficienze causa di mancanza di conformità;
- 2 richiesta che la nave diriga ad una posizione specificata nel mare territoriale o nelle acque interne di quel governo contraente;
- 3 ispezione della nave, quando la nave è nel mare territoriale del governo contraente del porto in cui la stessa intende entrare;
- 4 divieto di fare entrare la nave in porto.

Prima dell'inizio di qualsiasi delle suddette azioni, la nave sarà informata dal governo contraente delle relative intenzioni. Su queste informazioni il comandante può decidere di non entrare più in quel porto. In tali casi, questa regola non si applicherà.

3

Disposizioni complementari

3.1 Nel caso:

- 1 dell'imposizione di una misura di controllo, tranne che non sia una misura amministrativa o correttiva, citata nel paragrafo 1.3; o
- 2 una misura citata nel paragrafo 2.5 sia stata presa, un ufficiale debitamente autorizzato dal governo contraente immediatamente informerà per iscritto l'Amministrazione specificando quali misure di controllo sono state imposte o prese e le ragioni di ciò. Il governo contraente che impone le misure o intraprende azioni informerà l'organizzazione riconosciuta di sicurezza, che ha emesso il certificato concernente la nave interessata e l'IMO quando qualsiasi misure di controllo sono state imposte o le azioni prese.

3.2 Quando l'ingresso in un porto è negato o la nave è espulsa dal porto, le autorità del porto comunicheranno quanto accaduto alle autorità dello Stato del prossimo porto di fermata,

quando conosciuto, e ad ogni altro stato costiero in accordo alle guide linea sviluppate dall'IMO. Dovrà essere garantita riservatezza e sicurezza delle informazioni.

- 3.3 Il divieto di entrare in porto o l'espulsione dal porto sono imposte solo quando gli ufficiali debitamente autorizzati dal Governo contraente abbiano fondati motivi di ritenere che la nave presenti un'immediata minaccia per la sicurezza e la salvezza delle persone, o delle navi o altri beni e non ci siano mezzi appropriati per rimuovere tale minaccia.
- 3.4 Le misure di controllo di cui al paragrafo 1.3 e i provvedimenti di cui al paragrafo 2.5 saranno imposti finchè la non conformità data da un aumento del livello delle misure di controllo o dei provvedimenti è stata eliminata a soddisfazione del Governo contraente, tenendo conto delle azioni prese dalla nave o dall'Amministrazione.
- 3.5 Quando un Governo contraente esercita i controlli di cui al paragrafo 1 o i provvedimenti di cui al paragrafo 2:
 1. saranno fatti tutti i possibili sforzi al fine di evitare di detenere o ritardare la nave eccessivamente. Se una nave in tal modo è eccessivamente detenuta o ritardata avrà diritto ad un compenso per ogni perdita o danno subito; e,
 2. gli accessi necessari alla nave non dovranno essere impediti per emergenze o ragioni umanitarie o scopi di sicurezza.

Regola 10 – Requisiti per le aree portuali

1. Le aree portuali dovranno essere conformi ai requisiti relativi di questo capitolo e della parte A del codice ISPS, considerando le indicazioni fornite nella parte B del codice ISPS.
2. I governi contraenti con aree portuali nel loro territorio, a cui questa regola si applica, accerteranno che:
 1. siano effettuate, riviste ed approvate valutazioni di sicurezza per le aree portuali in conformità con le disposizioni della parte A del codice ISPS; e
 2. siano sviluppati, rivisti, approvati e messi in atto piani di sicurezza in conformità con le disposizioni della parte A del codice ISPS.
3. I governi contraenti indicheranno e comunicheranno le misure richieste richiamate nei piani di sicurezza in funzione dei vari livelli di sicurezza, includendo la presentazione di una dichiarazione di sicurezza quando richiesta.

Regola 11 – Accordi alternativi di sicurezza

1. I governi contraenti possono quando previsto da questo capitolo e dalla parte A del codice ISPS, concludere accordi bilaterali o multilaterali con altri governi contraenti sulle disposizioni alternative di sicurezza che riguardano i viaggi internazionali brevi con itinerari fissi fra le aree portuali situate all'interno dei loro territori.
2. Qualsiasi accordo non comprometterà il livello di sicurezza di altre navi o delle aree portuali non coperte dall'accordo.
3. Nessuna nave coperta da un accordo potrà condurre attività di trasbordo o allibo con altra nave non coperta da tale accordo.
4. Tali accordi saranno rivisti periodicamente, tenendo conto dell'esperienza maturata come pure di qualsiasi cambiamento di circostanze particolari o nella valutazione delle minacce valutate contro la sicurezza delle navi, delle aree portuali o degli itinerari coperti dall'accordo.

Regola 12 – Compromesso di sicurezza equivalente

1. Una Amministrazione può permettere ad una nave particolare o ad un gruppo di navi aventi diritto a battere la relativa bandiera di attuare altre misure di sicurezza equivalenti a quelle prescritte da questo capitolo o dalla parte A del codice ISPS, se tali misure di sicurezza sono almeno efficaci quanto quelle prescritte in questo capitolo o dalla parte A del codice ISPS.

L'Amministrazione, che concede tali misure di sicurezza, comunicherà i particolari di tali misure all'IMO.

2. Nell'osservanza di questo capitolo e della parte A del codice ISPS, un governo contraente può permettere ad un'area portuale o ad un gruppo di aree portuali situate all'interno del relativo territorio, tranne quelle coperte da un accordo conclusivo in applicazione della regola 11, di applicare misure di sicurezza equivalenti a quelle prescritte in questo capitolo o nella parte A del codice ISPS, se tali misure di sicurezza sono almeno efficaci quanto quelle prescritte in questo capitolo o nella parte A del codice di ISPS. Il governo contraente, che concede tali misure di sicurezza, comunicherà i particolari di ciò all'Organizzazione.

Regola 13 – Comunicazione di informazioni

1. I governi contraenti non più tardi del 1 luglio 2004, comunicheranno all'IMO e renderanno disponibili alle compagnie e alle navi le seguenti informazioni:
 1. i nomi ed i modi per contattare l'autorità nazionale o le autorità responsabili della sicurezza per le navi e le strutture portuali;
 2. le posizioni all'interno del loro territorio coperte dai piani di sicurezza;
 3. i nomi ed i modi del contatto di chi è designato a ricevere in ogni momento gli allarmi di sicurezza, citati nella regolazione 6.2.1 e ad agire dalla costa;
 4. i nomi ed i particolari del contatto di colui che è stato indicato per essere sempre a disposizione a ricevere e ad agire su tutte le comunicazioni dei governi contraenti che esercitano le misure di conformità e di controllo, citati nella regolazione 9.3.1;
 5. i nomi ed i particolari del contatto di colui che è stato indicato per essere sempre a disposizione per fornire consiglio o l'assistenza alle navi che segnalano preoccupazioni di sicurezza, citati nella regola 7.2;e da allora in poi aggiorni tali informazioni man mano che i cambiamenti si riferiscono a ciò che succede. L'organizzazione farà circolare tali particolari ad altri governi contraenti per le informazioni dei loro ufficiali.
2. I governi contraenti non più tardi del 1 luglio 2004, comunicheranno all'Organizzazione i nomi e modi per mettersi in contatto, con i particolari, con tutte le organizzazioni riconosciute di sicurezza autorizzate a comportarsi a loro favore insieme ai particolari della responsabilità e degli stati specifici di autorità delegati a tali organizzazioni. Tali informazioni saranno aggiornate man mano che vi sono cambiamenti che si riferiscono a ciò che succede. L'organizzazione farà circolare tali particolari ad altri governi contraenti per le informazioni dei loro ufficiali.
3. I governi contraenti non più tardi del 1 luglio 2004 comunicheranno all'organizzazione una lista che individua i piani di sicurezza portuale per le port facility individuate all'interno del loro territorio insieme alla posizione o alle posizioni coperte entro ogni piano di sicurezza e la data corrispondente di approvazione e da allora in poi ogni ulteriore cambiamento che si dovesse avere la necessità di apportare quando:
 1. vi siano cambiamenti nella posizione o nelle posizioni coperte da un piano di sicurezza portuale approvato. In tali casi le informazioni da comunicare indicheranno i cambiamenti nella posizione o nelle posizioni coperte dal piano e la data in cui tali cambiamenti devono essere introdotti o sono stati effettuati;
 2. il piano di sicurezza portuale, precedentemente incluso nella lista di presentazione all'organizzazione, deve essere ritirato o è stato ritirato. In tali casi, le informazioni da comunicare indicheranno la data in cui il ritiro entrerà in vigore o è stato effettuato. In questi casi, la comunicazione sarà fatta all'organizzazione non appena possibile;
 3. vi siano aggiunte da fare alla lista dei piani di sicurezza portuale approvati. In questi casi, le informazioni da comunicare indicheranno la posizione o le posizioni coperte dal piano di sicurezza e la data di approvazione.

4. I governi contraenti, a intervalli quinquennali dopo il 1 luglio 2004, comunicheranno all'Organizzazione una lista modificata ed aggiornata che mostra tutti i piani di sicurezza portuale approvati all'interno del loro territorio insieme alla posizione o le posizioni coperto da ogni piano e la data corrispondente di approvazione (e la data di approvazione di qualsiasi correzioni). Tale lista sostituirà tutte le informazioni comunicate all'Organizzazione, conforme al paragrafo 3, durante i cinque anni precedenti.
5. I governi contraenti comunicheranno all'Organizzazione le informazioni relative ad un accordo quando concluso in applicazione della regola 11. Le informazioni comunicate includeranno:
 1. i nomi dei governi contraenti che hanno concluso l'accordo;
 2. le port facility e gli itinerari fissi coperti dall'accordo;
 3. la periodicità della revisione dell'accordo;
 4. la data dell'entrata in vigore dell'accordo; e
 5. le informazioni su qualsiasi consultazioni che sia avvenuta con altri governi contraente; e da allora in poi comunicherà, non appena praticamente possibile, all'Organizzazione le informazioni di quando l'accordo è stato emendato o si è concluso.
6. Ogni Governo contraente che consente, sotto le disposizioni della regola 12, qualunque applicazione di misure equivalenti di sicurezza riguardo ad una nave avente diritto per battere la propria bandiera o riguardo ad una port facility situata all'interno del relativo territorio, comunicherà i particolari di ciò all'Organizzazione.
7. L'organizzazione renderà disponibile le informazioni comunicate al paragrafo 3 ad altri governi contraenti su richiesta.

Nota: TRADUZIONE NON UFFICIALE EFFETTUATA SOLO PER MOTIVI DIDATTICI

VISUALIZZA CAPITOLO XI-2
IN LINGUA ORIGINALE

 [ISPS Code\CHAPTER XI-2.doc](#) 