

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 richiama alle navi battenti bandiera del suo paese di operare a un livello di sicurezza 2 o 3 nel porto di un altro governo contraente ne informa senza ritardo tale governo contraente.
- 7.9 . Quando un governo contraente fissa i livelli di sicurezza e provvede a comunicare le informazioni alle navi che operano nelle sue acque territoriali o hanno comunicato l'intenzione di entrarvi, tali navi restano vigilanti e comunicano immediatamente alla propria amministrazione e a tutti gli Stati costieri nelle vicinanze qualsiasi informazione di cui vengano a conoscenza e che possa avere un impatto sulla sicurezza marittima dell'area.
- 7.9.1. Informando tali navi del livello di sicurezza applicabile, il governo contraente, tenendo conto degli orientamenti della parte B del presente Codice, comunica loro anche tutte le eventuali misure di sicurezza da prendere e, se opportuno, le misure prese dal governo contraente per scongiurare la minaccia.

8. Valutazione di sicurezza della nave

- 8.1. La valutazione di sicurezza della nave è parte essenziale ed integrante del processo di elaborazione ed aggiornamento del piano di sicurezza della nave.
- 8.2. L'agente di sicurezza della società provvede affinché la valutazione di sicurezza della nave sia effettuata da 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)

VISTO DI CONVALIDA PER LA VERIFICA INTERMEDIA

SI CERTIFICA che in occasione della verifica intermedia richiesta dalla sezione 19.1.1 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.

Verifica intermedia Firma

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo

Data

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

VISTO DI CONVALIDA PER VERIFICHE SUPPLEMENTARI*

Verifica supplementare Firma.....

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo

Data

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

Verifica supplementare Firma.....

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo

Data

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

Verifica supplementare Firma.....

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo

Data

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

* La presente parte del certificato viene adattata dall'amministrazione che vi indica se sono state effettuate verifiche supplementari ai sensi della sezione 19.1.1.4.

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 [24] della parte A del Codice ISPS, il certificato è considerato valido fino al

[24] Cancellare le voci non pertinenti.

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 [25] è

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

Firma.....

(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo

Data

(Timbro dell'autorità che procede al rilascio)

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

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 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 interessate 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 soddisfa 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 soddisfa 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 soddisfa 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 soddisfa 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 1988 [26]. Di conseguenza, si applicano a tali navi le prescrizioni della regola XI-2/9 e gli orientamenti di questa parte del codice.

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

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 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 biglietto 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.

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 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

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 portuale [27]

[27] 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.

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).

> SPAZIO PER TABELLA >

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 addì

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

(compilare come necessario)

(indicare i numeri di telefono o i canali/frequenze radio)

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