

DIRETTIVA 2005/65/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 26 ottobre 2005****relativa al miglioramento della sicurezza dei porti****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

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

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

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

considerando quanto segue:

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ GU C 120 del 20.5.2005, pag. 28.

⁽²⁾ GU C 43 del 18.2.2005, pag. 26.

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

⁽⁴⁾ GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

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

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto

1. Obiettivo principale della presente direttiva è quello di introdurre misure comunitarie volte a migliorare la sicurezza dei porti di fronte al pericolo costituito da incidenti di sicurezza. La presente direttiva garantisce altresì che le misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004 beneficino di un rafforzamento della sicurezza nei porti.
2. Le misure di cui al paragrafo 1 sono:
 - a) norme comuni fondamentali sulle misure di sicurezza nei porti;
 - b) un meccanismo attuativo per tali norme;
 - c) meccanismi appropriati di controllo di adempienza.

Articolo 2

Campo di applicazione

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

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

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

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

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

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

1. «porto», una specifica area terrestre e marittima con confini definiti dallo Stato membro in cui il porto è situato, comprendente impianti e attrezzature intesi ad agevolare le operazioni commerciali di trasporto marittimo;
2. «interfaccia nave/porto», le interazioni che hanno luogo quando una nave è direttamente ed immediatamente interessata da attività che comportano il movimento di persone o di merci o la fornitura di servizi portuali verso la nave o dalla nave;
3. «impianto portuale», un luogo in cui avviene l'interfaccia nave/porto. Comprende aree quali le zone di ancoraggio, di ormeggio, le aree di accosto dal mare, secondo i casi;
4. «punto di contatto per la sicurezza del porto», l'organismo nominato da ogni Stato membro per fungere da punto di contatto per la Commissione e gli altri Stati membri per l'attuazione, il controllo e l'informazione sull'applicazione delle misure di sicurezza dei porti di cui alla presente direttiva;
5. «Autorità di sicurezza del porto», l'autorità responsabile per le questioni di sicurezza in un dato porto.

Articolo 4

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

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

Articolo 5

Autorità di sicurezza del porto

1. Gli Stati membri designano un'autorità di sicurezza del porto per ciascuna area portuale rientrante nel campo di applicazione della presente direttiva. Un'autorità di sicurezza del porto può essere designata per più di un porto.
2. L'autorità di sicurezza del porto ha la responsabilità di predisporre e applicare piani di sicurezza del porto in base alle conclusioni delle valutazioni di sicurezza del porto.
3. Gli Stati membri possono designare una «autorità competente per la sicurezza marittima», prevista dal regolamento (CE) n. 725/2004 quale autorità di sicurezza del porto.

Articolo 6

Valutazione di sicurezza del porto

1. Gli Stati membri provvedono a che siano effettuate valutazioni di sicurezza dei porti che rientrano nel campo di applicazione della presente direttiva. Dette valutazioni tengono debito conto delle specificità delle diverse zone di un porto e, se ritenuto opportuno dalla pertinente autorità dello Stato membro di cui trattasi, delle aree adiacenti se queste hanno un impatto sulla sicurezza del porto, e si avvalgono delle valutazioni effettuate a norma del regolamento (CE) n. 725/2004 per impianti portuali all'interno dei loro confini.
2. Ogni valutazione di sicurezza del porto è effettuata tenendo conto almeno delle prescrizioni dettagliate di cui all'allegato I.
3. Le valutazioni di sicurezza dei porti possono essere effettuate da un organismo di sicurezza riconosciuto, ai sensi dell'articolo 11.
4. Le valutazioni di sicurezza del porto sono soggette all'approvazione dello Stato membro interessato.

*Articolo 7***Piano di sicurezza del porto**

1. In funzione delle conclusioni delle valutazioni di sicurezza del porto, gli Stati membri provvedono a che siano elaborati, mantenuti e aggiornati piani di sicurezza dei porti. I piani di sicurezza dei porti prendono in debita considerazione le specificità delle diverse zone di un porto e integrano i piani di sicurezza degli impianti portuali, elaborati a norma del regolamento (CE) n. 725/2004, situati nel loro territorio.

2. I piani di sicurezza dei porti individuano, per ciascun livello di sicurezza di cui all'articolo 8:

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

3. Ogni piano di sicurezza del porto tiene conto almeno delle prescrizioni dettagliate di cui all'allegato II. Se del caso e in misura appropriata, il piano di sicurezza del porto comprende in particolare misure di sicurezza da applicare ai passeggeri e ai veicoli destinati ad essere imbarcati su navi che trasportano passeggeri e veicoli. Nei trasporti marittimi internazionali gli Stati membri interessati collaborano alla valutazione di sicurezza.

4. I piani di sicurezza dei porti possono essere elaborati da un organismo di sicurezza riconosciuto, ai sensi dell'articolo 11.

5. I piani di sicurezza del porto, prima dell'attuazione, sono soggetti all'approvazione dello Stato membro interessato.

6. Gli Stati membri assicurano che l'attuazione dei piani di sicurezza dei porti sia monitorata. Il monitoraggio viene coordinato con altre attività di controllo effettuate nei porti.

7. Gli Stati membri assicurano che si svolgano addestramenti adeguati, tenendo conto dei requisiti fondamentali delle esercitazioni di addestramento in materia di sicurezza di cui all'allegato III.

*Articolo 8***Livelli di sicurezza**

1. Gli Stati membri istituiscono un sistema di livelli di sicurezza dei porti o di parti dei porti.

2. Vi sono tre livelli di sicurezza, definiti dal regolamento (CE) n. 725/2004:

- «Livello di sicurezza 1» è il livello per cui vanno costantemente mantenute misure di sicurezza minime adeguate,
- «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,
- «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.

3. Gli Stati membri determinano i livelli di sicurezza in uso per ogni porto o parte del porto. Per ogni livello di sicurezza, uno Stato membro può determinare l'applicazione di diverse misure di sicurezza in diverse zone del porto, secondo le conclusioni della valutazione di sicurezza del porto.

4. Gli Stati membri comunicano a chi di dovere il livello di sicurezza in uso in ciascun porto o parte del porto e ogni modifica dello stesso.

*Articolo 9***Agente di sicurezza del porto**

1. In ogni porto lo Stato membro interessato approva un agente di sicurezza del porto. Ciascun porto dispone, ove possibile, di un agente di sicurezza distinto, ma, se del caso, può condividere lo stesso agente di sicurezza.

2. Gli agenti di sicurezza dei porti fungono da punti di contatto per le questioni attinenti alla sicurezza portuale.

3. Quando l'agente di sicurezza del porto e l'agente (o gli agenti) di sicurezza dell'impianto portuale o degli impianti portuali di cui al regolamento (CE) n. 725/2004 non sono la stessa persona, essi agiscono in stretta collaborazione fra loro.

*Articolo 10***Riesame**

1. Gli Stati membri assicurano che le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza dei porti siano riveduti ove opportuno e in ogni caso almeno una volta ogni cinque anni.

2. L'ambito della procedura di riesame è rispettivamente quello di cui all'articolo 6 o quello di cui all'articolo 7.

Articolo 15

Articolo 11

Organismo di sicurezza riconosciuto

Gli Stati membri possono designare organismi di sicurezza riconosciuti per i fini specificati nella presente direttiva. Gli organismi di sicurezza riconosciuti soddisfano le condizioni di cui all'allegato IV.

Articolo 12

Punto di contatto per la sicurezza del porto

Gli Stati membri dichiarano competente per gli aspetti di sicurezza portuale un punto di contatto. Gli Stati membri possono designare per gli aspetti di sicurezza portuale il punto di contatto nominato a norma del regolamento (CE) n. 725/2004. Il punto di contatto per la sicurezza del porto comunica alla Commissione l'elenco dei porti interessati dalla presente direttiva e le eventuali modifiche dell'elenco.

Articolo 13

Attuazione e controllo della conformità

1. Gli Stati membri istituiscono un sistema che garantisca una supervisione adeguata e periodica dei piani di sicurezza dei porti e della loro applicazione.

2. La Commissione, in cooperazione con i punti di contatto di cui all'articolo 12, controlla l'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri.

3. Detto controllo è effettuato congiuntamente alle ispezioni di cui all'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 725/2004.

Articolo 14

Adattamenti

Gli allegati da I a IV possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2, senza ampliare il campo di applicazione della presente direttiva.

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dal regolamento (CE) n. 725/2004.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato ad un mese.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 16

Riservatezza e diffusione delle informazioni

1. Nell'applicare la presente direttiva, la Commissione adotta, secondo il disposto della decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom⁽¹⁾, misure appropriate per tutelare le informazioni soggette all'obbligo di riservatezza a cui ha accesso o che le sono comunicate dagli Stati membri.

Gli Stati membri adottano misure equivalenti, a norma della legislazione nazionale pertinente.

2. Il personale addetto alle ispezioni di sicurezza o al trattamento di informazioni riservate relative alla presente direttiva è titolare di un livello appropriato di verifica di sicurezza da parte dello Stato membro di cui l'interessato è cittadino.

Articolo 17

Sanzioni

Spetta agli Stati membri predisporre sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive per le ipotesi di violazione delle disposizioni nazionali di attuazione della presente direttiva.

⁽¹⁾ GU L 317 del 3.12.2001, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione 2005/94/CE, Euratom (GU L 31 del 4.2.2005, pag. 66).

*Articolo 18***Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 15 giugno 2007. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 19***Relazione di valutazione**

Entro il 15 dicembre 2008 e in seguito ogni cinque anni, la Commissione presenta una relazione di valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla base, tra l'altro, delle informazioni ottenute ai sensi dell'articolo 13. Nella relazione la Commissione analizza l'ottemperanza alla direttiva da parte

degli Stati membri e l'efficacia delle misure adottate. Se necessario presenta proposte per ulteriori misure.

*Articolo 20***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 21***Destinatari**

Destinatari della presente direttiva sono gli Stati membri sul cui territorio sono situati porti di cui all'articolo 2, paragrafo 2.

Fatto a Strasburgo, addì 26 ottobre 2005.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

J. BORELL FONTELLES

Per il Consiglio

Il presidente

D. ALEXANDER

ALLEGATO I

VALUTAZIONE DI SICUREZZA DEL PORTO

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

- individuazione e valutazione dei beni e delle infrastrutture che è importante proteggere,
- individuazione di possibili minacce a beni e infrastrutture e della loro probabilità di verificarsi al fine di determinare le misure di sicurezza classificandole per ordine di priorità,
- identificazione, selezione e classificazione per ordine di priorità delle contromisure e degli adattamenti procedurali e loro grado di efficacia per ridurre la vulnerabilità,
- identificazione dei punti deboli, fattore umano compreso, delle infrastrutture, delle politiche e delle procedure.

A tal fine la valutazione copre almeno i seguenti aspetti:

- individuazione di tutte le zone pertinenti per la sicurezza del porto, definendo così anche i confini del porto. Sono compresi gli impianti portuali che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004, la cui valutazione del rischio servirà da base;
- individuazione dei problemi di sicurezza connessi con l'interfaccia fra gli impianti portuali e le altre misure di sicurezza del porto,
- individuazione dei membri del personale del porto da sottoporre ad un controllo dei precedenti e/o ad una verifica di sicurezza a causa della loro interazione con aree ad alto rischio,
- suddivisione del porto, se opportuno, in base alla probabilità di attentati alla sicurezza. Le zone vanno valutate non solo sulla base del loro profilo quali potenziali bersagli, ma anche per la potenziale funzione di passaggio in caso di attacco diretto contro zone limitrofe,
- individuazione delle variazioni del rischio, per esempio stagionali,
- individuazione delle caratteristiche specifiche di ciascuna zona, quali ubicazione, punti di accesso, approvvigionamento elettrico, sistema di comunicazioni, proprietà, utenza e altri elementi ritenuti pertinenti dal punto di vista della sicurezza,
- individuazione degli scenari di potenziale minaccia per il porto. Il porto nel suo insieme o una parte specifica della sua infrastruttura, un carico, bagagli, persone e mezzi di trasporto situati all'interno del porto possono essere l'oggetto immediato di una precisa minaccia,
- individuazione delle conseguenze specifiche di uno scenario di pericolo. Le conseguenze possono interessare una o più zone. Occorre individuare le conseguenze dirette e indirette, prestando particolare attenzione al rischio di perdite umane,
- individuazione del possibile grappolo di effetti di un incidente di sicurezza,

- individuazione delle vulnerabilità di ciascuna zona,
 - individuazione di tutti gli aspetti organizzativi connessi con la sicurezza complessiva del porto, fra cui la divisione esistente fra tutte le autorità di sicurezza e le norme e procedure in vigore,
 - individuazione delle vulnerabilità della sicurezza globale del porto, connesse con gli aspetti organizzativi, legislativi e procedurali,
 - individuazione di misure, procedure e azioni volte a ridurre le vulnerabilità critiche. Occorre prestare un'attenzione particolare ad esigenze e mezzi di controllo o di restrizione dell'accesso a tutto il porto o a specifiche parti di esso, fra cui l'identificazione di passeggeri, dipendenti del porto e altri lavoratori, visitatori ed equipaggi delle navi, nonché i requisiti di monitoraggio delle zone e delle attività e il controllo delle merci e dei bagagli. Misure, procedure e azioni devono essere proporzionate alla percezione del rischio, che può variare da una zona all'altra del porto,
 - individuazione del modo in cui misure, procedure e azioni debbano essere rafforzate in caso di aumento del livello di sicurezza,
 - individuazione dei requisiti specifici per trattare determinati aspetti di sicurezza, quali merci, bagagli, serbatoi, provviste o persone «sospetti», pacchi sconosciuti, pericoli noti (per esempio bombe). Tali requisiti devono anche servire per determinare se sia preferibile risolvere il problema direttamente sul posto oppure trattarlo dopo il trasferimento in una zona sicura,
 - individuazione di misure, procedure e azioni volte a limitare e mitigare le conseguenze,
 - individuazione delle divisioni dei compiti che consentano l'applicazione adeguata e corretta delle misure, procedure e azioni individuate,
 - focalizzazione dell'attenzione, ove appropriato, sul rapporto con altri piani di sicurezza (per esempio piani di sicurezza degli impianti portuali) e su altre misure di sicurezza esistenti. Occorre anche considerare il rapporto con altri piani di risposta (per esempio piano di risposta in caso di marea nera, piano di emergenza del porto, piano di intervento medico, piano in caso di disastro nucleare, ecc.),
 - individuazione dei requisiti di comunicazione per l'attuazione delle misure e delle procedure,
 - focalizzazione dell'attenzione su misure volte ad evitare la diffusione di informazioni sensibili dal punto di vista della sicurezza,
 - individuazione della necessità di conoscere tutti i soggetti direttamente coinvolti, nonché il pubblico, ove necessario.
-

ALLEGATO II

PIANO DI SICUREZZA DEL PORTO

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

Il piano di sicurezza del porto:

- definisce tutte le zone pertinenti per la sicurezza del porto. In funzione della valutazione di sicurezza del porto, misure, procedure ed azioni possono variare da una zona all'altra e alcune zone possono necessitare di misure preventive più rigorose. Occorre prestare un'attenzione particolare alle interfacce tra zone diverse, individuate dalla valutazione di sicurezza del porto,
- garantisce il coordinamento tra misure di sicurezza relative a zone aventi caratteristiche di sicurezza diverse,
- prevede, ove necessario, misure diversificate per diverse parti del porto, diversi livelli di sicurezza e specifiche informazioni di *intelligence*,
- individua una struttura organizzativa a supporto del miglioramento della sicurezza del porto.

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

- requisiti di accesso. Per alcune zone, tali requisiti entrano in vigore solo se i livelli di sicurezza superano un determinato limite. Tutti i requisiti e tutti i limiti devono essere riportati dettagliatamente nel piano di sicurezza del porto,
- requisiti di controllo dei documenti di identità, dei bagagli e delle merci. I requisiti possono essere di applicazione solo in determinate zone ed essere di piena applicazione solo in talune di esse. Le persone in entrata o presenti in una determinata zona possono essere soggette al controllo. Il piano di sicurezza del porto rispecchia in modo appropriato i risultati della valutazione di sicurezza del porto, strumento di individuazione dei requisiti di sicurezza per ciascuna zona e ciascun livello di sicurezza. Se si ricorre a specifiche tessere di identificazione per fini di sicurezza del porto, occorre istituire procedure chiare per il rilascio, l'uso, il controllo e la restituzione di tali documenti. Tali procedure devono tener conto delle specificità di determinati gruppi di utenti del porto, consentendo misure specifiche per limitare l'impatto negativo dei requisiti di controllo di accesso. Le diverse categorie devono comprendere almeno marinai, funzionari pubblici, coloro che vi lavorano o vi si recano abitualmente, residenti del porto e lavoratori o visitatori occasionali,
- collegamento con le autorità preposte al controllo delle merci, dei bagagli e dei passeggeri. Ove necessario, il piano deve disporre il collegamento dei sistemi di informazione e autorizzazione di tali autorità, compresi eventuali sistemi di autorizzazione che precede l'arrivo,
- procedure e misure per il trattamento di merci, bagagli, serbatoi, provviste o persone sospette, compresa l'individuazione di una zona di sicurezza, nonché per altri casi di sicurezza e violazioni della sicurezza del porto,
- requisiti di monitoraggio per zone specifiche o attività che vi si svolgono. Le esigenze di soluzioni tecniche e le stesse soluzioni tecniche si baseranno sulla valutazione di sicurezza del porto,

- segnaletica. Le zone in cui vigono requisiti di accesso e/o controllo vanno segnalate adeguatamente. Le esigenze di controllo e di accesso tengono debito conto di tutte le pertinenti regolamentazioni e prassi esistenti. La sorveglianza delle attività deve essere indicata adeguatamente se la legislazione nazionale lo richiede,
 - autorizzazioni di comunicazione e sicurezza. Tutte le pertinenti informazioni di sicurezza devono essere comunicate in modo appropriato in conformità delle norme di autorizzazione di sicurezza contenute nel piano. In considerazione della delicatezza di talune informazioni, le comunicazioni sono autorizzate secondo necessità (principio della «necessità di sapere»), ma sono contemplate, ove necessario, procedure per le comunicazioni dirette al pubblico. Le norme di autorizzazione di sicurezza fanno parte del piano e sono volte a tutelare le informazioni sensibili dalla possibilità di comunicazione non autorizzata.
 - notifica degli incidenti di sicurezza. Onde garantire una risposta rapida, il piano di sicurezza del porto deve precisare chiari requisiti di notifica di tutti gli incidenti di sicurezza all'agente di sicurezza del porto e/o all'autorità di sicurezza del porto,
 - integrazione con altri piani o attività di prevenzione. Il piano deve trattare specificamente l'integrazione con altre attività di prevenzione e di controllo esistenti nel porto,
 - integrazione con altri piani di risposta e/o inclusione di specifiche misure, procedure e azioni di risposta. Il piano deve descrivere dettagliatamente l'interazione e il coordinamento con altri piani di risposta e d'emergenza. Ove necessario, occorre risolvere i conflitti e le lacune,
 - requisiti di formazione e per gli addestramenti,
 - organizzazione operativa della sicurezza del porto e procedure di lavoro. Il piano di sicurezza del porto descrive dettagliatamente l'organizzazione di sicurezza del porto, la suddivisione dei compiti e le procedure di lavoro. Esso descrive inoltre il coordinamento con gli agenti di sicurezza degli impianti portuali e delle navi, ove appropriato, e riporta i compiti del comitato di sicurezza del porto, ove esista,
 - procedure per adattare e aggiornare il piano di sicurezza del porto.
-

ALLEGATO III

REQUISITI ESSENZIALI DELLE ESERCITAZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA

Almeno una volta ogni anno civile e in ogni caso ad intervalli non superiori a 18 mesi, devono essere effettuate esercitazioni che possono coinvolgere agenti di sicurezza dell'impianto portuale, di concerto con le competenti autorità degli Stati membri, agenti di sicurezza della compagnia o agenti di sicurezza della nave, se disponibili. Le richieste di partecipazione ad esercitazioni comuni di agenti di sicurezza delle compagnie o delle navi devono essere formulate tenendo conto delle implicazioni di sicurezza e di lavoro per la nave. Le esercitazioni devono servire a mettere alla prova le comunicazioni, il coordinamento, la disponibilità delle risorse e le reazioni. Tali addestramenti possono consistere in:

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

ALLEGATO IV

CONDIZIONI CHE UN ORGANISMO DI SICUREZZA RICONOSCIUTO DEVE SODDISFARE

Un organismo di sicurezza riconosciuto deve possedere:

- 1) le competenze necessarie nei pertinenti settori della sicurezza del porto;
- 2) conoscenze appropriate di operazioni portuali, fra cui conoscenze sulla progettazione e costruzione di un porto;
- 3) conoscenze appropriate di altre operazioni significative sotto il profilo della sicurezza, che possano potenzialmente incidere sulla sicurezza del porto;
- 4) la capacità di valutare i probabili rischi per la sicurezza del porto;
- 5) la capacità di mantenere e migliorare l'esperienza di sicurezza portuale del proprio personale;
- 6) la capacità di accertare in permanenza l'affidabilità del proprio personale;
- 7) la capacità di adottare adeguate misure per impedire la divulgazione o l'accesso non autorizzati ad informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza;
- 8) la conoscenza della pertinente legislazione nazionale e internazionale e dei requisiti di sicurezza;
- 9) la conoscenza delle varie forme di minaccia alla sicurezza;
- 10) la capacità di riconoscimento ed identificazione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;
- 11) la capacità di riconoscimento, su base non discriminatoria, delle caratteristiche e dei modelli comportamentali delle persone che potrebbero rappresentare un rischio per la sicurezza;
- 12) la conoscenza delle tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza;
- 13) la conoscenza delle apparecchiature e dei sistemi di sicurezza e di sorveglianza e dei loro limiti di utilizzo.

Un organismo di sicurezza riconosciuto che abbia effettuato una valutazione di sicurezza del porto o una revisione di una valutazione siffatta non può elaborare o rivedere il piano di sicurezza del medesimo porto.
