

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

**N. 144**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza dei porti»

*(Parere ai sensi dell'articolo 1, commi 3 e 4, della legge 6 febbraio 2007, n. 13)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 31 agosto 2007)**

---



*Il Ministro  
per i rapporti con il Parlamento  
e le riforme istituzionali*

DRP/I/D – XV 74/07

Roma, li 31 AGO. 2007

*Lea Presidente,*

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante: "Attuazione della direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 ottobre 2005 relativa al miglioramento della sicurezza dei porti".

In considerazione dell'imminente scadenza della delega, Le segnalo, a nome del Governo, l'urgenza dell'esame del provvedimento da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

Cordiali saluti

Vannino Chiti  
*Vannino Chiti*

-----  
Sen.  
Franco MARINI  
Presidente del  
Senato della Repubblica  
ROMA



DECRETO LEGISLATIVO PER IL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2005/65/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 26 OTTOBRE 2005 RELATIVA AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DEI PORTI.

## *RELAZIONE ILLUSTRATIVA*

La Direttiva in oggetto ha come obiettivo primario l'introduzione di misure di sicurezza nei porti tali da garantire che le misure di sicurezza adottate in applicazione del Regolamento CE 725/2004 (miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali) beneficino del miglioramento della sicurezza nell'ambito portuale.

La suddetta direttiva 2005/65 è stata inserita nell'allegato B della legge 6 febbraio 2007, n. 13, - Legge comunitaria 2006 - (pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 40 del 17 febbraio 2007 S.O. n. 41/L) ed è pertanto da recepirsi, ai sensi dell'articolo 1 comma 1, con decreto legislativo.

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

Le strette interrelazioni sussistenti tra Reg. CE 725/2004 e Direttiva 2005/65/CE sono evidenziate, oltre che dall'obiettivo primario della Direttiva sopraccitata, anche dalle sottoelencate proposizioni della stessa:

- art. 2.2: le misure disposte dalla Direttiva si applicano a tutti i porti che contengono uno o più impianti portuali coperti da un piano di sicurezza approvato a norma del Reg. 725/2004/CE;
- art. 2.4: ove i confini di un impianto portuale ai sensi del Reg. CE 725/2004 inglobino tutto il porto, le disposizioni pertinenti del Reg. CE 725/2004, prevalgono su quelle della Direttiva;

- art. 4: stretto coordinamento fra le misure di sicurezza dei porti introdotte dalla Direttiva e quelle adottate in applicazione del Reg. CE 725/2004;
- art. 5.3: possibilità di designare un'Autorità competente per la sicurezza marittima prevista dal Reg. CE 725/2004 quale Autorità di sicurezza del porto (l'Autorità responsabile per le questioni di sicurezza in un porto nonché di predisporre ed applicare il piano di sicurezza del porto)
- art. 7.1: i piani di sicurezza dei porti integrano i piani di sicurezza degli impianti portuali elaborati a norma del Reg. CE 725/2004;
- art. 7.3: il piano di sicurezza del porto comprende, in particolare, misure di sicurezza da applicare ai passeggeri ed ai veicoli destinati ad essere imbarcati su navi che trasportano passeggeri e veicoli.

Analoghe misure di sicurezza sono applicate negli impianti portuali in conformità al Reg. CE 725/2004;

- art. 8: deve essere istituito un sistema di livelli di sicurezza per ogni porto o parte del porto. I livelli di sicurezza sono quelli definiti dal Reg. CE 725/2004;
- art.9.3: quando l'agente di sicurezza del porto (il quale funge esclusivamente da punto di contatto per le questioni attinenti la sicurezza portuale) e l'agente o gli agenti di sicurezza degli impianti portuali non sono la stessa persona, essi agiscono in stretta collaborazione fra loro;
- art. 12: possibilità di designare il punto di contatto nominato a norma del Reg. CE 725/2004, quale punto di contatto per la sicurezza del porto;
- art. 13.3: il controllo dell'applicazione della Direttiva sarà effettuato dalla Commissione congiuntamente alle ispezioni di cui all'art. 9, paragrafo 4, del Reg. Ce 725/2004.

Da tutto quanto sopra esposto si evince che le disposizioni di cui al Reg. CE 725/2004 e di cui alla Direttiva 2005/65/CE sono strettamente connesse fra di loro e finalizzate al conseguimento di un obiettivo comune (garantire un livello di sicurezza adeguato in tutta la catena del trasporto marittimo).

Le funzioni svolte, già, dal Corpo delle Capitanerie di porto in forza del Regolamento CE 725/2004 e del D.M. 18 Giugno 2004 (Autorità competente per la sicurezza, Autorità designata, punto di contatto per la sicurezza) e, più in generale, dal quadro organizzativo di sicurezza predisposto, a tal fine, dal D.M. sopraccitato (CISM), nonché le similari funzioni da

svolgersi in forza della Direttiva 2005/65/CE, farebbero propendere per l'individuazione della predetta struttura organizzativa e funzionale, quale responsabile dell'attuazione delle disposizioni di cui alla Direttiva in questione. Tale unicità di gestione permetterebbe di realizzare un unico sistema armonizzato e coordinato delle misure di sicurezza a protezione dei traffici e dell'industria marittima e portuale, garantendo una maggiore operatività ed efficacia delle stesse.

Muovendo da tali presupposti, temperati dall'esigenza di:

- evitare la concentrazione di diverse funzioni in capo ad un'unica Autorità (approvazione del piano di sicurezza da parte di un Organismo - Prefetto - diverso dall'Autorità di sicurezza del porto, già incaricata di predisporre ed applicare il piano);
- garantire la partecipazione paritaria, al processo di elaborazione ed applicazione dei piani, alle Autorità Portuali, ove istituite, mediante una permanente concertazione;

si è provveduto all'elaborazione della bozza di schema di recepimento della Direttiva 2005/65.

Tale bozza è stata articolata, in sintesi, nel presupposto che le funzioni di Punto di contatto per la sicurezza del porto e di Autorità di sicurezza del porto vengano attribuite, rispettivamente, al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto ed all'Ufficio del Compartimento marittimo competente per i porti di giurisdizione.

È stata, inoltre, individuata quale Amministrazione (Autorità competente a coordinare e sorvegliare l'applicazione delle misure di sicurezza), il Ministero dei trasporti – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Le funzioni connesse all'approvazione del piano di sicurezza del porto sono state conferite al Prefetto, in considerazione delle motivazioni sopraesposte.

È stata prevista, inoltre, in conformità al considerando 9 della Direttiva, l'istituzione di una conferenza di servizi per la sicurezza portuale, composto, in pratica, dai membri componenti il Comitato di sicurezza portuale di cui al PNSM ("Programma nazionale di sicurezza marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali" approvato con Decreto del Ministro n. 83/T del 20 giugno 2007), integrati, da un rappresentante dell'Ufficio territoriale del Governo (per i necessari collegamenti col Prefetto anche ai fini dell'individuazione delle aree adiacenti al porto) e dall'agente di sicurezza del porto, con compiti chiaramente delineati (adottare la valutazione di sicurezza ed il piano di sicurezza del porto, nonché fornire consulenza pratica in ordine alla implementazione delle misure di sicurezza).

Il decreto legislativo che si illustra è articolato in n. 16 articoli e n. 3 allegati.

L'articolo 1(Obiettivo), riproduce sostanzialmente l'articolo 1 della direttiva.

L'articolo 2 (Definizioni), riproduce l'articolo 3 della direttiva. In tale articolo sono state omesse le definizioni già contenute nel Regolamento (CE) n. 725/2004. Relativamente, invece, alla definizione di porto, è stato chiarito che l'applicazione dello stesso si estende a tutti i porti in cui sono allocati uno o più impianti portuali soggetti al predetto Regolamento (CE) 725/2004 che forniscono servizi a navi soggette alla SOLAS e/o soggette all'articolo 3.2 del Regolamento 725/2004.

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

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

L'articolo 3 (Campo di applicazione), riproduce l'articolo 2 della direttiva, prevedendone l'applicazione per tutti i porti rientranti nella definizione di cui al precedente articolo 2. Tale articolo precisa, altresì, che i confini di ciascun porto, da individuarsi sulla base della valutazione di sicurezza, vengono definiti dal Capo del compartimento marittimo di concerto con l'Autorità portuale, ove istituita.

L'articolo 4 (Amministrazione), specifica le attribuzioni dell'Amministrazione, per l'esercizio delle quali tiene conto degli indirizzi del Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti (CISM).

L'articolo 5 (Conferenza di servizi per la sicurezza portuale), istituisce, presso ciascun Compartimento marittimo, la Conferenza di servizi per la sicurezza portuale con i compiti di adottare la valutazione di sicurezza ed il piano di sicurezza dei porti di giurisdizione nonché fornire consulenza pratica in ordine all'implementazione delle misure di sicurezza.

L'articolo 6 (Valutazione di sicurezza del porto), che riproduce l'articolo 6 della direttiva, prevede l'attribuzione della redazione della valutazione di sicurezza all'autorità portuale, per i porti competenza, o all'autorità marittima, negli altri porti. La valutazione di sicurezza dovrà estendersi alle aree adiacenti, se aventi un impatto sulla sicurezza del porto. È stato previsto, inoltre, in analogia a quanto consentito dal Codice ISPS per gli impianti portuali, l'assistenza di esperti per la redazione della valutazione di sicurezza. La valutazione di sicurezza, adottata

dalla conferenza di servizi per la sicurezza portuale, è approvata, previo nulla osta del Prefetto, dal Capo del Compartimento

L'articolo 7 (Autorità di sicurezza del porto), che riproduce l'articolo 5 della direttiva, definisce i compiti e le attribuzioni dell' Autorità di sicurezza del porto.

L'articolo 8 (Piano di sicurezza del porto), che riproduce l'articolo 7 della direttiva, prevede l'elaborazione del Piano di sicurezza da parte dell'Autorità di sicurezza del porto. Il piano di sicurezza, adottato dalla conferenza di servizi per la sicurezza portuale, è approvato dal Prefetto. Nei casi necessità ed urgenza, l'Autorità di sicurezza o l'Autorità di polizia di sicurezza, su concorde avviso del Prefetto, possono disporre l'attuazione di straordinarie temporanee misure di sicurezza.

L'articolo 9 (Punto di contatto nazionale per la sicurezza dei porti), che riproduce l'articolo 12 della direttiva, definisce le attribuzioni del punto di contatto nazionale per la sicurezza del porto.

L'articolo 10 (Livelli di sicurezza), che riproduce l'articolo 8 della direttiva, definisce le procedure per la determinazione e comunicazione dei livelli di sicurezza.

L'articolo 11 (Agente di sicurezza del porto), che riproduce l'articolo 9 della direttiva, definisce i criteri di nomina e le attribuzioni dell'Agente di sicurezza del porto.

L'articolo 12 (Riesame – Attuazione e controllo dei piani), che riproduce gli articoli 10 e 13 della direttiva, stabilisce le procedure per l'aggiornamento e la supervisione dei piani di sicurezza dei porti e della loro applicazione.

L'articolo 13 (Riservatezza e diffusione delle informazioni), che riproduce l'articolo 16 della direttiva, detta disposizioni in ordine alle procedure da seguirsi per la protezione della valutazione di sicurezza e dei piani sicurezza, da considerarsi informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza.

L'articolo 14 (Sanzioni amministrative) e 15 (Invarianza finanziaria), trattano rispettivamente delle sanzioni e della clausola di salvaguardia per gli effetti finanziari del provvedimento.

Gli allegati I (Valutazione di sicurezza del porto) e II (Piano di sicurezza del porto) alla direttiva, sono rimasti invariati.

L'allegato III (Requisiti essenziali delle esercitazioni in materia di sicurezza) è stato lievemente modificato per renderlo più aderente alle finalità della Direttiva.

## RELAZIONE TECNICO FINANZIARIA

L'articolo 15 del provvedimento in esame reca la clausola di invarianza finanziaria, per la quale le amministrazioni interessate provvederanno ad attuare le disposizioni del provvedimento stesso con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il provvedimento di recepimento interviene infatti, ad integrare le misure di sicurezza esistenti e derivanti dall'attuazione del regolamento (CE) 725/2004, alla cui integrazione mira espressamente la direttiva 2005/65/CE.

Le misure di sicurezza esistenti, pertanto, sono suscettibili di essere ulteriormente implementate o migliorate, ove ciò si rendesse necessario, al fine di dare attuazione alla direttiva in questione.

La puntuale individuazione delle misure ulteriormente necessarie, peraltro, potrà avvenire solo in esito alla verifica della conformità delle attuali misure agli standard di sicurezza necessari, verifica che dovrà avvenire ad opera delle Autorità e secondo le modalità che vengono individuate con il provvedimento in esame.

Tali eventuali ulteriori misure verranno attuate dalle Amministrazioni con le risorse strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Parimenti, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente vengono espletate le funzioni che il provvedimento attribuisce alle Amministrazioni indicate nel provvedimento medesimo.

In particolare, le disposizioni recate dagli articoli 6, 7, 8 e 11, ivi compresa l'attribuzione delle funzioni al personale dipendente delle Amministrazioni ivi indicate, non comportano nuovi o diversi trattamenti economici a favore del personale medesimo, che continua a fruire del trattamento previsto dalla legislazione vigente.



**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione europea relativa al miglioramento della sicurezza dei porti.**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

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

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

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

Visto il Codice della navigazione, approvato con Regio Decreto del 30 marzo 1942, n. 327, e successive modificazioni ed integrazioni;

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

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del.....;

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

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

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del .....

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

E M A N A

il seguente decreto legislativo:

**Articolo 1**  
(Obiettivo)

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

## **Articolo 2** (Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:
  - a) "Porto": una specifica area terrestre e marittima, comprendente impianti ed attrezzature intesi ad agevolare le operazioni commerciali di trasporto marittimo, come individuata ai sensi del successivo art. 3, comma 2, che ha al suo interno uno o più impianti portuali dotati di un piano di sicurezza approvato a norma del Regolamento (CE) n. 725/2004 che forniscono servizi alle navi di cui alla Regola 2, Cap. XI -2 Convenzione SOLAS o alle navi di cui all'art. 3.2 del citato regolamento;
  - b) "Amministrazione": il Ministero dei Trasporti – Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto;
  - c) "Punto di contatto nazionale per la sicurezza dei porti": il Ministero dei Trasporti – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, incaricato di mantenere i contatti con la Commissione europea e gli altri Stati membri, in merito all'attuazione, al controllo e all'informazione sull'applicazione delle misure di sicurezza di cui alle presenti norme;
  - d) "Autorità di sicurezza del porto": Ufficio del Compartimento marittimo avente giurisdizione sui porti soggetti all'applicazione del presente decreto.
  - e) "Autorità Portuale": Gli Enti di cui all'art. 6 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84
2. Per le definizioni non espressamente indicate, si applicano quelle contenute nel Regolamento (CE) n. 725/2004.

## **Articolo 3** (Campo di applicazione)

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

## **Articolo 4** (Amministrazione)

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

#### **Articolo 5**

(Conferenza di servizi per la sicurezza portuale)

1. Presso ciascun Compartimento marittimo si riunisce la conferenza di servizi per la sicurezza portuale con l'incarico di espletare i compiti di cui ai successivi articoli 6 ed 8 nonché di fornire consulenza pratica in ordine all'implementazione delle misure di sicurezza per i porti di giurisdizione.
2. La conferenza di servizi per la sicurezza portuale è presieduta dal Capo del Compartimento marittimo e ne fanno parte: il Presidente dell'Autorità Portuale e l'Autorità marittima del porto di riferimento, un funzionario del competente Ufficio territoriale del governo designato dal Prefetto, il dirigente dell'Ufficio di Polizia di frontiera e, ove non istituito, il dirigente dell'Ufficio di Polizia che ha attribuzioni di Polizia di frontiera, il dirigente dell'Ufficio delle dogane, il Comandante provinciale dell'Arma dei Carabinieri, il Comandante provinciale della Guardia di finanza, il Comandante provinciale dei Vigili del fuoco, l'agente di sicurezza del porto o loro delegati.
3. La conferenza di servizi può invitare, in relazione alle materie da trattare, rappresentanti di altre amministrazioni dello Stato, di enti locali territoriali, di associazioni interessate ed esperti di settore.
4. La conferenza di servizi si riunisce almeno due volte l'anno. Ove sussistano motivi di urgenza e di necessità, i membri della conferenza di servizi possono richiedere al presidente della conferenza medesima la convocazione straordinaria della stessa. Delle sedute della conferenza di servizi saranno redatti appositi verbali.
5. Le funzioni di segreteria della conferenza di servizi sono svolte dal personale dell'Ufficio marittimo competente incaricato dal presidente. Il segretario partecipa alle riunioni della conferenza, senza diritto di voto.

#### **Articolo 6**

(Valutazione di sicurezza del porto)

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

2. Ogni valutazione di sicurezza del porto è elaborata tenuto conto delle prescrizioni di cui all'allegato I.
3. L'Autorità Portuale, ovvero l'Autorità marittima, per l'elaborazione della valutazione di sicurezza può avvalersi di esperti in materia di:
  - a) conoscenza delle minacce alla sicurezza nelle loro varie forme;
  - b) riconoscimento e individuazione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;
  - c) riconoscimento, su base non discriminatoria, delle caratteristiche e dei modelli comportamentali delle persone che potrebbero rappresentare un rischio per la sicurezza;
  - d) tecniche utilizzate per aggirare le misure di sicurezza;
  - e) metodi utilizzati per provocare incidenti per la sicurezza;
  - f) conseguenze di un'esplosione sulle strutture e i servizi del porto;
  - g) pratiche commerciali del porto;
  - h) pianificazione di emergenza, preparazione e reazione alle situazioni di emergenza;
  - i) misure di sicurezza fisica, ad esempio recinzioni;
  - l) sistemi di radio e telecomunicazioni, compresi reti e sistemi informatici;
  - m) trasporti e ingegneria civile;
  - n) operazioni portuali;
  - o) impatto economico delle misure di sicurezza sui porti.

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

#### **Articolo 7**

(Autorità di sicurezza del porto)

1. Fatte salve le competenze attribuite dall'ordinamento vigente alle Autorità di pubblica sicurezza ed alle altre forze di polizia, l'Autorità di sicurezza del porto è l'Autorità responsabile delle questioni di sicurezza per tutti i porti di giurisdizione. Tale Autorità ha il compito di predisporre, applicare e far attuare il piano di sicurezza di cui al successivo art. 8.
2. Per i porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali dell'Autorità Portuale, l'Autorità di sicurezza opera di concerto con la predetta Autorità.

#### **Articolo 8**

(Piano di sicurezza del porto)

1. In funzione delle conclusioni della valutazione di sicurezza del porto, l'Autorità di sicurezza elabora il piano di sicurezza del porto. Il piano di sicurezza prende in debita considerazione le specificità delle diverse zone di un porto ed integra i piani di sicurezza degli impianti portuali elaborati a norma del Regolamento (CE) n. 725/2004.
2. I piani di sicurezza dei porti individuano, per ciascun livello di sicurezza di cui, all'articolo 10:
  - a) le procedure da seguire;

- b) le misure da attuare;
  - c) le azioni da intraprendere.
3. Ogni piano di sicurezza del porto tiene conto delle prescrizioni dettagliate di cui all'allegato II del presente decreto. Se del caso e in misura appropriata, il piano di sicurezza del porto comprende misure di sicurezza da applicare ai passeggeri e ai veicoli destinati ad essere imbarcati su navi che trasportano passeggeri e veicoli.
- Per gli scali interessati da traffico internazionale la valutazione di sicurezza ed il successivo piano tengono conto del contenuto di eventuali specifici protocolli o intese di cooperazione stipulati con gli altri Stati interessati.
4. Le procedure, le misure e le azioni di cui al precedente comma 2, nonché le misure di cui al precedente comma 3, devono essere tali da assicurare il massimo livello possibile di fluidità delle operazioni e delle attività che si svolgono nel porto.
5. Il piano di sicurezza del porto è adottato, a maggioranza relativa, dalla conferenza di servizi per la sicurezza portuale ed approvato con atto del Prefetto.
6. L'Autorità di sicurezza del porto assicura che si svolgano addestramenti adeguati, tenendo conto dei requisiti fondamentali delle esercitazioni di addestramento in materia di sicurezza di cui all'allegato III del presente decreto.
7. Anche a seguito dei risultati delle esercitazioni di addestramento ovvero quando si ravvisino sostanziali variazioni alla valutazione di sicurezza, l'Autorità di sicurezza del porto, coadiuvata dalla conferenza di servizi di cui all'articolo 5, provvede a che siano elaborate le coerenti varianti al piano di sicurezza del porto che, prima di essere attuate, devono essere approvate con le stesse modalità di cui al precedente comma 5.
8. Nei soli casi di motivata necessità ed urgenza l'Autorità di sicurezza del porto, su concorde avviso del Prefetto, o l'Autorità di pubblica sicurezza possono disporre l'attuazione di straordinarie e temporanee misure ancorché le stesse non siano previste nel piano di sicurezza del porto.

### **Articolo 9**

(Punto di contatto nazionale per la sicurezza dei porti)

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

### **Articolo 10**

(Livelli di sicurezza)

1. L'Amministrazione adotta i livelli di sicurezza in uso per ogni porto o parte del porto, in armonia ed in conformità alle procedure stabilite per la determinazione dei livelli di cui al Regolamento (CE) n. 725/2004.
2. L'Autorità di sicurezza del porto provvede ad inoltrare l'informazione relativa al pertinente livello di sicurezza in vigore in ciascun porto di giurisdizione o parte di esso ai vari soggetti interessati, secondo il criterio della necessità di conoscere, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di informazioni sensibili.

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

#### **Articolo 11**

(Agente di sicurezza del porto)

1. Per ciascun singolo porto ovvero per più porti di giurisdizione soggetti all'applicazione del presente decreto, l'Autorità di sicurezza del porto individua, su proposta dell'Autorità Portuale per i porti ricompresi nella circoscrizione della precitata autorità, ove istituita, un agente di sicurezza del porto nell'ambito del rispettivo personale dipendente.
2. L'agente di sicurezza del porto svolge esclusivamente la funzione di punto di contatto per le questioni attinenti alla sicurezza portuale.
3. Gli agenti di sicurezza degli impianti portuali di cui al Regolamento (CE) n. 725/2004 e l'agente di sicurezza del porto agiscono in stretta collaborazione tra loro.

#### **Articolo 12**

(Riesame, attuazione e controllo dei piani)

1. L'Autorità di sicurezza del porto provvede almeno una volta ogni 5 anni a riesaminare le valutazioni di sicurezza ed i piani di sicurezza dei porti, nell'ambito dei criteri dettati dagli articoli 6 e 8 del presente decreto, eventualmente aggiornandoli con la procedura prevista nei medesimi articoli.
2. L'Amministrazione provvede a svolgere un controllo adeguato, con cadenza periodica, dei piani di sicurezza dei porti e della loro applicazione.

#### **Articolo 13**

(Riservatezza e diffusione delle informazioni)

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

#### **Articolo 14**

(Sanzioni amministrative)

1. All'articolo 1174 del codice della navigazione, dopo il secondo comma, è aggiunto infine il seguente comma:  
"Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza marittima, quale definita dall'articolo 2, n. 5), del regolamento (CE) n. 725/2004

del Parlamento Europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004, è punito se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1032,00 a euro 6.197,00.”

**Articolo 15**  
(Invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri, né minori entrate a carico della finanza pubblica.
2. Le amministrazioni interessate provvederanno ad attuare le disposizioni del presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

## 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 ed 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 delle valutazioni di sicurezza del porto, strumento di individuazione dei requisiti di sicurezza per ciascuna zona e ciascun livello di sicurezza. Se si ricorre a specifiche tessere di identificazione per fini di sicurezza del porto, occorre istituire procedure chiare per il rilascio, l'uso, il controllo e la restituzione di tali documenti. Tali procedure devono tener conto delle specificità di determinati gruppi di utenti del porto, consentendo misure specifiche per limitare l'impatto negativo dei requisiti di controllo di accesso. Le diverse categorie devono comprendere almeno marinai, funzionari pubblici, coloro che vi lavorano o vi si recano abitualmente, residenti del porto e lavoratori o visitatori occasionali,

- collegamento con le autorità preposte al controllo delle merci, dei bagagli e dei passeggeri. Ove necessario, il piano deve disporre il collegamento dei sistemi di informazione e autorizzazione di tali autorità, compresi eventuali sistemi di autorizzazione che precede l'arrivo,
- procedure e misure per il trattamento di merci, bagagli, serbatoi, provviste o persone sospette, compresa l'individuazione di una zona di sicurezza, nonché per altri casi di sicurezza e violazioni della sicurezza del porto,
- requisiti di monitoraggio per zone specifiche o attività che vi si svolgono. Le esigenze di soluzioni tecniche e le stesse soluzioni tecniche si baseranno sulla valutazione di sicurezza del porto,
- 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 ed il coordinamento con altri piani di risposta e d'emergenza, con particolare riferimento al coordinamento con le pianificazioni per le emergenze antiterrorismo del Ministero dell'interno. Ove necessario, occorre risolvere i conflitti e le lacune,
- requisiti di formazione e per gli addestramenti,
- organizzazione operativa della sicurezza del porto e procedure di lavoro. Il piano di sicurezza del porto descrive dettagliatamente l'organizzazione di sicurezza del porto, la suddivisione dei compiti e procedure di lavoro. Esso descrive inoltre il coordinamento con gli agenti di sicurezza degli impianti portuali e delle navi, ove appropriato, e riporta i compiti della **conferenza di servizi per la sicurezza del porto**, ove esista,

- procedure per adattare e aggiornare il piano di sicurezza del porto.

### **ALLEGATO III**

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

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