



## PORTO DI TRIESTE

### DISPOSIZIONI IN MATERIA DI "MARITIME SECURITY"

#### PREMESSA

La presente Ordinanza disciplina, per il porto di Trieste, l'applicazione della normativa di "maritime security", con particolare riguardo alle misure tese a migliorare la sicurezza (intesa come security) delle navi e degli impianti portuali ricadenti nell'ambito di applicazione del Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS 74 e del Reg. (CE) 725/2004, contro eventuali atti illeciti intenzionali.

La presente Ordinanza disciplina inoltre l'applicazione delle misure relative al miglioramento della sicurezza dei porti previste dalla Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2005/65/CE del 23 ottobre 2005, recepita nel nostro ordinamento dal Decreto Legislativo 6 Novembre 2007, n. 203.

La "maritime security" si basa essenzialmente sulle misure preventive contenute nel piano di sicurezza del porto (PSP) approvato dal Sig. Prefetto, nei piani di sicurezza degli impianti portuali (PFSP) approvati dalla Capitaneria di porto di Trieste in qualità di Autorità Designata e nei piani di sicurezza delle navi (SSP). Le finalità delle misure contenute in suddetti piani di sicurezza sono tesi, in prima battuta, ad impedire l'accesso alle aree portuali ed agli impianti portuali alle persone non autorizzate ovvero l'introduzione di armi, sostanze pericolose e congegni destinati all'uso contro persone o cose il cui trasporto non sia autorizzato.

Le restrizioni alla circolazione dei veicoli e delle persone nelle aree portuali, nonché la sottoposizione ai controlli agli accessi, misure che possono variare a seconda del livello di sicurezza applicato (da 1 a 3 in via crescente), sono un onere a cui tutti gli operatori e gli utenti sono chiamati ed il cui corrispettivo è l'aumento del gradiente di sicurezza a vantaggio del trasporto marittimo e delle navi che attraccano nel porto di Trieste.

Sulla base delle pianificazioni di sicurezza e delle misure ivi contenute sorgono, in capo ai diversi soggetti - Autorità Portuale, terminalisti, operatori ed utenti - obblighi e divieti regolati a norma di legge, la cui violazione è sanzionata ai sensi dell'art. 1174, 3° comma, del Codice della Navigazione.

#### Documenti di riferimento

- Valutazione di sicurezza del porto di Trieste (PSA);
- Piano di sicurezza del porto di Trieste (PSP);
- Decreto del Capo del Compartimento Marittimo di Trieste - Autorità Designata con cui, di concerto con l'Autorità Portuale di Trieste, vengono definiti i confini del porto ai sensi dell'art. 2, c.3 della Direttiva 2005/65/CE;
- Piani di sicurezza degli impianti portuali (PFSP) del porto di Trieste;
- Ordinanze in materia di accesso in ambito portuale emanate dall'Autorità Portuale di Trieste e dal Capo del Compartimento Marittimo di Trieste.

V<sup>s</sup> avv. Bellini  
Φ  
h





**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
**CAPITANERIA DI PORTO**  
**GUARDIA COSTIERA**  
**TRIESTE**

Piazza Duca degli Abruzzi, 4 – 34100 Trieste – tel. 040/676611 – fax 040/676665  
E-Mail [trieste@guardiacostiera.it](mailto:trieste@guardiacostiera.it) - Sito web <http://www.guardiacostiera.gov.it/trieste>

**ORDINANZA N. 62 /2016**

**Porto di Trieste – Disposizioni in materia di “maritime security”**

*Il sottoscritto Capitano di Vascello, Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Trieste:*

- VISTO** il capitolo XI-2 - *Misure speciali per migliorare la sicurezza marittima* - della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare – SOLAS 74 (come emendata);
- VISTO** il Codice Internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS code - edizione 2003, come emendato);
- VISTO** il Regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali;
- VISTA** la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2005/65/CE del 23 ottobre 2005 relativa al miglioramento della sicurezza dei porti, come recepita dal Decreto Legislativo 6 Novembre 2007, n. 203;
- VISTO** il D.M. 18 giugno 2004 con il quale il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha istituito l’Autorità Competente per la Sicurezza Marittima ed il punto di contatto per la sicurezza marittima, indicando nel Corpo delle Capitanerie di Porto la struttura responsabile in materia di “*security*” nel settore dei trasporti marittimi;
- VISTO** il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 95 del 4 aprile 2005 recante “Norme tecniche per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche”;
- VISTO** il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali (PNSM) approvato con Decreto del Ministero dei Trasporti n. 83/T del 20.06.2007 (come emendato);
- VISTE** le risoluzioni e circolari IMO, diffuse e rese obbligatorie dall’Autorità Competente per la sicurezza marittima;
- VISTA** la raccolta delle Circolari emanate in materia dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii. – Riordino della legislazione in materia portuale;
- VISTO** il Regolamento ENAC relativo ai “Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto”, ed. n. 2 del 16.07.2015, Emendamento 1 del 21.12.2015;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 06/1998 come modificata dall’Ordinanza 10/1999 che disciplina gli accessi delle persone a bordo delle navi ormeggiate o nella rada del Porto di Trieste;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 21/2004 relativa alla *maritime security* nel Porto di Trieste;

<b>VISTA</b>	la propria Ordinanza n. 07/2014 che disciplina l'uso del sistema PMIS 2;
<b>VISTA</b>	l'Ordinanza congiunta Capitaneria di Porto di Trieste n. 09/2016 e Autorità Portuale di Trieste n. 25/2016 in data 15 aprile 2016 che disciplina l'imbarco, lo sbarco, il trasbordo ed il transito di armi, munizioni ed esplosivi;
<b>VISTE</b>	le Ordinanze dell'Autorità Portuale di Trieste disciplinanti gli accessi nel Porto di Trieste;
<b>VISTI</b>	gli articoli 16, 17,30, 62 e 81 del Codice della Navigazione e gli articoli 59 e 524 del relativo Regolamento di esecuzione;
<b>VISTO</b>	il "Piano Porto Trieste – Cristoforo Colombo" per la prevenzione, il controllo e la repressione di atti terroristici condotti in ambito marittimo e portuale approvato in data 06.04.2016 dal Prefetto di Trieste;
<b>SENTITO</b>	il Comitato di Sicurezza Portuale;
<b>CONSIDERATA</b>	la necessità di dare una disciplina organica alle misure di maritime security nel porto di Trieste e mitigare i rischi di eventuali atti illeciti intenzionali a danno delle navi, degli equipaggi, dei passeggeri, degli operatori portuali e delle merci;

## ORDINA

### Articolo 1 – Definizioni

- 1.1. Ai fini delle misure di *maritime security* applicabili nel porto di Trieste, valgono le seguenti definizioni, così come derivate dal Decreto Legislativo 6 Novembre 2007, n. 203, dal Reg. (CE) n. 725/2004 e dal Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali (PNSM) citati in premessa.
- a) **Autorità Designata:** Il Capo del Compartimento marittimo che ha il compito di fare osservare le disposizioni del Programma Nazionale di Sicurezza e del capitolo XI-2 della convenzione internazionale SOLAS relativamente alla sicurezza delle navi, degli impianti portuali e all'interfaccia nave/porto dal punto di vista dell'impianto portuale;
  - b) **Autorità di sicurezza del porto:** l'ufficio del Compartimento marittimo che, ai sensi del D.Lgs. 203/2007, è l'Autorità responsabile delle questioni di sicurezza per i porti di giurisdizione, fatte salve le competenze attribuite dall'ordinamento vigente alle Autorità di pubblica sicurezza ed alle altre Forze di Polizia;
  - c) **Porto di Trieste:** l'area terrestre e marittima, comprendente impianti ed attrezzature intese ad agevolare le operazioni commerciali di trasporto marittimo, individuata con il Decreto del Capo del Compartimento Marittimo di Trieste n.24/2011 in data 26/09/2011;
  - d) **Piano di Sicurezza del Porto (PSP):** piano elaborato dalla Capitaneria di Porto di Trieste sulla base della valutazione di sicurezza elaborata dall'Autorità Portuale ed approvato dal Prefetto. Prende in debita considerazione le specificità delle diverse aree del porto ed integra i piani di sicurezza degli impianti portuali elaborati a norma del regolamento (CE) n. 725/2004;
  - e) **Agente di sicurezza del porto (PSO):** punto di contatto per le questioni attinenti alla sicurezza portuale individuato, fra il personale dell'Autorità Portuale di Trieste, con apposito decreto del Capo del Compartimento Marittimo di Trieste;
  - f) **Impianto portuale (*port facility*):** luogo in cui avviene l'interfaccia nave/porto; può comprendere aree quali le zone di ancoraggio, di ormeggio e di accosto dal mare, secondo i casi; i confini sono determinati dal Capo del Compartimento Marittimo di Trieste in qualità di Autorità Designata (**Allegato A**)

- g) **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;
- h) **Piano di sicurezza dell'impianto portuale (PFSP - Port Facility Security Plan):** piano elaborato dal terminalista, ed approvato dall'Autorità Designata previo parere conforme del Prefetto, 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;
- i) **Agente di sicurezza dell'impianto portuale (PFSO – Port Facility Security Officer):** la persona designata dal terminalista come responsabile dell'elaborazione, attuazione, riesame e rispetto del piano di sicurezza dell'impianto portuale e come collegamento con gli ufficiali di sicurezza delle navi e con gli agenti di sicurezza delle società come definite dalla Regola IX/1 della convenzione SOLAS 74;
- j) **Aree portuali comuni:** le aree ricadenti all'interno del porto di Trieste, come definito, ma non ricadenti all'interno degli impianti portuali (*port facility*) di cui all'Allegato A;
- k) **Ufficiale di sicurezza della nave (SSO – Ship Security Officer):** 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.
- l) **Livello di sicurezza:** la qualificazione del grado di rischio che un incidente di sicurezza possa essere tentato o possa verificarsi (SEC LEV. 1 – 3);
- m) **Organizzazione Marittima Internazionale (IMO):** l'agenzia specializzata dell'ONU con responsabilità nel settore della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento da navi;
- n) **Convenzione SOLAS 74:** Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare recepita nell'ordinamento italiano con Legge 23.05.1980 n°313;
- o) **Codice ISPS:** il Codice Internazionale per la Sicurezza delle Navi e degli Impianti Portuali adottato con la Risoluzione n. 2 della Conferenza diplomatica dei Governi contraenti la Convenzione Internazionale SOLAS 74 (Londra, 12 dicembre 2002);
- p) **Drone:** dispositivo aereo a pilotaggio remoto, ai sensi del Regolamento ENAC in premessa citato, sia esso un aeromodello, impiegato esclusivamente per scopi ricreativi e sportivi, o un Aeromobile a Pilotaggio Remoto (APR), non utilizzato per fini ricreativi e sportivi.

## Articolo 2 – Ambito di applicazione

- 2.1 Il regime di “*maritime security*” di cui alla presente Ordinanza si applica alle aree portuali comuni e dalle *port facility* presenti nel Porto di Trieste (**Allegato A**).
- 2.2 Le previsioni ivi contenute si applicano nei confronti di tutti i soggetti pubblici e privati che intendono, a vario titolo, accedere al porto.

### Articolo 3 - Norme di accesso in porto ed agli impianti portuali

- 3.1 L'accesso alle aree del Punto Franco Nuovo, Punto Franco Vecchio, Punto Franco Scalo Legnami e Punto Franco Oli Minerali è consentito esclusivamente attraverso i varchi portuali (Allegato B), a coloro che sono in possesso di un documento di identificazione e del titolo autorizzativo emesso dall'Autorità Portuale di Trieste, dalla Capitaneria di Porto di Trieste o dalla Polizia di Frontiera Marittima, secondo le modalità previste nelle apposite ordinanze che disciplinano la materia.
- 3.2 Sono fatte salve le situazioni di emergenza con le prescrizioni dettate dalle Autorità competenti ovvero le modalità di accesso disciplinate da specifiche disposizioni di Legge, Regolamenti e Ordinanze specifiche.
- 3.3 L'ingresso negli impianti portuali del porto avviene altresì secondo le procedure definite dal PFSO ed approvate dall'Autorità Designata. Gli eventuali permessi di accesso rilasciati per l'ingresso nelle aree interne in concessione da parte degli operatori portuali, sono sempre subordinati al possesso di un permesso di accesso rilasciato dalle Autorità e gli Enti indicati al precedente punto 3.1 ai sensi dell'Ordinanza vigente; in ogni caso, i singoli permessi rilasciati da parte degli operatori non costituiscono titolo valido per l'accesso alle aree portuali comuni.
- 3.4 Analogamente, i permessi di accesso rilasciati dalle Autorità e gli Enti indicati al precedente punto 3.1 non costituiscono, da soli, titolo valido per l'accesso agli impianti portuali.
- 3.5 Per poter accedere in porto a bordo di un veicolo, l'interessato dovrà sempre ottenere una specifica autorizzazione all'ingresso.

### Articolo 4 - Controllo degli accessi

- 4.1 Tutti i soggetti che intendono, a vario titolo, accedere al porto sono tenuti ad esibire, al momento del transito presso i varchi portuali al personale di security ivi preposto, il titolo di accesso di cui all'articolo precedente e un documento di identità in corso di validità.
- 4.2 Gli stessi soggetti possono essere sottoposti dal personale di security predetto, ed in ragione del livello di sicurezza in essere, ad ulteriori controlli sugli effetti personali al seguito, ai propri bagagli ovvero sui veicoli, anche commerciali, su cui viaggiano, nel rispetto delle attribuzioni di legge.
- 4.3 Le procedure di identificazione tramite apposito documento di identità ed i controlli sugli effetti personali al seguito, i bagagli ovvero i veicoli, compresi quelli commerciali, sono effettuati anche da parte del personale di security degli impianti portuali al momento della richiesta di accesso alle relative strutture secondo le modalità definite dal PFSO ed approvate dall'Autorità Designata in base alla normativa vigente, anche mediante l'impiego di *metal detector* (ad arco e manuali), apparecchiature RX o similari e sistemi di rilevamento di esplosivi ove presenti.
- 4.4 Chi intende accedere alle aree portuali di Trieste accetta di essere sottoposto alle procedure ed ai controlli indicati comprendendone le finalità e l'importanza. A chi si sottrae o si rifiuta è negato l'accesso in porto ovvero all'impianto portuale.

- 4.5 I passeggeri destinati all'imbarco, con o senza autoveicolo al seguito, accedono al porto, per dirigere direttamente all'imbarco, previa esibizione al personale di *security* di stanza ai varchi portuali di idoneo titolo di viaggio o equivalente accompagnato da corrispondente documento di identità in corso di validità. Tali passeggeri e veicoli possono accedere alle aree portuali secondo le modalità previste dall'Ordinanza vigente.
- 4.6 I conducenti di automezzi commerciali che devono eseguire operazioni di carico/scarico o che devono imbarcarsi con il veicolo stesso su navi traghetto accedono al porto, per dirigere direttamente all'imbarco, previa esibizione al personale di *security* di stanza ai varchi portuali di idoneo titolo di viaggio o equivalente accompagnato da corrispondente documento di identità in corso di validità. Per le specifiche modalità di accesso si rimanda a quanto previsto dall'Ordinanza vigente.
- 4.7 I conducenti di automezzi commerciali che, occasionalmente, devono effettuare operazioni di carico/scarico merce negli impianti portuali o nelle aree in concessione, possono accedere in porto previa esibizione al personale di *security* di stanza ai varchi del documento di identità in corso di validità e di idoneo documento di trasporto, secondo le procedure individuate dalla specifica Ordinanza.
- 4.8 Gli equipaggi delle navi in porto ed i passeggeri in transito o che sbarcano definitivamente, possono scendere a terra ed uscire dagli impianti portuali a condizione che siano stati sottoposti ai preventivi controlli da parte dell'Ufficio di Polizia di Frontiera. All'atto dell'uscita dalla *port facility* e/o al momento del rientro a bordo, dovranno esibire al personale di *security* di presidio al varco portuale e/o del pertinente impianto portuale, un documento di identità in corso di validità per il riscontro con la lista equipaggio o passeggeri della nave che dovrà essere stata in precedenza vidimata o autorizzata dalla Polizia di Frontiera al termine delle verifiche di competenza.
- 4.9 I passeggeri delle navi da crociera in transito che escono dal porto per recarsi in escursione o a diporto, al rientro presentano, al personale di *security* dei varchi portuali e/o dell'impianto portuale, il documento di imbarco rilasciato dalla nave, unitamente ad un documento di identità in corso di validità.
- 4.10 E' fatto obbligo al Raccomandatario marittimo e/o al Comandante della nave di inviare all'Autorità Marittima e alla Polizia di Frontiera la lista equipaggio e passeggeri provvedendo, una volta verificata e vidimata dalla Polizia di Frontiera, a renderla prontamente disponibile all'Agente di sicurezza del porto e dell'impianto portuale che dovranno curare l'inoltro ai presidi di varco. In caso di viaggi inferiori alle 24 ore si applicano le tempistiche di cui all'art.11.1.
- 4.11 Le procedure di identificazione non hanno luogo nei confronti degli appartenenti alle Forze di Polizia e delle Pubbliche Amministrazioni che necessitano di accedere in caso di emergenze o circostanze urgenti nello svolgimento delle proprie funzioni (ai sensi del PNSM, Scheda 3, para 1.3.1).

#### **Articolo 5 – Obblighi del personale con compiti di security**

- 5.1 L'agente di sicurezza del porto (PSO), gli agenti di sicurezza degli impianti portuali (PFSO), nonché tutto il personale con compiti di "*maritime security*", sono tenuti all'osservanza delle norme contenute nel Programma Nazionale di Sicurezza Marittima vigente (anche in

relazione alle disposizioni contenute nella Scheda n. 6 per la formazione, istruzione e familiarizzazione del personale addetto alla security) e dei provvedimenti emanati in materia dall'Autorità Designata/Autorità di Sicurezza del porto.

- 5.2 In particolare, sono tenuti ad assicurare l'applicazione delle disposizioni contenute, per i tre diversi livelli di sicurezza, rispettivamente nel piano di sicurezza del porto (PSP) e degli impianti portuali (PFSP), secondo le proprie mansioni, con particolare riguardo alle misure, di tipo fisico e strutturale/organizzativo, tese a prevenire gli accessi non autorizzati o in orario non consentito (si veda il precedente punto 4.5) di persone, veicoli, merci o cose.
- 5.3 Tutto il personale con compiti di security comunica immediatamente all'Ufficio di Polizia di Frontiera Marittima, quale centro decisionale di tutti gli interventi necessari per la tutela degli impianti e delle persone presenti nel porto di Trieste, e all'Autorità Designata, ogni atto o circostanza sospetti che minaccino la sicurezza di un impianto portuale, di un'interfaccia nave/porto o delle aree portuali comuni, dandone contestuale comunicazione al PSO anche per il tramite della sala operativa dell'Autorità Portuale di Trieste che provvederà per gli interventi di competenza.

#### **Articolo 6 – Esercitazioni ed addestramenti**

- 6.1 Ogni impianto portuale deve effettuare una volta all'anno ed in ogni caso ad intervalli non superiore a 18 mesi, addestramenti finalizzati a mettere alla prova le comunicazioni, il coordinamento, la disponibilità delle risorse e le reazioni, conformemente a quanto disposto dall'ISPS Code (B 18.6) e dal Reg. (CE) art. 3.5.
- 6.2 Deve inoltre condurre, con cadenza trimestrale, almeno una esercitazione interna finalizzata a verificare il corretto svolgimento delle procedure e la funzionalità dei mezzi utilizzati, conformemente a quanto disposto dall'ISPS Code (B/18.5) e dal Reg. (CE) art. 3.5.
- 6.3 Tutti gli impianti portuali partecipano, come di volta in volta richiesto, alle esercitazioni complesse, coordinate dall'Autorità Locale di Pubblica Sicurezza, ed alle "esercitazioni di security" organizzate dall'Autorità Designata in cooperazione con gli altri enti competenti.
- 6.4 Tutte le esercitazioni e le attività addestrative devono essere debitamente registrate e documentate.

#### **Articolo 7 – Autovalutazione / audit**

- 7.1 I PFSO devono svolgere, al termine di ogni anno, un'attività conoscitiva e propositiva finalizzata a rilevare eventuali "carenze" interpretative e/o applicative delle pianificazioni di sicurezza (PFSP) favorendone il necessario rimedio. Gli esiti della suddetta attività devono essere comunicati all'Autorità Designata per l'adozione degli eventuali provvedimenti di competenza.
- 7.2 Gli impianti portuali devono, inoltre, prevedere un programma interno di audit che contenga le azioni, pianificate e sistematiche, necessarie a fornire certezza che tutte le attività di sicurezza siano condotte nel rispetto dei relativi piani di sicurezza. La documentazione e gli esiti di detta attività devono essere custoditi dal PFSO per l'eventuale verifica da parte dell'Autorità Designata.

## Articolo 8 – Livelli di security

- 8.1 Il porto e gli impianti portuali soggetti al Cap. XI-2 della convenzione SOLAS ed all'ISPS Code, a meno che non sia diversamente determinato, operano al livello di sicurezza 1. In caso di comunicazione dell'innalzamento del livello di sicurezza da parte dell'Autorità Designata, essi si adeguano al nuovo livello con immediatezza, dandone tempestiva comunicazione.
- 8.2 Nei soli casi di motivata necessità ed urgenza l'Autorità Designata o l'Autorità di Pubblica Sicurezza, su concorde avviso del Prefetto, possono disporre l'attuazione di straordinarie e temporanee misure ancorché le stesse non siano previste nel Piano di Sicurezza del Porto (D. Lgs. 203/2007 art. 8 comma 8).
- 8.3 In caso di situazioni particolari di crisi o di minaccia alla sicurezza del trasporto marittimo, anche per effetto di contingenti emergenza internazionali, l'Autorità Designata e l'Autorità di Pubblica Sicurezza, sentita l'Autorità Portuale, possono richiedere ai responsabili degli impianti portuali ulteriori misure temporanee non previste dal P.N.S.M. o dai rispettivi piani di sicurezza (PNSM parte I para 8.3).
- 8.4 E' dovere del PFSO implementare ogni misura preventiva addizionale ritenuta necessaria, in base alle circostanze, per garantire la sicurezza, anche qualora prevista da un livello di sicurezza superiore a quello stabilito dall'Amministrazione. Sarà cura del PFSO comunicare all'Autorità Designata ogni iniziativa a riguardo per eventuali valutazioni successive.
- 8.5 Tutte le navi che scalano il porto di Trieste devono adeguare il proprio livello di *security* a quello dell'impianto portuale, qualora quest'ultimo sia superiore. A norma della *Regola 4.5 del capitolo XI-2 della SOLAS*, la nave che non possa osservare i requisiti del livello di sicurezza stabilito deve informarne l'Autorità Designata prima di entrare nel porto o prima di procedere ad una qualunque attività di interfaccia nave/ porto.

## Articolo 9 – Dichiarazioni di sicurezza (DOS)

- 9.1 Una dichiarazione di sicurezza deve essere completata prima che avvenga l'interfaccia tra l'impianto e la nave se:
  - a) impianto e nave operano ad un livello di sicurezza diverso;
  - b) uno dei due non è fornito di un piano di sicurezza. Nel caso di navi ISPS ai lavori in cantiere non dotato di PFSP, la DOS sarà sottoscritta dall'ufficiale di sicurezza della nave (SSO) e da un responsabile del cantiere secondo le indicazioni di cui al punto 16 della circolare MSC1111, annessa alla circolare titolo "Security" n° 03, del 28 giugno 2004;
  - c) la nave, non soggetta alla Regola 2 Cap. XI/2 della SOLAS, compromette la sicurezza delle navi alle quali si applica la predetta normativa SOLAS (Reg. CE 725/2004, art. 3.8);
  - d) l'ufficiale di sicurezza della nave (SSO) o l'agente di sicurezza dell'impianto portuale (PFSO) rilevano la presenza di minacce alla *security* dell'interfaccia.
- 9.2 La dichiarazione di sicurezza deve fornire tutti i mezzi per assicurare che tutte le problematiche di sicurezza condivise siano tenute pienamente in conto nel corso dell'interfaccia e deve contenere le informazioni riportate nel modello in appendice 1 alla parte B dell'ISPS Code.

- 9.3 L'agente di sicurezza dell'impianto portuale (PFSO) e l'ufficiale di sicurezza della nave (SSO) o i loro rappresentanti autorizzati, devono coordinare le procedure di sicurezza e concordare sui contenuti della DOS per il periodo di tempo in cui la nave sosta nell'accosto.
- 9.4 Né l'impianto portuale né la nave possono iniziare le operazioni commerciali prima che la DOS sia stata firmata ed implementata.
- 9.5 Una nuova dichiarazione è richiesta se il livello di sicurezza dovesse cambiare durante la permanenza della nave in porto.
- 9.6 Copia della DOS deve essere trasmessa all'Autorità Designata per le eventuali azioni di competenza.

#### **Articolo 10 – Altri obblighi per gli impianti portuali**

- 10.1 Gli impianti portuali registrano e comunicano immediatamente all'Ufficio di Polizia di Frontiera Marittima e all'Autorità Designata ogni atto o circostanza sospetti che minaccino la sicurezza di un impianto portuale o di un'interfaccia nave/porto.
- 10.2 Il PFSO è tenuto ad aggiornare, con ragionevole preavviso, l'Autorità Designata e l'Ufficio di Polizia di Frontiera, in merito ad ogni cambiamento nei confini, aree, strutture, attrezzature od organizzazione dell'impianto portuale (elenco del personale che svolge compiti di security, compreso l'eventuale affidamento ad istituti di vigilanza privata) perché sia valutata l'opportunità di procedere ad una revisione della valutazione di sicurezza e del discendente piano di sicurezza.
- 10.3 E' fatto obbligo ai responsabili degli impianti portuali di comunicare all'Autorità Designata e all'Ufficio di Polizia di Frontiera, ogni variazione in merito alla nomina dell'agente di sicurezza dell'impianto portuale (PFSO) e dei relativi sostituti nonché dei loro recapiti.
- 10.4 E' fatto obbligo ai responsabili degli impianti portuali di predisporre, all'ingresso dell'impianto portuale, idonei avvisi al pubblico circa la necessità di sottoporsi ai controlli.

#### **Articolo 11 – Obblighi per le navi dirette nel porto di Trieste**

- 11.1 Le navi dirette nel porto di Trieste, con un anticipo di almeno 24 ore o al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore a ventiquattro ore, ovvero, durante il viaggio, non appena il porto di Trieste sia individuato come porto di scalo, devono presentare la comunicazione delle informazioni previste dalla Regola 9.2 (navi che hanno l'intenzione di entrare in un porto di un altro governo contraente) del Cap XI- 2 della SOLAS 74 nonché l'art.6.1 (comunicazioni di informazioni di sicurezza prima dell'ingresso in un porto di uno stato membro) del Regolamento (CE) n. 725/2004, attraverso la compilazione del *format* denominato SHIP PRE-ARRIVAL SECURITY INFORMATION FORM completo di lista equipaggio, lista passeggeri, lista eventuali clandestini presenti a bordo, lista delle merci pericolose, lista del personale di sicurezza privata di protezione e delle armi in dotazione ex art. 3 del Decreto Dirigenziale 349/2013 del 03.04.2013.

- 11.2 Il Raccomandataro marittimo, per conto del Comando di bordo, invia le informazioni mediante l'apposita funzione del sistema informatico PMIS 2 come disciplinato dall'Ordinanza 07/2014 in premessa citata.
- 11.3 Qualora la nave non fornisca tali informazioni, possono essere adottati i provvedimenti previsti dalla normativa vigente, tra cui l'ispezione della nave, restrizione nelle operazioni o il diniego dell'ingresso in porto.
- 11.4 In particolari circostanze ed ai fini di sicurezza, l'Autorità di sicurezza del porto può disporre lo spegnimento dell'apparato AIS alle navi dirette o che si trovino all'ormeggio in porto.

#### **Articolo 12 - Disposizioni per le marine ed i circoli nautici**

- 12.1 Le unità da diporto soggette alla disciplina di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 95 del 4 aprile 2005 recante "*Norme tecniche per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche*", di stazza lorda pari o superiore alle 500 GT, ovvero unità da diporto battenti bandiera estera, di stazza lorda pari o superiore alle 500 GT, impiegate in attività commerciali (c.d. commercial yacht), possono ormeggiare solo presso marine o circoli nautici dotati di apposito piano di sicurezza dell'impianto portuale (PFSP).

#### **Articolo 13 – Impiego ed utilizzo di droni all'interno del Porto di Trieste**

- 13.1. Fermo restando il possesso, ove previsto, dell'Attestato o della Licenza di Pilota per la conduzione di un mezzo aereo a pilotaggio remoto (A.P.R.) nonché le eventuali autorizzazioni rilasciate dalle Autorità Competenti, all'interno del Porto di Trieste (aree portuali comuni e *port facility*), così come identificato all'art. 1 della presente Ordinanza, è fatto divieto di utilizzo di mezzi A.P.R. (Droni) ed aeromodelli, salvo espressa autorizzazione della Capitaneria di Porto di Trieste e l'osservanza delle eventuali prescrizioni dell'Autorità di Pubblica Sicurezza.

#### **Articolo 14 – Riprese video fotografiche**

- 14.1. All'interno del Porto di Trieste (aree portuali comuni e *port facility*), così come identificato all'art. 1 della presente Ordinanza, è vietato effettuare riprese fotografiche, cinematografiche e televisive per scopi professionali, senza il preventivo nulla osta della Autorità Designata ove necessario d'intesa con l'Autorità portuale.
- 14.2. È fatta salva la facoltà per l'Autorità Designata promulgare ulteriori norme anche per le riprese fotografiche, cinematografiche e televisive per scopi non professionali.

#### **Articolo 15 – Disciplina sanzionatoria e disposizioni finali**

- 15.1 La presente Ordinanza entra in vigore in data 26/09/2016 e contestualmente abroga l'Ordinanza n. 21/2004 in premessa citata.

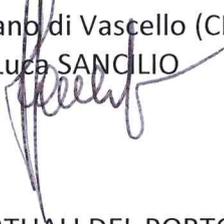
15.2 E' fatto obbligo a chiunque di osservare e far osservare la presente Ordinanza.

15.3 I contravventori alle norme contenute nella presente ordinanza, salvo che il fatto non costituisca reato o altro più grave illecito, incorrono nella sanzione amministrativa di cui all'articolo 1174, 3° comma, del Codice della Navigazione.

15.4 La diffusione della presente Ordinanza sarà assicurata, ai sensi dell'art. 32 della Legge 69/2009, mediante inserzione nella sezione Ordinanze del sito informatico istituzionale della Capitaneria di Porto di Trieste all'indirizzo <http://www.guardiacostiera.gov.it/trieste>.

Trieste, 19/9/2016

**IL COMANDANTE**  
Capitano di Vascello (CP)  
Luca SANGLIO



**Allegato A**

(PLANIMETRIA ED ELENCO DEGLI IMPIANTI PORTUALI DEL PORTO DI TRIESTE)

*[redatto con la collaborazione di APT, riporta i confini degli impianti portuali]*

**Allegato B**

(VARCHI PORTUALI COMUNI - LIMITAZIONI E ORARI)

*[redatto con la collaborazione di APT, riporta i varchi portuali con relativi dettagli ed orari]*