



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI
CAPITANERIA DI PORTO DI PALERMO
REPARTO TECNICO AMMINISTRATIVO
SEZIONE SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

☎ +39(0)091/6043111 – ✉ cppalermo@mit.gov.it – ✉ dm.palermo@pec.mit.gov.it

ORDINANZA

Disposizioni in materia di “*Maritime Security*” per il porto di Palermo

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Palermo, quale Autorità Designata per la *Maritime Security*, ai sensi del Cap. XI-2 della Convenzione SOLAS '74 come emendata e del Regolamento (CE) 724/2004,

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) e, in particolare la Regola 2 che prevede l'applicabilità del Capitolo XI-2 e del Codice ISPS a tutte le navi da passeggeri in navigazione internazionale, comprese le unità veloci, a tutte le navi da carico di stazza lorda superiore alle 500 GT in navigazione internazionale, comprese le unità veloci, ed alle unità mobili di trivellazione (MODU);

VISTO il Codice Internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS Code), 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 26 ottobre 2005 relativa al miglioramento della sicurezza dei porti, come recepita con decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 203;

VISTO il D.M. 18 giugno 2004 con cui l'allora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato nel Corpo delle Capitanerie di porto l'Autorità Competente per la Sicurezza Marittima ed il punto di contatto per la sicurezza marittima di cui al Reg. (CE) 725/2004;

VISTO il Decreto dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 95 in data 4 aprile 2005 recante “Norme tecniche per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche” e, in particolare, l'articolo 4 c.1 lett. j ed il Cap. 15 dell'Allegato;

VISTO il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima (PNSM), approvato con D.M. n. 59 del 17 marzo 2022.

VISTE le Risoluzioni e le Circolari in materia di *maritime security* emanate dall'Organizzazione Internazionale Marittima (*International Maritime Organization* – *IMO*), diffuse e dall'Autorità Competente per la sicurezza marittima;

- VISTA** la raccolta delle Circolari emanate in materia dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;
- VISTO** il D.M. 20/11/1975 e la circolare n.5208179 del 23/12/1975 del Ministero Marina Mercantile "Rilascio tessere di libero accesso nei porti nazionali";
- VISTI** gli articoli 17 e 81 del Codice della Navigazione e l'articolo 59 del relativo Regolamento di esecuzione;
- VISTO** il Decreto Dirigenziale 349/2013 in data 3 aprile 2013 recante "*Disciplina delle procedure tecnico-amministrative afferenti alla materia della sicurezza della navigazione (safety) e alla sicurezza marittima (maritime security) in relazione alle misure urgenti antipirateria*";
- VISTA** la vigente valutazione di sicurezza del porto di Palermo (PSA);
- VISTO** il vigente piano di sicurezza del porto di Palermo (PSP);
- VISTO** il Decreto n. 58 in data 22.04.2022 del Capo del Compartimento Marittimo di Palermo – Autorità Designata con cui, di concerto con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, sono stati aggiornati i confini del porto di Palermo ai sensi dell'articolo 2, comma 3 della Direttiva 2005/65/CE;
- VISTI** i vigenti Piani di sicurezza degli impianti portuali (PFSP) esistenti nel Circondario Marittimo di Palermo;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 99/2016 in data 21/10/2016, come modificata con Ordinanza n. 61/2018 in data 26/06/2018, di istituzione di uno schema di separazione del traffico e recante disposizioni per l'atterraggio, l'entrata e l'uscita dal porto di Palermo;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 101/2016 in data 21/10/2016 recante disposizioni in materia di accosti, movimenti e sosta delle navi nell'ambito portuale di Palermo;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 103/2016 in data 21/10/2016 recante disposizioni di dettaglio per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri delle navi e dei traghetti passeggeri;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 107/2016 in data 21/10/2016 disciplinante l'accesso e la circolazione stradale nel porto di Palermo;
- VISTA** l'Ordinanza n. 04/2021 in data 03/05/2021 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, con cui è stato approvato e reso esecutivo il "*Regolamento per la disciplina degli accessi nell'ambito portuale di Palermo e per il rilascio delle relative autorizzazioni*";
- VISTA** la propria Ordinanza n. 49/2018 in data 11/06/2018 di approvazione del "*Regolamento di utilizzo del sistema PMIS 2 nel porto di Palermo*" recante altresì disposizioni in materia di inoltro delle informazioni di sicurezza da parte delle navi che scalano il porto di Palermo;
- VISTO** la vigente Direttiva Interna per il monitoraggio del traffico marittimo mediante sistema AIS/Pelagus;
- VISTI** gli esiti della riunione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, tenuta in data 13/04/2022;
- RITENUTO** opportuno riunire organicamente in un unico provvedimento le disposizioni generali in materia di *maritime security* da adottare nell'ambito del Circondario Marittimo di Palermo al fine di mitigare e gestire il rischio di eventuali atti illeciti

intenzionali a danno delle navi, degli equipaggi, dei passeggeri, delle merci e delle infrastrutture portuali e di garantirne la corretta applicazione attraverso un efficace sistema di vigilanza e controllo;

RENDE NOTO

La presente Ordinanza regola e disciplina l'applicazione della normativa di "*Maritime Security*", nell'ambito dei porti e degli approdi del Circondario Marittimo di Palermo, con particolare riguardo alle misure tese a migliorare la sicurezza delle navi e degli impianti portuali ricadenti nell'ambito di applicazione del Capitolo XI-2 della convenzione SOLAS e del Reg. (CE) 725/2004. La presente ordinanza disciplina inoltre l'applicazione delle misure relative al miglioramento della sicurezza dei porti previste dalla Direttiva 2005/65/CE citata in premessa, recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 203, nonché le disposizioni del vigente Programma Nazionale di Sicurezza Marittima.

La "*Maritime Security*" si articola essenzialmente nell'applicazione delle 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 Palermo in qualità di Autorità Designata e nei piani di sicurezza (SSP) delle navi soggette alle predette normative di *maritime security* che stazionano in rada o approdano nei porti e negli approdi di giurisdizione.

Le misure contenute nei piani di sicurezza del porto e degli impianti portuali sono tese, innanzitutto, a prevenire l'accesso a persone e mezzi non autorizzati ovvero l'introduzione in ambito portuale ed a bordo delle navi di armi, sostanze pericolose o comunque vietate o non autorizzate.

Le misure contenute nei suddetti piani prevedono altresì restrizioni alla circolazione delle persone e dei veicoli nelle aree portuali, nonché controlli agli accessi a cura di personale specializzato in materia di security e, laddove previsto, debitamente autorizzato dall'Autorità di Pubblica Sicurezza. Tali misure, variabili in funzione del livello di sicurezza vigente, possono comprendere l'ispezione dei veicoli, dei bagagli e degli effetti personali al seguito di chiunque debba accedere alle infrastrutture portuali e/o a bordo delle navi soggette alle disposizioni normative in materia di *maritime security*.

ORDINA

Articolo 1 *Definizioni*

Ai fini dell'applicazione delle disposizioni della presente Ordinanza, valgono le seguenti definizioni:

- a) Autorità Designata: Il Capo del Compartimento Marittimo di Palermo, cui è attribuito il compito di fare osservare le disposizioni del Cap. XI-2 della Convenzione SOLAS come mendata, del Codice ISPS, come recepito dal Regolamento (CE) 725/2004, e del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima, relative alla sicurezza delle navi, degli impianti portuali e all'interfaccia nave/porto, per il porto, gli approdi e gli impianti portuali ricadenti nella propria competenza territoriale;
- b) Autorità di sicurezza del porto di Palermo: l'Autorità responsabile per le questioni di sicurezza per tutti i porti di giurisdizione, competente a predisporre, applicare e far

attuare il piano di sicurezza del porto. Si identifica con la Capitaneria di porto di Palermo;

- c) Porto di Palermo: l'insieme delle aree terrestri e marittime comprendenti gli impianti e le attrezzature utilizzate per le operazioni portuali e commerciali connesse al trasporto marittimo, elencate nel Decreto n. 58 in data 22.04.2022 del Capo del Compartimento Marittimo di Palermo – Autorità Designata;
- d) Agente di sicurezza del porto (*Port Security Officer – PSO*): punto di contatto per le questioni attinenti alla sicurezza portuale individuato con apposito decreto del Capo del Compartimento Marittimo di Palermo;
- e) Piano di Sicurezza del Porto di Palermo (*Port Security Plan – PSP*): piano elaborato dalla Capitaneria di porto di Palermo quale Autorità di Sicurezza ed approvato dal Prefetto. Il PSP è elaborato sulla base delle conclusioni della valutazione di sicurezza del porto (*Port Security Assessment – SSA*) elaborata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e prende in considerazione le specificità delle diverse aree del porto, integrando i piani di sicurezza degli impianti portuali elaborati a norma del regolamento (CE) n. 725/2004. Il PSP individua, per ciascun livello di sicurezza, le procedure da seguire, le misure da adottare e le azioni da intraprendere;
- f) Impianto portuale (*Port Facility*): area portuale soggetta all'applicazione del Cap. XI-2 della Convenzione SOLAS, del Codice ISPS e del Regolamento (CE) 725/2004, in cui si realizza l'interfaccia nave/porto, comprendente aree quali le zone di ancoraggio, di ormeggio e di accosto dal mare, secondo i casi. I confini degli impianti portuali esistenti nel Circondario di Palermo sono determinati dal Capo del Compartimento Marittimo di Palermo in qualità di Autorità Designata;
- g) Piano di sicurezza dell'impianto portuale (*Port Facility Security Plan – PFSP*): piano elaborato per assicurare l'applicazione di misure finalizzate a proteggere l'impianto portuale e le navi che vi si interfacciano nonché il carico, le unità di trasporto del carico e le provviste delle stesse navi dal rischio che si verifichi un problema di sicurezza;
- h) Agente di sicurezza dell'impianto portuale (*Port Facility Security Officer – PFSO*): persona designata quale responsabile dell'elaborazione, attuazione, revisione ed aggiornamento del piano di sicurezza dell'impianto portuale, nonché quale collegamento con gli agenti di sicurezza delle navi e con gli agenti di sicurezza delle società come definite dalla Regola IX/1 della convenzione SOLAS;
- i) Aree portuali comuni: aree che, pur ricadendo all'interno del porto di Palermo come sopra definito, non fanno parte di alcuno degli impianti portuali;
- j) Dichiarazione di sicurezza (*Declaration Of Security – DOS*): l'accordo raggiunto tra una nave e un impianto portuale o un'altra nave con cui essa si interfacci, nel quale sono specificate le misure di sicurezza che ciascuna delle parti dovrà attuare;
- k) Agente di sicurezza della nave (*Ship Security Officer – SSO*): è la figura di bordo dipendente dal comandante della nave e designata dalla società come responsabile della sicurezza della nave e, in particolare, dell'attuazione e del rispetto del piano di sicurezza della nave nonché quale collegamento con l'agente di sicurezza della società e con l'agente di sicurezza dell'impianto portuale;
- l) Livello di sicurezza (*Security level*): un valore variabile da 1 a 3 che esprime la quantificazione del rischio che un incidente di sicurezza possa essere tentato o possa verificarsi. Il livello di sicurezza 1 (*marsec 1*) rappresenta un rischio normale e richiede l'applicazione di misure di security minime; il livello di sicurezza 2 (*marsec 2*) rappresenta un rischio più elevato e richiede l'applicazione di misure di security

aggiuntive; il livello di sicurezza 3 (*marsec 3*) rappresenta un rischio probabile o imminente e richiede l'applicazione di ulteriori e specifiche misure di security, limitatamente al perdurare del rischio di incidente di security;

- m) Normativa di *maritime security*: l'insieme delle disposizioni previste dal Cap. XI-2 della Convenzione internazionale SOLAS come emendato, del Codice Internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS Code) come emendato, del Regolamento (CE) 725/2004, del D.lgs 203/2007 nonché del vigente Piano Nazionale di Sicurezza Marittima (PNSM).

Articolo 2

Ambito di applicazione

Le disposizioni della presente ordinanza si applicano alle aree portuali comuni ed agli impianti portuali presenti nel Circondario marittimo di Palermo, alle navi che vi si interfacciano nonché a chiunque, a qualsiasi titolo, acceda al porto di Palermo o agli impianti portuali presenti nel Circondario marittimo di Palermo.

Articolo 3

Livelli di security

Il porto e gli impianti portuali soggetti alla normativa di *maritime security* operano in condizioni normali 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.

È inoltre dovere del PFSO implementare ogni misura preventiva addizionale ritenuta opportuna o necessaria in base alle circostanze, al fine di garantire la sicurezza dell'impianto portuale e delle navi che vi sono ormeggiate, 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.

Tutte le navi che si interfacciano con gli impianti portuali del Circondario Marittimo di Palermo 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 nell'impianto portuale o prima di procedere ad una qualunque attività di interfaccia nave/porto.

Articolo 4

Disposizioni in materia di accesso in porto e negli impianti portuali

L'accesso in porto può avvenire esclusivamente attraverso i varchi portuali vigilati secondo le previsioni del piano di sicurezza del porto.

L'accesso negli impianti portuali è disciplinato dalle disposizioni contenute nelle vigenti pianificazioni di sicurezza (PFSP).

Chiunque a qualsiasi titolo accede in porto o in qualsiasi impianto portuale, è soggetto ai controlli del personale di security presente presso i varchi portuali e presso i punti di accesso degli impianti portuali. L'accesso negli impianti portuali degli equipaggi e dei passeggeri delle navi ormeggiate nonché di eventuali visitatori è sempre soggetto alla

verifica dell'identità personale di chi accede e della sua legittimazione ad accedere (iscrizione nella lista equipaggio, titolo di viaggio, autorizzazione rilasciata dal PFSO / SSO della nave interessata, come pertinente).

In particolare, in funzione del livello di sicurezza in vigore, chi accede al porto o agli impianti portuali potrà essere sottoposto, a cura del personale addetto alla vigilanza di security, al controllo del veicolo su cui viaggia, nonché del carico, dei bagagli e degli effetti personali al seguito, anche mediante l'impiego di *metal detector*, sistemi di controllo RX o altre apparecchiature di rilevamento di armi e/o sostanze esplosive, secondo le modalità e le procedure stabilite nel piano di sicurezza del porto e nei piani di sicurezza degli impianti portuali.

Chi accede al porto ed agli impianti portuali del Circondario Marittimo di Palermo accetta pertanto di essere sottoposto alle procedure ed ai controlli indicati, consapevole che, in caso di rifiuto, non sarà autorizzato ad accedere in porto o all'impianto portuale e potrà essere soggetto a misure di identificazione e controllo da parte delle forze dell'ordine ed alle sanzioni previste dalla legge.

Articolo 5

Obblighi del personale con compiti di security

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 vigente Programma Nazionale di Sicurezza Marittima nonché dei provvedimenti emanati dall'Autorità di Sicurezza / Autorità Designata.

Il predetto personale, in funzione delle proprie mansioni e responsabilità, è tenuto in particolare ad assicurare l'applicazione delle disposizioni stabilite per i tre livelli di sicurezza dal piano di sicurezza del porto (PSP) e dai piani di sicurezza degli impianti portuali (PFSP), con particolare riferimento alle misure finalizzate a prevenire gli accessi non autorizzati di persone, veicoli, merci o cose, in conformità a quanto previsto dal precedente articolo 4.

In particolare, il PSO nell'esercitare la funzione di punto di contatto prevista dall'articolo 11 del Dlgs 203/2007, assicura l'acquisizione delle informazioni rilevanti per la security del porto richieste dall'Autorità di sicurezza del porto e facilita la comunicazione delle disposizioni eventualmente emanate dalla stessa Autorità ai soggetti interessati, quali a mero titolo esemplificativo, direttori tecnici e personale addetto alla vigilanza dei varchi portuali, comandanti e SSO delle navi ormeggiate presso le banchine pubbliche non comprese in alcuna Port Facility e soggetti che con le stesse si interfaccino.

Articolo 6

Esercitazioni ed addestramenti

Ogni impianto portuale deve effettuare una volta l'anno ed in ogni caso ad intervalli non superiori a 18 mesi, addestramenti (*exercises*) finalizzati a mettere alla prova le comunicazioni, il coordinamento, la disponibilità delle risorse e le reazioni, conformemente a quanto disposto dal punto B/18.6 dell'ISPS Code e dal PNSM.

Ogni impianto portuale, con cadenza trimestrale, deve inoltre condurre almeno un'esercitazione interna (*drill*) finalizzata a verificare il corretto svolgimento delle procedure e la funzionalità dei mezzi utilizzati, conformemente a quanto disposto dal punto B/18.5 dell'ISPS Code e dal PNSM.

Tutti gli impianti portuali, come di volta in volta richiesto, partecipano annualmente alle esercitazioni di security coordinate da questa Autorità Designata, di concerto con l'Autorità locale di Pubblica Sicurezza e con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, eventualmente in associazione ad altre esercitazioni di emergenza (antincendio, antinquinamento etc.), allo scopo di valutare l'implementazione del piano di sicurezza del porto di Palermo e dei Piani di sicurezza degli impianti portuali interessati, con il coinvolgimento, ove possibile, di una o più navi ormeggiate, secondo quanto disposto dal PNSM.

Secondo le previsioni del D.lgs. n. 203/2007, tutti gli impianti portuali partecipano annualmente, e comunque ad intervalli non superiori a 18 mesi, alle esercitazioni di addestramento coordinate dalla Capitaneria di porto di Palermo quale Autorità di Sicurezza. Tali esercitazioni possono consistere in esercitazioni su grande scala o in situazione reale, in simulazioni teoriche o seminari, oppure possono essere associate ad altri tipi di esercitazione quali, ad esempio, interventi di emergenza sanitaria o altre esercitazioni delle diverse Autorità dello Stato. Le suddette esercitazioni devono coinvolgere l'agente di sicurezza del porto (PSO), gli agenti di sicurezza degli impianti portuali (PFSO) e, ove possibile, gli agenti di sicurezza delle società (CSO) e/o delle navi (SSO) che possono essere utilmente coinvolte nelle fasi dell'esercitazione.

Tutte le esercitazioni e le attività addestrative devono essere debitamente documentate e registrate a cura del PSO e dei PFSO.

Articolo 7

Autovalutazione ed audit interni

I PFSO devono svolgere annualmente un'autovalutazione finalizzata a rilevare eventuali "carenze" interpretative e/o applicative delle pianificazioni di sicurezza allo scopo di favorirne il necessario rimedio.

La sistematica effettuazione dell'autovalutazione dovrà essere documentata e custodita a cura dei PFSO per le eventuali verifiche dell'Autorità Designata.

In presenza di deficienze non ancora eliminate o di proposte di modifica del PFSP, i risultati della suddetta attività devono essere comunicati all'Autorità Designata per l'adozione degli eventuali provvedimenti di competenza.

Articolo 8

Verifiche e controlli

Gli impianti portuali e le navi che con essi si interfacciano sono soggetti a:

- Verifiche, ossia l'attività accertativa svolta dal personale del Corpo delle Capitanerie di porto in possesso di specifica formazione ed abilitazione, a ciò preposto dall'Autorità Designata al fine di verificare la concreta adozione delle misure di sicurezza previste dai piani approvati, rilevare le eventuali inadempienze, disporre, se del caso, l'immediato ripristino delle condizioni di sicurezza e prevedere l'eventuale adozione di misure temporanee nei casi in cui, per causa di necessità, non sia possibile attuare le misure previste dal piano di sicurezza;
- Controlli, ossia l'attività meramente operativa ed esecutiva svolta dal personale del Corpo delle Capitanerie di porto nell'esecuzione degli ordinari compiti di polizia amministrativa / giudiziaria, finalizzata ad accertare il rispetto delle misure di sicurezza.

Articolo 9

Dichiarazione di sicurezza (DOS)

Una dichiarazione di sicurezza deve essere redatta e sottoscritta tra l'impianto portuale e la nave che vi si interfaccia nei seguenti casi:

- a) l'impianto portuale e la nave operano ad un livello di sicurezza diverso;
- b) l'impianto portuale o la nave non sono dotati di un piano di sicurezza;
- c) la nave non è soggetta all'applicazione del Cap. XI-2 della Convenzione SOLAS e del Codice ISPS;
- d) la nave soggetta all'applicazione del Cap. XI-2 della SOLAS e del Codice ISPS è destinata all'ormeggio presso una banchina pubblica non ricompresa in alcun PFSP. In tal caso la DOS sarà redatta con il PSO;
- e) l'agente di sicurezza della nave (SSO) o l'agente di sicurezza dell'impianto portuale (PFSO) rilevano la presenza di minacce alla security dell'interfaccia che suggeriscano o richiedano l'adozione di misure di sicurezza diverse o ulteriori rispetto a quelle previste dai rispettivi piani di sicurezza.

Nel caso in cui sia dovuta o decisa l'adozione di una DOS, né l'impianto portuale né la nave possono iniziare le operazioni commerciali prima che la DOS sia stata firmata ed implementata.

La dichiarazione di sicurezza deve consentire il coordinamento delle procedure di sicurezza tra l'organizzazione di sicurezza della nave e l'organizzazione di sicurezza dell'impianto portuale e deve essere valida per la tutta la durata dell'interfaccia.

Nell'eventualità di variazioni del livello di sicurezza durante l'interfaccia nave-porto, dovrà essere redatta e sottoscritta una nuova dichiarazione di sicurezza.

Copia della DOS deve essere trasmessa all'Autorità Designata.

Articolo 10

Ulteriori obblighi per gli impianti portuali

Ciascun PFSO è tenuto a registrare e comunicare senza ritardo all'Autorità Designata, tramite la Sala Operativa della Capitaneria di porto di Palermo, ogni incidente di security e qualsiasi circostanza attinente a minacce alla sicurezza dell'impianto portuale o delle navi che vi sono ormeggiate.

Ciascun PFSO è altresì tenuto ad informare l'Autorità Designata di ogni variazione dell'assetto, dell'organizzazione e delle procedure di sicurezza dell'impianto portuale al fine di valutare l'opportunità di procedere ad una revisione della valutazione e/o del piano di sicurezza dell'impianto.

Articolo 11

Obblighi di security per le navi in arrivo

Le navi in arrivo, dirette a qualsiasi impianto portuale o banchina del Circondario Marittimo di Palermo che sono soggette all'obbligo previsto dalla Regola 9.2 del Cap. XI-2 della Convenzione SOLAS e dall'art. 6.1 del Regolamento (CE) n. 725/2004 di comunicare le informazioni di sicurezza prima dell'arrivo (*ship pre-arrival security information*), dovranno provvedervi attraverso la prevista funzione del sistema informatico PMIS 2, come previsto dall'art. 17 dell'Ordinanza n. 49/2018 citata in premessa.

Tali informazioni devono essere presentate con un anticipo di almeno ventiquattro 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 l'impianto portuale sia individuato come terminal di scalo.

Qualora la nave non sia in grado o rifiuti di fornire tali informazioni, potranno essere adottati i provvedimenti previsti dalle disposizioni normative vigenti, tra cui il diniego dell'ingresso in porto.

Le navi di linea impiegate in viaggi nazionali di classe "A" con scali frequenti e regolari possono essere esentate dall'obbligo di comunicazione delle informazioni di sicurezza prima dell'ingresso in porto, alle condizioni e secondo le modalità previste dal Regolamento (CE) 725/2004 e dalle disposizioni impartite al riguardo dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto con la Circolare Titolo "Security" N. 9 in data 04/07/2005, cui si fa espresso rimando.

Articolo 12

Disposizioni particolari per le marine ed i circoli nautici

Le marine ed i circoli nautici presso i quali abitualmente ormeggiano 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 (*commercial yacht*), devono dotarsi di apposito piano di sicurezza dell'impianto portuale (PFSP) a seguito di aggiornamento della valutazione di sicurezza a cura dell'Autorità di Sistema Portuale.

Nel caso in cui detti marine e circoli nautici siano interessati solo saltuariamente dallo scalo delle unità di cui al precedente punto, dovranno coordinare le procedure di sicurezza con gli agenti di sicurezza di bordo (SSO) mediante la redazione della DOS di cui al precedente articolo 9.

Articolo 14

Sanzioni

I contravventori alle norme in materia di sicurezza marittima contenute nella presente ordinanza, salvo che il fatto non costituisca altro e più grave illecito, incorrono nella sanzione amministrativa di cui all'articolo 1174 c.3 del Codice della navigazione, che prevede il pagamento di una somma da Euro 1.032,00 ad Euro 6.197,00.

Articolo 15

Disposizioni abrogative e finali

La presente Ordinanza entra in vigore dalla data della sua pubblicazione abroga qualsiasi precedente disposizione o provvedimento eventualmente in contrasto.

È fatto obbligo a chiunque di osservare e far osservare la presente Ordinanza la cui diffusione sarà assicurata mediante:

- a) pubblicazione sul sito istituzionale della Capitaneria di Porto di Palermo all'indirizzo www.guardiacostiera.it/palermo, sezione ordinanze;
- b) trasmissione al Comune di Palermo, all'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Occidentale ed alle Amministrazioni interessate;

c) divulgazione a cura dei mezzi d'informazione.

Palermo, _____

IL CAPO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO
E AUTORITA' DESIGNATA
C.V. (CP) Raffaele MACAUDA