



**DIRETTIVA 2005/65/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

del 26 ottobre 2005

relativa al miglioramento della sicurezza dei porti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Articolo 1

Oggetto

1. Obiettivo principale della presente direttiva è quello di introdurre misure comunitarie volte a migliorare la sicurezza dei porti di fronte al pericolo costituito da incidenti di sicurezza. La presente direttiva garantisce altresì che le misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004 beneficino di un rafforzamento della sicurezza nei porti.

2. Le misure di cui al paragrafo 1 sono:

- a) norme comuni fondamentali sulle misure di sicurezza nei porti;
- b) un meccanismo attuativo per tali norme;
- c) meccanismi appropriati di controllo di adempienza.

Articolo 2

Campo di applicazione

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

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

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

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

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1. «porto», una specifica area terrestre e marittima con confini definiti dallo Stato membro in cui il porto è situato, comprendente impianti e attrezzature intesi ad agevolare le operazioni commerciali di trasporto marittimo;

▼B

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

*Articolo 4***Coordinamento con le misure adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004**

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

*Articolo 5***Autorità di sicurezza del porto**

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

*Articolo 6***Valutazione di sicurezza del porto**

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

▼B

4. Le valutazioni di sicurezza del porto sono soggette all'approvazione dello Stato membro interessato.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Articolo 8***Livelli di sicurezza**

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

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

- «Livello di sicurezza 1» è il livello per cui vanno costantemente mantenute misure di sicurezza minime adeguate,
- «Livello di sicurezza 2» è il livello per cui vanno mantenute adeguate misure di sicurezza supplementari per un determinato periodo, in conseguenza di un incremento del rischio che si verifichi un problema di sicurezza,

▼B

— «Livello di sicurezza 3» è il livello per cui vanno mantenute adeguate misure di sicurezza specifiche, per il periodo limitato in cui un problema di sicurezza è probabile ed imminente, anche quando non sia possibile individuare l'obiettivo specifico.

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

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

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

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

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

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

*Articolo 10***Riesame**

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

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

*Articolo 11***Organismo di sicurezza riconosciuto**

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

*Articolo 12***Punto di contatto per la sicurezza del porto**

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

▼B*Articolo 13***Attuazione e controllo della conformità**

1. Gli Stati membri istituiscono un sistema che garantisca una supervisione adeguata e periodica dei piani di sicurezza dei porti e della loro applicazione.
2. La Commissione, in cooperazione con i punti di contatto di cui all'articolo 12, controlla l'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri.
3. Detto controllo è effettuato congiuntamente alle ispezioni di cui all'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 725/2004.

▼M2*Articolo 14***Modifiche degli allegati da I a IV**

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *bis*, con cui modifica gli allegati da I a IV allo scopo di adeguarli alle esperienze acquisite nella loro attuazione, senza ampliare il campo di applicazione della presente direttiva.

Qualora, in caso di modifiche necessarie per adeguare gli allegati da I a IV, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 14 *ter* si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.

*Articolo 14 bis***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 14 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 26 luglio 2019. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 14 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽¹⁾.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

⁽¹⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

▼ M2

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 14 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 14 ter***Procedura d'urgenza**

1. Gli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo entrano in vigore immediatamente e si applicano finché non siano sollevate obiezioni conformemente al paragrafo 2. La notifica di un atto delegato al Parlamento europeo e al Consiglio illustra i motivi del ricorso alla procedura d'urgenza.

2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato secondo la procedura di cui all'articolo 14 *bis*, paragrafo 6. In tal caso, la Commissione abroga l'atto immediatamente a seguito della notifica della decisione con la quale il Parlamento europeo o il Consiglio hanno sollevato obiezioni.

▼ B*Articolo 16***Riservatezza e diffusione delle informazioni**

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

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

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

*Articolo 17***Sanzioni**

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

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



Articolo 18

Attuazione

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

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

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

Articolo 19

Relazione di valutazione

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

Articolo 20

Entrata in vigore

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

Articolo 21

Destinatari

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

*ALLEGATO I***VALUTAZIONE DI SICUREZZA DEL PORTO**

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

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

A tal fine la valutazione copre almeno i seguenti aspetti:

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

▼B

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



ALLEGATO II

PIANO DI SICUREZZA DEL PORTO

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

Il piano di sicurezza del porto:

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

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

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

▼B

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

▼B*ALLEGATO III***REQUISITI ESSENZIALI DELLE ESERCITAZIONI IN MATERIA DI SICUREZZA**

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

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

*ALLEGATO IV***CONDIZIONI CHE UN ORGANISMO DI SICUREZZA RICONOSCIUTO DEVE SODDISFARE**

Un organismo di sicurezza riconosciuto deve possedere:

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

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