



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
**CAPITANERIA DI PORTO TRIESTE**  
**ORDINANZA N° 21/04**

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Trieste:

- VISTA** la Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare SOLAS 1974 e successivi emendamenti - capitoli V - XI-1 e XI-2 come modificati con Risoluzione n. 1 allegato 1 alla Conferenza Diplomatica tenutasi a Londra in data 12 dicembre 2002, contenente misure speciali per migliorare la sicurezza marittima;
- VISTO** il "Codice Internazionale per la sicurezza delle navi e delle infrastrutture portuali" - ISPS Code - adottato in sede IMO con Risoluzione n. 2 allegato 2 alla Conferenza Diplomatica tenutasi a Londra in data 12 dicembre 2002,
- VISTA** la Circolare Titolo "Port Security" N. 01 in data 7 aprile 2004 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo ed aereo - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, avente per oggetto "Misure speciali per migliorare la sicurezza marittima -- Applicazione del ISPS-Code agli impianti portuali";
- VISTO** il decreto 18 giugno 2004 con il quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha indicato nel Corpo delle Capitanerie di Porto la struttura responsabile in materia di "Security" nel settore dei trasporti marittimi sia in relazione a quanto disposto dal Capitolo XI-2 SOLAS e del relativo ISPS Code e Punto di contatto per la sicurezza marittima di cui al Regolamento (CE) n. 725/2004;
- VISTA** l'Ordinanza n. 7/95 in data 4 marzo 1995 "Disciplina della Navigazione nella rada e nel porto di Trieste";
- VISTA:** la Circolare Titolo "Security" n° 03 in data 28 giugno 2004 del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto avente per oggetto: Codice Internazionale per la "Security" delle navi e delle installazioni portuali (ISPS Code). Scheda informativa" della nave da presentare prima dell'arrivo -- Procedure da adottare nell'interfaccia nave/porto nel caso la nave o le port facility non rispondano ai requisiti richiesti dal Capitolo XI-2 della Solas 74 come emendata e dal Codice ISPS;
- CONSIDERATO:** che ai fini dell'approvazione dei piani:
- è stato effettuato, in data 29 giugno 2004, il confronto collegiale con rappresentanti dell'Autorità Portuale, della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza, della Dogana e dei Vigili del Fuoco in sede di "Comitato Provinciale per l'Ordine e la Sicurezza Pubblica" convocato con foglio 12/B/1-613/2004 AREA 1 in data 25 giugno 2004 della Prefettura di Trieste - Ufficio Territoriale del Governo;
  - è stata acquisita la valutazione di congruità al "Piano provinciale di sicurezza" da parte della Prefettura di Trieste - Ufficio Territoriale del Governo con foglio 12/B/1 - 613/2004 AREA 1 in data 29 giugno 2004;
- VISTI** gli articoli 30, 81, 1174 del Codice della Navigazione e l'articolo 59 del relativo Regolamento di esecuzione - parte marittima

# O R D I N A

## Articolo 1

### (Navi che intendono entrare nel porto di Trieste)

A far data dal 1° luglio 2004 tutte le navi soggette al Capitolo XI-2 della Convenzione SOLAS 74 come emendata, impiegate in viaggi internazionali (navi da passeggeri comprese le unità veloci; navi da carico, comprese le unità veloci, di tsl uguale o superiore alle 500; piattaforme mobili di perforazione off-shore) che intendono entrare nel porto di Trieste, dovranno fornire alla Capitaneria di Porto tramite l'Agenzia Marittima Raccomandataria o direttamente al fax n. 040676665 o all'indirizzo e-mail [sicnavts@spin.it](mailto:sicnavts@spin.it) le informazioni di cui alla Regola 9 del richiamato Capito XI-2 Solas contenute nell'unità scheda allegata alla presente Ordinanza (allegato 1 italiano e inglese) – secondo la seguente tempistica:

- con almeno 24 ore di anticipo sull'orario di previsto arrivo della nave; oppure
- al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore a 24 ore; oppure
- se il porto di scalo non è noto o se è modificato durante il viaggio, non appena tale porto sia conosciuto.

La suddetta scheda sarà valutata e, nel caso non emergano rilievi, sarà applicato il principio del silenzio assenso.

La mancata presentazione della scheda in parola costituisce fondato motivo per ritenere che la nave non soddisfi i requisiti prescritti, con la conseguente applicazione della regola 9 del capitolo XI-2 della SOLAS, con particolare riferimento al punto 2.2 della suddetta regola: **alla nave che rifiuti di fornire tali informazioni potrà essere negato l'ingresso in porto.**

Qualora, dopo aver ricevuto la scheda informativa, i funzionari debitamente autorizzati abbiano fondati motivi per ritenere che la nave non sia conforme ai requisiti prescritti dalle normative internazionali in premessa citate, tentano di stabilire una comunicazione con la nave e tra la nave e l'amministrazione allo scopo di ripristinare la conformità. Se tale comunicazione non consente di ripristinare la conformità, oppure se hanno comunque fondati motivi per ritenere che la nave non ottempera ai requisiti prescritti, i funzionari potranno adottare nei confronti della nave i seguenti provvedimenti:

- obbligo di rettificare la conformità;
- obbligo di procedere verso un luogo specificato nel mare territoriale o nelle acque interne;
- ispezione della nave, qualora essa si trovi nel mare territoriale;
- divieto di ingresso nel porto.

Prima di porre in essere tali provvedimenti, la Capitaneria di Porto di Trieste informerà la nave delle relative intenzioni, ricevute le quali, il Comandante della nave potrà revocare l'intenzione di entrare in porto. In tal caso, il presente articolo non trova applicazione.

## Articolo 2

### (Controllo delle navi in porto)

Ogni nave alla quale si applicano le disposizioni del capitolo XI-2 della SOLAS, quando si trovi nel porto di Trieste, è soggetta a controlli da parte di Funzionari debitamente autorizzati (DAO) al fine di verificare che a bordo della nave vi sia **un Certificato internazionale di sicurezza della nave (I.S.S.C. – International Ship Security Certificate)** ovvero **un Certificato provvisorio internazionale di sicurezza della nave (I.I.S.S.C. – Interim**

**International Ship Security Certificate** in corso di validità rilasciato a norma delle disposizioni della parte A del Codice I.S.P.S., il quale, se valido sarà accettato salvo che esistano fondati motivi per ritenere che la nave non soddisfi i requisiti prescritti dal capitolo XI 2 SOLAS o dalla parte A del Codice I.S.P.S.

Se questi fondati motivi sono accertati, oppure qualora non venga presentato, a richiesta, un certificato in corso di validità, i Funzionari debitamente autorizzati imporranno in relazione a tale nave una o più delle seguenti misure di controllo:

- ispezione della nave;
- ritardo o detenzione della nave;
- restrizione delle operazioni, ivi compreso il movimento della nave nel porto;
- espulsione della nave dal porto.

Tali misure di controllo potranno includere, in aggiunta o in alternativa, altre misure amministrative o correttive di minore impatto.

### **Articolo 3 Disposizioni supplementari**

Il provvedimento di negato ingresso nel porto (art. 1) e la misura di espulsione dal porto (art. 2) sono imposti unicamente quando i Funzionari debitamente autorizzati (DAO) abbiano fondati motivi per ritenere che la nave rappresenti una minaccia immediata alla sicurezza e all'incolumità delle persone, della navi o di altri beni immobili e che non vi siano altri mezzi adeguati per eliminare tale minaccia.

Le misure di controllo di cui all'art. 2 ed i provvedimenti di cui all'art. 1 sono imposti soltanto fino al momento in cui la non conformità che vi ha dato origine sia stata rimossa.

Sarà comunque consentito il necessario accesso alla nave per ragioni umanitarie o di emergenza e per scopi di sicurezza.

### **Articolo 4 (Dichiarazione di sicurezza)**

Una nave che chiede di entrare nel porto di Trieste potrà richiedere il rilascio di una **dichiarazione di sicurezza (D.O.S. – Declaration of Security)**, utilizzando lo stampato unito alla presente Ordinanza (allegato n° 2 italiano e inglese), quando:

- la nave opera a un livello di sicurezza più elevato dell'impianto portuale o di un'altra nave con cui è in interfaccia;
- esista un accordo sulla dichiarazione di sicurezza tra il Governo Italiano e lo Stato di Bandiera della nave, purché Governo contraente, riguardo a determinati viaggi internazionali o a navi specifiche che effettuano tali viaggi;
- si è verificata una minaccia o un problema di sicurezza riguardante la nave o gli impianti portuali, ove applicabile;
- la nave è ancorata in un porto per cui non è necessario avere od attuare un piano approvato di sicurezza dell'impianto portuale;
- la nave sta conducendo attività nave/nave con un'altra nave per cui non è necessario avere od attuare un piano approvato di sicurezza della nave

L'impianto portuale e la nave interessata dovranno rendere nota alla Capitaneria di Porto circa l'avvenuta istanza/ricezione della richiesta di dichiarazione di sicurezza fatta ai sensi del presente articolo.

La dichiarazione di sicurezza dovrà essere redatta:

1. dal comandante della nave o dall'agente di sicurezza della nave (S.S.O. – Ship Security Officer) per conto della nave;
2. dall'agente di sicurezza dell'impianto portuale (P.F.S.O. – Port Facility Security Officer), per conto dell'impianto portuale.

La dichiarazione di sicurezza deve contenere i requisiti di sicurezza che possono essere ripartiti tra gli impianti portuali e la nave (o tra navi), con espressa dichiarazione delle responsabilità di ciascuno.

#### **Articolo 5 (Disposizioni finali)**

Salvo che il fatto non costituisca reato e ferma restando l'adozione, qualora del caso, delle misure restrittive di cui agli articoli precedenti, i contravventori alla presente Ordinanza saranno perseguiti ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.  
E fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza.

Trieste, 30 GIU. 2004

IL COMANDANTE  
Capitano di Vascello (CP)  
Paolo CASTELLANI

