

ALLEGATO 1

EMENDAMENTI ALL'ANNESSO ALLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DEL 1974 PER LA SALVAGUARDIA DELLA VITA UMANA IN MARE

"CAPITOLO XI-2

MISURE SPECIALI PER MIGLIORARE LA SICUREZZA MARITTIMA

Regola 1

Definizioni

- 1 Ai fini del presente capitolo, salvo espressa disposizione contraria:
- .1 "Nave portarinfusa" significa una nave portarinfusa come definita alla Regola IX/1.6.
 - .2 "Nave chimichiera" significa una nave chimichiera come definita alla Regola VII/8.2.
 - .3 "Nave gassiera" significa una nave gassiera come definita alla Regola VII/11.2.
 - .4 "Unità veloce" significa un'unità come definita alla Regola X/1.2.
 - .5 "Piattaforma mobile di perforazione *offshore*" significa un'unità di perforazione mobile *offshore* a propulsione meccanica come definita alla Regola IX/1 che non si trova sul luogo della perforazione.
 - .6 "Nave petroliera" significa una nave petroliera come definita alla Regola II-1/2.12.
 - .7 "Società" significa una società come definita alla Regola IX/1.
 - .8 "Interfaccia nave/porto" significa le interazioni che hanno luogo quando una nave è direttamente ed immediatamente interessata da azioni che comportano il movimento di persone, di merci o la fornitura di servizi portuali alla nave o dalla nave.
 - .9 "Impianto portuale" è una località, individuata dal Governo Contraente o dall'Autorità designata, nella quale ha luogo l'interfaccia nave/porto. Essa comprende aree come le zone di ancoraggio, banchine di sosta e gli accosti dal mare, a seconda dei casi.
 - .10 "Attività da nave a nave" significa ogni attività non connessa ad un impianto portuale che implichi il trasferimento di merci o persone da una nave all'altra.
 - .11 "Autorità designata" significa l'organizzazione (o le organizzazioni) o l'amministrazione (o le amministrazioni) cui il Governo Contraente abbia affidato il compito di far osservare le disposizioni del presente capitolo relative

alla sicurezza dell'impianto portuale e all'interfaccia nave/porto, dal punto di vista dell'impianto portuale.

.12 "Codice ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*)" significa il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali, comprendente una parte A (le cui disposizioni hanno natura cogente) e una parte B (le cui disposizioni hanno natura di raccomandazione) adottato il 12 dicembre 2002 con la risoluzione n. 2 della Conferenza dei Governi Contraenti della Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita in mare, come può essere modificata dall'Organizzazione stessa, a condizione che:

.1 gli emendamenti alla parte A del Codice vengano adottati, entrino in vigore ed acquistino efficacia in conformità con l'articolo VIII della presente Convenzione concernente le procedure di emendamento applicabili all'annesso ad eccezione del capitolo I;

e che

.2 gli emendamenti alla parte B del Codice siano adottati dal Comitato per la sicurezza marittima in conformità con il proprio regolamento interno.

.13 "Incidente di sicurezza" significa qualsiasi atto o circostanza sospetti che minaccino la sicurezza di una nave, ivi comprese le unità mobili di perforazione *offshore* e le unità ad alta velocità, ovvero la sicurezza di un impianto portuale o di un'interfaccia nave/porto o di un'attività da nave a nave.

.14 "Livello di sicurezza" significa la qualificazione del grado di rischio che un incidente di sicurezza possa essere tentato o possa verificarsi.

.15 "Dichiarazione di sicurezza" è l'accordo raggiunto tra una nave da un lato e, dall'altro, un impianto portuale o un'altra nave con cui essa si interfacci, nel quale sono specificate le misure di sicurezza che ciascuna delle parti attuerà.

.16 "Organizzazione di sicurezza riconosciuta" è un'organizzazione dotata di adeguata esperienza nelle questioni legate alla sicurezza e di conoscenza adeguata del porto e delle operazioni portuali, autorizzata ad effettuare un'attività di valutazione o di verifica o di approvazione o di certificazione prescritta dal presente capitolo o dalla parte A del Codice ISPS.

2 Il termine "nave" utilizzato nelle Regole da 3 a 13 comprende le piattaforme mobili di perforazione *offshore* e le unità veloci.

3 La locuzione "tutte le navi" usata nel presente capitolo si riferisce a tutte le navi alle quali si applica il presente capitolo.

4 La locuzione "Governo Contraente" utilizzata nelle Regole 3, 4, 7 e da 10 a 13 si riferisce anche all'"Autorità designata".

Regola 2

Ambito di applicazione

1 Il presente capitolo si applica:

- .1 ai seguenti tipi di navi adibite a viaggi internazionali:
 - .1.1 navi da passeggeri, comprese le unità veloci da passeggeri;
 - .1.2 navi da carico, comprese le unità veloci, di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate; e
 - .1.3 alle piattaforme mobili di perforazione *offshore*; e
- .2 agli impianti portuali che forniscono servizi a tali navi quando effettuano viaggi internazionali.

2 In deroga alle disposizioni del paragrafo 1.2, i Governi Contraenti decidono in quale misura il presente capitolo e le sezioni pertinenti della parte A del Codice ISPS debbano applicarsi agli impianti portuali situati nel loro territorio che, ancorché utilizzati in via principale da navi che non effettuano viaggi internazionali debbano, occasionalmente, fornire servizi a navi che arrivano da o partono per viaggi internazionali.

2.1 I Governi Contraenti fondano le decisioni che adottano a norma del paragrafo 2 su una valutazione della sicurezza dell'impianto portuale effettuata nell'osservanza delle disposizioni della parte A del Codice ISPS.

2.2 Nessuna decisione adottata da un Governo Contraente a norma del paragrafo 2 deve compromettere il livello di sicurezza che il presente capitolo o le disposizioni della parte A del Codice ISPS intendono conseguire.

3 Il presente capitolo non si applica alle navi da guerra e alle loro ausiliarie né ad altre navi di proprietà di un Governo Contraente o da questo operate ed adibite esclusivamente a un servizio pubblico non commerciale.

4 Nessuna disposizione del presente capitolo pregiudica i diritti o gli obblighi degli Stati in virtù del diritto internazionale.

Regola 3

Obblighi dei Governi Contraenti in relazione alla sicurezza

1 Le Amministrazioni stabiliscono i livelli di sicurezza e assicurano la comunicazione delle informazioni sul livello di sicurezza alle navi autorizzate a battere la loro bandiera. Quando intervengono variazioni del livello di sicurezza, le informazioni sul livello di sicurezza devono essere aggiornate come richiesto dalle circostanze.

2 I Governi Contraenti stabiliscono i livelli di sicurezza e assicurano la comunicazione delle informazioni sui livelli di sicurezza agli impianti portuali situati nel loro territorio, nonché alle navi prima che entrino in un porto o durante la loro sosta in un porto situato nel

loro territorio. Quando intervengono variazioni del livello di sicurezza, le informazioni sul livello di sicurezza devono essere aggiornate come richiesto dalle circostanze.

Regola 4

Prescrizioni per le società e le navi

- 1 Le società ottemperano alle pertinenti prescrizioni del presente capitolo e della parte A del Codice ISPS, tenendo conto delle raccomandazioni contenute nella parte B del Codice ISPS.
- 2 Le navi ottemperano alle prescrizioni pertinenti del presente capitolo e della parte A del Codice ISPS, tenendo conto delle raccomandazioni di cui alla parte B del Codice ISPS; l'osservanza di tali prescrizioni è verificata e certificata nei modi previsti nella parte A del Codice ISPS.
- 3 Prima di entrare in un porto o durante la sosta in un porto situato nel territorio di un Governo Contraente, la nave si conforma alle prescrizioni relative al livello di sicurezza stabilito da tale Governo Contraente, qualora tale livello sia più elevato del livello stabilito dall'amministrazione per tale nave.
- 4 Le navi prendono, senza indebiti ritardi, tutte le misure necessarie che comportano un livello di sicurezza più elevato.
- 5 La nave che non si conformi alle prescrizioni del presente capitolo o della parte A del Codice ISPS ovvero che non possa osservare i requisiti del livello di sicurezza stabilito dall'amministrazione o da un altro Governo Contraente e ad essa applicabili deve informarne l'autorità competente prima di procedere a una qualunque attività di interfaccia nave/porto o prima di entrare nel porto, se questa operazione si verifica per prima.

Regola 5

Responsabilità specifica delle società

La società provvede affinché il comandante tenga a disposizione a bordo, in qualsiasi momento, informazioni che consentano ai funzionari debitamente autorizzati da un Governo Contraente di stabilire:

- .1 chi è responsabile della nomina dei membri dell'equipaggio o di altre persone correntemente impiegate o occupate a bordo della nave, indipendentemente dalla funzione da essi svolta sulla nave;
- .2 chi è responsabile delle decisioni relative all'utilizzo della nave; e
- .3 qualora la nave sia utilizzata in virtù di un contratto di *charter party* (o *charter parties*), chi sono le parti di tale *charter party* (o *charter parties*).

Regola 6

Sistema di allerta di sicurezza della nave

1 Tutte le navi di seguito indicate devono essere dotate di un sistema di allerta di sicurezza:

- .1 le navi costruite alla data del 1° luglio 2004 o successivamente;
- .2 le navi passeggeri, comprese le unità veloci per passeggeri, costruite anteriormente al 1° luglio 2004, non oltre la data della prima verifica delle installazioni radio effettuata dopo il 1° luglio 2004;
- .3 le navi petroliere, navi chimichiere, navi gassiere, navi portarinfusa e unità veloci da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate, costruite prima del 1° luglio 2004, non oltre la data della prima verifica delle installazioni radio effettuata dopo il 1° luglio 2004; e
- .4 altre navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate e alle piattaforme mobili di perforazione *offshore* costruite prima del 1° luglio 2004, non oltre la data della prima verifica delle installazioni radio effettuata dopo il 1° luglio 2006.

2 Quando viene attivato il sistema di allerta di sicurezza della nave deve avere le seguenti caratteristiche:

- .1 iniziare a trasmettere a un'autorità competente e designata dall'amministrazione, la quale in queste circostanze può comprendere la società un'allerta di sicurezza nave-terra, atta ad identificare la nave, la sua posizione e ad indicare che la sicurezza della nave è in pericolo o è compromessa;
- .2 non inviare l'allerta di sicurezza ad altre navi;
- .3 non attivare nessun allarme a bordo della nave; e
- .4 continuare l'allerta di sicurezza della nave fino alla sua disattivazione e/o riarmo.

3 Il sistema di allerta di sicurezza della nave deve:

- .1 poter essere attivato dal ponte di comando e da almeno un'altra postazione;
- .2 essere conforme a norme di funzionamento non inferiori a quelle adottate dall'Organizzazione.

4 I comandi del sistema di allerta di sicurezza devono essere progettati in modo da evitare che il sistema venga attivato inavvertitamente.

5 Le prescrizioni relative al sistema di allerta di sicurezza di una nave possono essere soddisfatte utilizzando le installazioni radio di cui la nave è dotata per ottemperare alle disposizioni del capitolo IV, a condizione che tutti i requisiti prescritti dalla presente Regola siano soddisfatti.

6 L'amministrazione che riceve notifica di un'allerta di sicurezza di una nave deve darne immediata comunicazione allo Stato o agli Stati in prossimità dei quali la nave sta operando.

7 Il Governo Contraente che riceve notifica di un'allerta di sicurezza da una nave che non è autorizzata a battere la sua bandiera ne dà immediata comunicazione all'amministrazione competente e, se opportuno, allo Stato o agli Stati in prossimità dei quali la nave sta operando.

Regola 7

Minacce alle navi

1 I Governi Contraenti stabiliscono livelli di sicurezza e assicurano la comunicazione delle informazioni sui livelli di sicurezza alle navi che operano nel loro mare territoriale o che hanno comunicato l'intenzione di entrare nel loro mare territoriale.

2 I Governi Contraenti forniscono un punto di contatto attraverso il quale le navi suddette possono chiedere consiglio o assistenza e al quale tali navi possono comunicare eventuali problemi di sicurezza in merito ad altre navi, movimenti o comunicazioni.

3 Qualora sia stato identificato un rischio di attacco, il Governo Contraente interessato informa le navi interessate e l'amministrazione competente in merito:

- .1 al livello di sicurezza presente;
- .2 a tutte le misure di sicurezza che devono essere poste in essere da parte delle navi interessate per proteggersi dall'attacco, in conformità con le disposizioni della parte A del Codice ISPS; e
- .3 alle eventuali misure di sicurezza che lo Stato costiero ha deciso di intraprendere.

Regola 8

Poteri discrezionali del comandante in relazione alla sicurezza della nave e della navigazione

1 Il comandante non deve essere obbligato dalla società, dal noleggiatore o da terzi a astenersi dal prendere od eseguire decisioni che, secondo il suo giudizio professionale, siano necessarie per salvaguardare l'efficiente funzionamento della nave o la sua sicurezza. Rientrano tra tali decisioni il rifiuto di imbarco a persone (ad eccezione di quelle identificate come debitamente autorizzate da un Governo Contraente) o dei loro effetti e il rifiuto di caricare a bordo merci, ivi compresi container ed altre unità di trasporto chiuse.

2 Se, a giudizio del comandante, durante le operazioni della nave si verifica un conflitto tra prescrizioni relative alla sicurezza intrinseca della nave e prescrizioni relative alla sua protezione, il comandante dà effetto alle prescrizioni necessarie a salvaguardare l'efficiente funzionamento della nave. In tali casi, il comandante può dar corso a misure temporanee di sicurezza e ne informa immediatamente l'amministrazione e, ove opportuno, il Governo Contraente nel cui porto la nave sta effettuando le proprie operazioni o intende entrare. Tutte

le misure temporanee di protezione adottate a norma della presente Regola devono, per quanto possibile, essere commisurate al livello prevalente di protezione. Quando queste eventualità sono identificate, l'amministrazione provvede affinché tali conflitti vengano risolti e sia ridotta al minimo la possibilità che si ripresentino.

Regola 9

Controllo e osservanza delle prescrizioni

1 Controllo delle navi in porto

- 1.1 Ai fini del presente capitolo, ogni nave alla quale si applicano le disposizioni del presente capitolo, quando si trovi nel porto di un altro Governo Contraente è soggetta a controlli da parte di funzionari debitamente autorizzati da tale governo, che possono essere gli stessi che effettuano le funzioni di cui alla Regola I/19. Tali controlli si limitano a verificare che a bordo della nave vi sia un ISSC (certificato internazionale di sicurezza della nave) o un IISSC (certificato provvisorio internazionale di sicurezza delle navi) in corso di validità rilasciato a norma delle disposizioni della parte A del Codice ISPS (certificato), il quale, se valido, deve essere accettato salvo che esistano fondati motivi per ritenere che la nave non soddisfi i requisiti prescritti dal presente capitolo o dalla parte A del Codice ISPS.
- 1.2 Se questi fondati motivi sono accertati, oppure qualora non venga presentato, a richiesta, un certificato in corso di validità, i funzionari debitamente autorizzati dal Governo Contraente impongono in relazione a tale nave una o più delle misure di controllo di cui al paragrafo 1.3. Ciascuna delle misure imposte deve essere proporzionata tenendo conto delle raccomandazioni della parte B del Codice ISPS.
- 1.3 Le misure di controllo sono le seguenti: ispezione della nave, ritardo o detenzione della nave, restrizione di operazioni, ivi compreso il movimento della nave nel porto, ovvero espulsione della nave dal porto. Tali misure di controllo possono includere, in aggiunta o in alternativa, altre misure amministrative o correttive di minore impatto.

2 Navi che intendono entrare nel porto di un altro Governo Contraente

- 2.1 Ai fini del presente capitolo, un Governo Contraente può prescrivere che le navi che intendono entrare in uno dei suoi porti forniscano ai funzionari debitamente autorizzati da tale governo le informazioni seguenti, allo scopo di assicurare che le prescrizioni del presente capitolo siano osservate prima di entrare nel porto, onde evitare di dover imporre misure o provvedimenti di controllo:
 - .1 che la nave è in possesso di un valido certificato e del nome dell'autorità che lo ha rilasciato;
 - .2 il livello di sicurezza col quale la nave sta operando;

- .3 il livello di sicurezza col quale la nave aveva operato in porti precedenti in cui ha effettuato un'attività di interfaccia nave/porto nel periodo specificato al paragrafo 2.3;
- .4 tutte le misure speciali o supplementari di sicurezza che sono state prese dalla nave in tutti i porti precedenti in cui ha effettuato un'attività di interfaccia nave/porto nel periodo specificato al paragrafo 2.3;
- .5 che le procedure appropriate per la sicurezza della nave sono state mantenute durante ogni attività da nave a nave nel periodo di tempo specificato al paragrafo 2.3; oppure
- .6 altre informazioni pratiche connesse alla protezione (ad eccezione dei particolari relativi al piano di sicurezza della nave) tenuto conto delle raccomandazioni della parte B del Codice ISPS.

A richiesta del Governo Contraente, la nave o la società confermano, in modo ritenuto accettabile da tale Governo Contraente, le informazioni prescritte dalle disposizioni precedenti.

- 2.2 Ciascuna nave soggetta alle disposizioni del presente capitolo che intenda entrare nel porto di un altro Governo Contraente fornisce le informazioni descritte al paragrafo 2.1 a richiesta dei funzionari debitamente autorizzati da tale governo. Il comandante può rifiutarsi di fornire tali informazioni, nel qual caso resta inteso che alla nave può essere negato l'ingresso nel porto.
- 2.3 La nave conserva registrazione delle informazioni di cui al paragrafo 2.1 relativamente agli ultimi 10 approdi in impianti portuali.
- 2.4 Se, dopo aver ricevuto le informazioni di cui al paragrafo 2.1 i funzionari debitamente autorizzati dal Governo Contraente del porto nel quale la nave intende entrare hanno fondati motivi per ritenere che la nave non sia conforme ai requisiti prescritti dal presente capitolo o dalla parte A del Codice ISPS, questi funzionari 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 dal presente capitolo o dalla parte A del Codice ISPS, i funzionari possono prendere nei confronti della nave i provvedimenti di cui al paragrafo 2.5. Ciascuno di questi provvedimenti deve essere proporzionato, tenendo conto delle raccomandazioni della parte B del Codice ISPS.
- 2.5 Tali provvedimenti sono i seguenti:
 - .1 l'obbligo di rettificare la conformità;
 - .2 l'obbligo imposto alla nave di procedere a un luogo specificato nel mare territoriale o nelle acque interne del Governo Contraente in questione;
 - .3 l'ispezione della nave, qualora essa si trovi nel mare territoriale del Governo Contraente nel cui porto intende entrare; oppure
 - .4 il negato ingresso nel porto.

Prima di porre in essere tali provvedimenti il Governo Contraente informa la nave delle sue intenzioni. Ricevuta questa informazione, il comandante può revocare l'intenzione di entrare nel porto. In tal caso, la presente Regola non trova applicazione.

3 Disposizioni supplementari:

3.1 Nell'eventualità che:

- .1 venga imposta una misura di controllo diversa da una misura amministrativa o correttiva di minore impatto di cui al paragrafo 1.3; o
 - .2 venga preso uno dei provvedimenti di cui al paragrafo 2.5, un funzionario debitamente autorizzato dal Governo Contraente informa immediatamente per iscritto l'amministrazione, specificando quali misure di controllo siano state imposte o quali provvedimenti siano stati assunti, indicandone le ragioni. Il Governo Contraente che impone le misure di controllo o i provvedimenti notifica inoltre all'organizzazione di sicurezza riconosciuta che ha rilasciato il certificato relativo alla nave in questione e all'Organizzazione le misure di controllo che sono state imposte o i provvedimenti che sono stati assunti.
- 3.2 Nell'eventualità che l'entrata nel porto sia stata rifiutata o che la nave sia stata espulsa dal porto, le autorità dello Stato del porto comunicano i fatti pertinenti alle autorità dello Stato dei successivi porti di scalo, se noti, e a tutti gli altri Stati costieri, tenendo conto degli orientamenti che verranno definiti dall'Organizzazione. Deve essere garantita la riservatezza e la sicurezza di tali comunicazioni.
- 3.3 Il negato ingresso nel porto ai sensi dei paragrafi 2.4 e 2.5 o l'espulsione dal porto ai sensi dei paragrafi da 1.1 a 1.3 sono imposti unicamente quando i funzionari debitamente autorizzati dal Governo Contraente abbiano fondati motivi per ritenere che la nave rappresenti una minaccia immediata alla sicurezza e all'incolumità delle persone, delle navi o di altri beni immobili e che non vi siano altri mezzi adeguati per eliminare tale minaccia.
- 3.4 Le misure di controllo di cui al paragrafo 1.3 e i provvedimenti di cui al paragrafo 2.5 sono imposti, ai sensi del presente regolamento, soltanto fino al momento in cui la non conformità che ha dato origine alle misure di controllo o ai provvedimenti sia stata rimossa, in modo ritenuto soddisfacente del Governo Contraente, tenendo conto delle eventuali iniziative proposte dalla nave o dall'Amministrazione.
- 3.5 Se i Governi Contraenti esercitano il controllo di cui al paragrafo 1 o prendono i provvedimenti di cui al paragrafo 2
- .1 deve essere fatto ogni possibile sforzo per evitare che la nave venga indebitamente trattenuta o ritardata. La nave che viene indebitamente trattenuta o ritardata ha diritto ad una compensazione per eventuali danni o perdite subiti; e
 - .2 deve essere consentito il necessario accesso alla nave per ragioni umanitarie o di emergenza e per scopi di sicurezza.

Regola 10

Prescrizioni per gli impianti portuali

- 1 Gli impianti portuali devono soddisfare i requisiti pertinenti prescritti dal presente capitolo e dalla parte A del Codice ISPS, tenuto conto delle raccomandazioni della parte B di detto Codice.
- 2 I Governi Contraenti nel cui territorio esistono uno o più impianti portuali ai quali si applica il presente regolamento provvedono affinché:
 - .1 vengano effettuate, riviste ed approvate valutazioni della sicurezza dell'impianto portuale nell'osservanza delle disposizioni della parte A del Codice ISPS; e
 - .2 vengano sviluppati, rivisti, approvati ed applicati piani di sicurezza dell'impianto portuale nell'osservanza delle disposizioni della parte A del Codice ISPS.
- 3 I Governi Contraenti stabiliscono e comunicano le misure che devono essere recepite in un piano di sicurezza dell'impianto portuale per i singoli livelli di sicurezza, compreso il caso in cui sia richiesta la presentazione di una Dichiarazione di sicurezza.

Regola 11

Accordi di sicurezza alternativi

- 1 Nell'applicare il presente capitolo e la parte A del Codice ISPS i Governi Contraenti possono concludere accordi bilaterali o multilaterali scritti con altri Governi Contraenti relativi a soluzioni alternative di sicurezza per viaggi internazionali brevi effettuati su rotte fisse tra impianti portuali situati nei loro territori.
- 2 Nessuno dei suddetti accordi può compromettere il livello di sicurezza di altre navi o impianti portuali non disciplinati da tale accordo.
- 3 È fatto divieto alle navi contemplate da un accordo siffatto di effettuare attività da nave a nave con navi non ricomprese nel suddetto accordo.
- 4 I suddetti accordi sono rivisti periodicamente, tenendo conto dell'esperienza acquisita, nonché di eventuali mutamenti delle circostanze particolari o della valutazione delle minacce alla sicurezza delle navi, degli impianti portuali o delle rotte contemplate dall'accordo stesso.

Regola 12

Misure di sicurezza di efficacia equivalente

- 1 Ciascuna Amministrazione può autorizzare una particolare nave o gruppo di navi abilitate a battere la sua bandiera a porre in essere altre misure di sicurezza equivalenti a quelle prescritte nel presente capitolo o nella parte A del Codice ISPS, sempreché tali misure abbiano almeno la stessa efficacia di quelle prescritte nel presente capitolo o nella parte A del Codice ISPS. L'Amministrazione che autorizza il ricorso a tali misure di sicurezza ne comunica i particolari all'Organizzazione.

2 Quando applica il presente capitolo e la parte A del Codice ISPS, ciascun Governo Contraente può autorizzare un particolare impianto portuale o gruppo di impianti portuali situati nel suo territorio, diversi da quelli contemplati da un accordo concluso ai sensi della Regola 11, a porre in essere misure di sicurezza equivalenti a quelle prescritte nel presente capitolo o nella parte A del Codice ISPS, sempreché tali misure abbiano almeno la stessa efficacia di quelle prescritte nel presente capitolo o nella parte A del Codice ISPS. Il Governo Contraente che autorizza tali misure di sicurezza ne comunica i particolari all'Organizzazione.

Regola 13

Comunicazione di informazioni

1 Entro il 1° luglio 2004 i Governi Contraenti comunicano all'Organizzazione e rendono disponibili per l'informazione delle società e delle navi:

- .1 i nomi e le coordinate delle rispettive autorità nazionali responsabili della sicurezza delle navi e degli impianti portuali;
- .2 le località situate nel loro territorio comprese nei piani approvati per la sicurezza degli impianti portuali;
- .3 i nomi e le coordinate dei soggetti incaricati di tenersi disponibili 24 ore su 24 per ricevere le allerte di sicurezza nave/terra di cui alla Regola 6.2.1 e di prendere le misure consequenziali;
- .4 i nomi e le coordinate dei soggetti incaricati di tenersi disponibili 24 ore su 24 per ricevere comunicazioni provenienti dai Governi Contraenti competenti per l'adozione delle misure di controllo e l'osservanza delle disposizioni di cui alla Regola 9.3.1 e di prendere le misure consequenziali; e
- .5 i nomi e le coordinate dei soggetti incaricati di tenersi disponibili 24 ore su 24 per fornire consigli o assistenza alle navi ed ai quali le navi possono comunicare eventuali problemi di sicurezza, come previsto dalla Regola 7.2;

e successivamente aggiornano tali informazioni ogniqualvolta sopravvengano modificazioni. L'Organizzazione trasmette questi dati a tutti gli altri Governi Contraenti per informazione dei loro funzionari competenti.

2 Entro il 1° luglio 2004 i Governi Contraenti comunicano all'Organizzazione i nomi e le coordinate di tutte le organizzazioni di sicurezza riconosciute autorizzate ad agire in loro nome unitamente ai particolari delle competenze specifiche e delle specifiche modalità di esercizio dei poteri ad esse delegati. Queste informazioni sono aggiornate ogniqualvolta sopravvengano modificazioni. L'Organizzazione trasmette tali particolari agli altri Governi Contraenti per informazione dei loro funzionari competenti.

3 Entro il 1° luglio 2004 i Governi Contraenti comunicano all'Organizzazione un elenco che riporti i piani approvati per la sicurezza degli impianti portuali, riferiti agli impianti portuali situati nel loro territorio nonché le località comprese in ciascuno di tali piani di sicurezza approvati e la relativa data di approvazione e, successivamente, procedono alle seguenti comunicazioni qualora si verifichi uno dei seguenti cambiamenti:

- .1 quando siano stati o debbano essere introdotti cambiamenti della località o delle località comprese in un piano di sicurezza approvato per impianti portuali. In tali casi le informazioni da comunicare indicano i cambiamenti della località o delle località previste dal piano e la data alla quale tali cambiamenti verranno introdotti o sono stati effettuati;
- .2 quando sia stato o debba essere revocato un piano di sicurezza approvato per impianti portuali precedentemente incluso nell'elenco trasmesso all'Organizzazione. In tali casi le informazioni da comunicare indicano la data alla quale la revoca è diventata o diventerà effettiva. Tali comunicazioni sono trasmesse all'Organizzazione non appena possibile; e
- .3 quando debbano essere effettuate aggiunte all'elenco dei piani di sicurezza approvati per gli impianti portuali. In tali casi le informazioni da comunicare indicano la località o le località comprese nel piano e la relativa data di approvazione.

4 A intervalli di cinque anni a decorrere dal 1° luglio 2004 i Governi Contraenti trasmettono all'Organizzazione un elenco rivisto ed aggiornato che comprenda tutti i piani di sicurezza approvati per gli impianti portuali situati nel loro territorio, unitamente alla località o alle località contemplate da ciascuno di tali piani di sicurezza approvati con la data della relativa approvazione (nonché la data di approvazione di eventuali modificazioni del piano). Questo elenco annulla e sostituisce tutte le informazioni comunicate all'Organizzazione a norma del paragrafo 3 durante i cinque anni precedenti.

5 I Governi Contraenti comunicano all'Organizzazione tutte le informazioni relative all'eventuale conclusione di accordi a norma della Regola 11. Le informazioni comunicate comprendono:

- :1 i nomi dei Governi Contraenti che hanno concluso l'accordo;
- .2 gli impianti portuali e le rotte fisse disciplinate dall'accordo;
- .3 la periodicità di revisione dell'accordo;
- .4 la data di entrata in vigore dell'accordo; e
- .5 le informazioni su eventuali consultazioni che abbiano avuto luogo con altri Governi Contraenti;

e successivamente comunicano all'Organizzazione, non appena possibile, le informazioni circa le eventuali modifiche o cessazione dell'accordo.

6 Tutti i Governi Contraenti che autorizzano, a norma della Regola 12, misure di sicurezza di efficacia equivalente in relazione ad una nave autorizzata a battere la loro bandiera o in relazione ad un impianto portuale situato nel loro territorio comunicano all'Organizzazione tutti i particolari al riguardo.

7 L'Organizzazione mette a disposizione degli altri Governi Contraenti, a loro richiesta, le informazioni comunicate a norma del paragrafo 3."