COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 28.5.2004
COM(2004) 393 definitivo

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Proposta modificata di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa al miglioramento della sicurezza dei porti

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

INTRODUZIONE GENERALE

La comunicazione sulla sicurezza dei trasporti marittimi (COM(2003) 229 def.), contenente una proposta per la sicurezza delle navi e dell'interfaccia nave/porto di cui è in corso il processo legislativo e denominata nel presente documento regolamento (CE) n. .../..., ha individuato la sicurezza dei porti quale necessario secondo momento per garantire la sicurezza sia del porto che dell'interfaccia fra il porto e l'entroterra. L'esigenza di protezione riguarda le persone che lavorano nei porti o vi transitano, le infrastrutture e gli equipaggiamenti, compresi i mezzi di trasporto. La presente proposta si fonda su tale comunicazione precedente.

PERCHÉ I PORTI SONO A RISCHIO?

I porti sono un anello essenziale della catena complessiva del trasporto, unendo i tratti marittimi e terrestri del commercio e del traffico passeggeri. Spesso i porti sono punti critici per l'invio di carichi pericolosi, per grandi centri di produzione chimici e petrolchimici, e/o sono situati in prossimità delle città. È evidente che attacchi terroristici nei porti possono facilmente risultare in gravi disfunzioni dei sistemi di trasporto, provocando effetti a catena sul sistema economico locale, oltre a colpire direttamente le persone presenti nel porto e le popolazioni limitrofe. In questo contesto, la Commissione propone di elaborare una politica globale di sicurezza dei porti.

UNA PROSPETTIVA INTERNAZIONALE

L'attività dell'IMO[1] ha portato all'elaborazione di emendamenti alla Convenzione SOLAS[2] e al Codice ISPS[3] . La Commissione ha proposto un regolamento per incorporare tali misure in un atto legislativo comunitario vincolante (COM(2003) 229 def.). Il processo legislativo è in corso.

Sebbene un Gruppo di lavoro IMO-OIL[4] stia attualmente elaborando un Codice di condotta sulla sicurezza dei porti, non è realistico attendere risultati in tempi brevi. Va notato che tale codice non sarebbe giuridicamente vincolante. Alla luce di questi fatti, la Commissione ritiene che l'UE debba portare a termine l'elaborazione di un regime proprio di sicurezza dei porti. La presente proposta completa i lavori IMO-OIL.

NECESSITÀ DI UNA DIRETTIVA SULLA SICUREZZA DEI PORTI

Gli emendamenti alla Convenzione SOLAS, il Codice ISPS e il regolamento proposto miglioreranno la sicurezza marittima istituendo misure di sicurezza sulle navi e negli impianti portuali[5]. Il regolamento (CE) n. …/… limita il proprio campo di applicazione alla parte del

---

1 IMO: Organizzazione marittima internazionale.

2 SOLAS: Safety Of Life At Sea (salvaguardia della vita umana in mare).

3 Codice ISPS: Codice internazionale relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali.

4 OIL: Organizzazione internazionale del lavoro.

5 In questo contesto, per "impianto portuale" s'intende un luogo in cui avviene l'interfaccia nave/porto, che comprende aree quali le zone di ormeggio, le aree di attesa e il loro perimetro a partire dal mare, secondo i casi. Per "interfaccia nave/porto", s'intendono le interazioni che hanno luogo quando una nave

porto che costituisce l'interfaccia nave/porto, vale a dire il terminale[6]. La presente proposta ha un duplice obiettivo: migliorare la sicurezza nelle zone dei porti non interessate dal regolamento (CE) n. .../... e garantire che le misure di sicurezza attuate in applicazione del regolamento (CE) n. .../... si avvantaggino del miglioramento della sicurezza nelle aree portuali adiacenti. La presente proposta non istituisce nuovi obblighi nelle zone già coperte dal regolamento (CE) n. .../... .

La Commissione ritiene dunque che la presente direttiva raggiunga i seguenti scopi:

– Garantire e controllare a livello comunitario il raggiungimento di un livello sufficiente di sicurezza dei porti, completando e sostenendo le misure di sicurezza che interessano l'interfaccia nave/porto.

– Garantire un'attuazione armonizzata e pari condizioni in tutta l'Unione europea, evitando di creare differenze per gli utilizzatori commerciali dei porti.

– Garantire che le necessarie misure di sicurezza relative a tutto il porto, per quanto possibile, possano essere attuate appoggiandosi su strumenti già esistenti introdotti dal regolamento (CE) n. .../..., in modo da ottenere i massimi risultati di sicurezza con un minimo di oneri aggiuntivi per i porti.

In considerazione della varietà significativa di porti comunitari (grandi e piccoli, privati e pubblici, ecc.) e della diversità di attività che vi coesistono (movimentazione merci, industria, magazzini, trasporto, aree ambientali, conurbazioni e molte altre) la direttiva è lo strumento giuridico più adatto per salvaguardare un grado opportuno di flessibilità pur definendo il necessario livello comune di sicurezza dei porti per tutta la Comunità.

In riconoscimento del fatto che vari regimi di sicurezza dei porti sono già applicati negli Stati membri, la presente direttiva autorizza il mantenimento delle misure e strutture di sicurezza esistenti, a condizione che soddisfino i requisiti della direttiva.

Di conseguenza, la Commissione:

– **propone al Parlamento europeo ed al Consiglio di quanto prima la presente direttiva relativa al miglioramento della sicurezza nei porti. La proposta completa le misure di sicurezza introdotte dal regolamento relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali (regolamento (CE) n. .../...) introducendo un regime di sicurezza che garantisca la copertura integrale del porto. Questa nuova proposta copre tutti i porti che contengono uno o più impianti portuali rientranti nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. .../... .**

è direttamente ed immediatamente interessata da attività che comportano il movimento di persone, di merci o la fornitura di servizi portuali verso la nave o dalla nave.

[6] Sebbene sia teoricamente possibile che gli Stati membri interpretino "impianto portuale" in modo estensivo, includendo tutto il porto ed estendendovi così l'applicazione del codice ISPS, pure si ritiene che tale interpretazione sia poco probabile.

CONTENUTO DELLA DIRETTIVA SULLA SICUREZZA DEI PORTI

Le misure richieste per migliorare la sicurezza dei porti sono improntate ai seguenti principi:

– la sicurezza dei porti completa la sicurezza marittima e dell'interfaccia nave/porto e garantisce che le misure di sicurezza adottate per quegli ambiti siano rafforzate da misure applicabili a tutta l'area del porto;

– una valutazione di sicurezza del porto stabilisce quali misure sono richieste, dove e quando;

– livelli di sicurezza distinti caratterizzano gradi di pericolo normale, acuto o imminente;

– un piano di sicurezza del porto definisce tutte le misure e tutti i dettagli per migliorare la sicurezza del porto;

– un'autorità di sicurezza del porto è responsabile per individuare e attuare misure di sicurezza portuale adatte, mediante la valutazione e il piano sopra citati;

– un agente di sicurezza del porto coordina l'elaborazione e l'attuazione del piano di sicurezza del porto;

– una commissione di sicurezza del porto consiglia l'autorità responsabile;

– la formazione e il controllo sono gli elementi portanti per l'attuazione delle misure richieste.

PRINCIPI GENERALI DELLA PROPOSTA

– La proposta si avvale delle stesse strutture e degli stessi organismi (valutazioni di sicurezza, agenti, ecc.) del **regolamento (CE) n. .../...**, per garantire un regime di sicurezza globale per tutta la catena logistica marittima, dalla nave all'interfaccia nave/porto, a tutto il porto, all'interfaccia porto/entroterra. Questo approccio consente di semplificare le procedure e di ottenere sinergie nella sicurezza. In particolare, la direttiva proposta:

– invita gli Stati membri a definire i confini dei propri porti ai fini della direttiva;

– invita gli Stati membri a garantire l'elaborazione di valutazioni e piani di sicurezza dei porti, secondo modalità appropriate;

– invita gli Stati membri a determinare e comunicare i livelli di sicurezza vigenti e le modifiche ad essi apportate;

– invita gli Stati membri a designare un'autorità di sicurezza portuale per ogni porto o gruppo di porti. Si tratta di un'autorità pubblica incaricata di individuare e attuare misure appropriate di sicurezza portuale;

– stabilisce l'esigenza di nominare un agente di sicurezza del porto in ogni singolo porto per garantire un coordinamento adeguato in fase di elaborazione, aggiornamento e attuazione delle valutazioni e dei piani di sicurezza dei porti;

– stabilisce l'esigenza generale di disporre di una commissione consultiva sulla sicurezza, che riunisca rappresentanti delle pertinenti funzioni operative e amministrative di un dato porto;

– istituisce requisiti minimi per le valutazioni e i piani di sicurezza;

– invoca la creazione di punti di contatto negli Stati membri per trasmettere le comunicazioni necessarie agli altri Stati membri e alla Commissione;

– dispone procedure di ispezione per controllare l'attuazione delle misure di sicurezza nei porti;

– precostituisce una procedura per l'adeguamento delle disposizioni della direttiva.

CONSIDERAZIONI DI ORDINE GIURIDICO

La Commissione propone di fondare la direttiva sull'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE, senza pregiudizio della normativa degli Stati membri nel settore della sicurezza nazionale e delle misure che possono essere adottate sul fondamento del titolo VI del trattato sull'Unione europea.

CONSIDERAZIONI PARTICOLARI

Articolo 1

Questo articolo definisce l'oggetto della direttiva.

Articolo 2

Questo articolo definisce il campo di applicazione della direttiva.

Articolo 3

Questo articolo definisce i principali termini utilizzati nel testo della direttiva.

Articolo 4

Questo articolo impone agli Stati membri l'obbligo di coordinare fattivamente le misure di sicurezza del porto con quelle adottate in virtù del regolamento sulla sicurezza marittima e degli impianti portuali.

Articolo 5

Questo articolo impone agli Stati membri l'obbligo di designare un'autorità di sicurezza dei porti, responsabile per individuare e attuare misure appropriate di sicurezza nei porti.

Articolo 6

Questo articolo introduce l'obbligo, per gli Stati membri, di garantire l'effettuazione delle valutazioni di sicurezza dei porti per tutti i loro porti che rientrano nel campo di applicazione della direttiva. Tali valutazioni tengono conto delle specificità delle diverse parti del porto, nonché delle valutazioni di sicurezza elaborate per impianti portuali situati entro i confini del

porto in decorrenza delle disposizioni del regolamento sulla sicurezza marittima. I requisiti dettagliati della valutazione di sicurezza del porto sono riportati nell'allegato I.

Articolo 7

Questo articolo introduce l'obbligo, per gli Stati membri, di garantire l'elaborazione dei piani di sicurezza dei porti per tutti i loro porti che rientrano nel campo di applicazione della direttiva. Tali piani tengono conto delle specificità delle diverse parti del porto, nonché dei piani di sicurezza esistenti per impianti portuali situati entro i confini del porto in decorrenza delle disposizioni del regolamento sulla sicurezza marittima. I requisiti dettagliati del piano di sicurezza del porto sono riportati nell'allegato II. Questo articolo introduce anche l'esigenza di impartire una formazione adeguata ed effettuare opportuni addestramenti, con riferimento all'allegato III, che contiene i requisiti basici per la formazione.

Articolo 8

La direttiva dispone l'uso di tre livelli di sicurezza distinti. Gli Stati membri devono introdurre tale sistema di livelli nei loro porti, ove pertinente, e determinare e comunicare i livelli di sicurezza in uso nelle diverse parti dei loro porti e ogni modifica ad essi apportata. Le comunicazioni si dirigono esclusivamente alle persone autorizzate a riceverle.

Articolo 9

L'articolo 9 introduce l'obbligo di designare un agente di sicurezza per ciascun porto che rientra nel campo di applicazione della direttiva, il quale dispone di conoscenze locali sufficienti e dell'autorità necessaria per garantire e coordinare adeguatamente l'elaborazione, l'aggiornamento e l'attuazione di valutazioni e piani di sicurezza del porto di cui ha la responsabilità.

Articolo 10

In riconoscimento dell'esigenza di una collaborazione ottimale fra le funzioni operativa e amministrativa di un porto, questo articolo dispone la creazione di una commissione consultiva per la sicurezza del porto, che riunisce i soggetti interessati dalla sicurezza del porto.

Articolo 11

Questo articolo introduce l'obbligo di rivedere periodicamente le valutazioni di sicurezza del porto.

Articolo 12

L'articolo 12 contempla la possibilità che gli Stati membri nominino organismi riconosciuti per la sicurezza del porto, che devono soddisfare le condizioni di cui all'allegato IV.

Articolo 13

Questo articolo dispone la creazione di un punto di contatto per la sicurezza portuale, che fungerà da corrispondente della Commissione ai fini dell'attuazione della direttiva.

Articolo 14

Questo articolo concerne l'obbligo degli Stati membri di istituire un sistema di controllo adeguato e periodico dei piani di sicurezza dei porti e della loro attuazione. L'articolo riguarda anche il processo mediante cui sotto la supervisione della Commissione sono effettuate ispezioni per controllare l'efficacia del controllo dell'attuazione delle misure di sicurezza portuale e misure connesse.

Articolo 15

Questo articolo contempla la possibilità di adottare disposizioni volte a definire procedure armonizzate per l'applicazione delle disposizioni particolari di cui agli allegati della direttiva. Tali adattamenti obbediranno alla procedura di comitato di cui all'articolo 14.

Articolo 16

La Commissione è assistita dal medesimo comitato istituito dal **regolamento (CE) n. .../...** . Tale comitato agisce secondo la procedura di regolamentazione (articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[7]).

Articolo 17

Questo articolo concerne la riservatezza delle informazioni di sicurezza, in particolare le relazioni di ispezione e le risposte degli Stati membri.

Articolo 18

Questo articolo demanda agli Stati membri l'onere di precostituire sanzioni in caso di violazione delle disposizioni della direttiva; le sanzioni dovranno essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 19

Questo articolo dispone che gli Stati membri mettano in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro un anno dall'entrata in vigore della stessa.

Articolo 20

Contiene disposizioni relative all'entrata in vigore.

Articolo 21

Riguarda i destinatari della direttiva.

---

[7] GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

Allegato I

Contiene i requisiti dettagliati per costituire una valutazione di sicurezza del porto.

Allegato II

Contiene i requisiti dettagliati per elaborare un piano di sicurezza del porto.

Allegato III

Contiene i requisiti fondamentali per la formazione.

Allegato IV

Contiene le condizioni dettagliate cui deve adempiere un organismo riconosciuto di sicurezza del porto.

2004/0031 (COD)

Proposta modificata di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa al miglioramento della sicurezza dei porti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione[8],

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[9],

visto il parere del Comitato delle regioni[10],

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato[11],

Considerando quanto segue:

(1) Le aggressioni e gli atti di terrorismo sono fra le minacce più gravi per gli ideali di democrazia e di libertà ed i valori di pace che rappresentano l'essenza dell'Unione europea.

(2) La sicurezza delle persone, degli impianti e degli equipaggiamenti, compresi i mezzi di trasporto, nei porti e in determinate aree adiacenti, deve essere protetta dalle aggressioni e dai loro effetti devastanti. Tale protezione beneficerebbe gli utenti dei trasporti, l'economia e la società in generale.

(3) Il giorno/mese/2003 il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea hanno adottato il regolamento (CE) n. .../... sulla sicurezza marittima. Le misure di sicurezza marittima imposte dal regolamento rappresentano solo una parte delle misure necessarie per garantire un livello di sicurezza adeguato in tutta la catena di trasporto di ambito marittimo e il regolamento citato si limita a misure di sicurezza a bordo delle navi e nell'immediata interfaccia nave/porto.

(4) Per raggiungere il massimo grado possibile di protezione per le industrie marittime e portuali, occorre introdurre misure di sicurezza nei porti. Tali misure non possono limitarsi all'interfaccia nave/porto, ma devono coprire tutto il porto, in modo da proteggere le aree portuali e garantire che le misure di sicurezza adottate in

---

8 GU C […], […], pag. […].
9 GU C […], […], pag. […].
10 GU C […], […], pag. […].
11 GU C […], […], pag. […].

applicazione del regolamento (CE) n. .../... beneficino del miglioramento della sicurezza nelle aree adiacenti. Queste misure devono applicarsi a tutti i porti in cui sono situati uno o più impianti coperti dal regolamento (CE) n. .../... . .

(5) Senza pregiudicare le normative degli Stati membri in materia di sicurezza nazionale e le misure che possono essere adottate sulla base del titolo VI del trattato sull'Unione europea, l'obiettivo di sicurezza descritto nel secondo considerando va realizzato adottando misure appropriate nel settore della politica portuale, istituendo norme comuni per realizzare un livello sufficiente di sicurezza portuale in tutti i porti della Comunità.

(6) Gli Stati membri devono appoggiarsi su valutazioni di sicurezza dettagliate per individuare i limiti esatti dell'area portuale pertinentemente interessata dalle misure di sicurezza, nonché le diverse disposizioni necessarie per garantire un'adeguata sicurezza dei porti. Tali misure variano in funzione del livello di sicurezza in vigore e rispecchiano le differenze insite nel profilo di rischio delle diverse zone del porto.

(7) Gli Stati membri devono definire piani di sicurezza portuale che recepiscano integralmente le conclusioni della valutazione di sicurezza del porto. L'efficacia delle misure di sicurezza richiede chiare divisioni dei compiti fra tutte le parti interessate, nonché l'effettuazione di addestramenti periodici. Si ritiene che l'inclusione nel piano di sicurezza del porto di divisioni dei compiti e di procedure relative agli addestramenti contribuisca significativamente all'efficacia delle misure di sicurezza del porto sia preventive che correttive.

(8) I traghetti roll-on/roll-off sono particolarmente vulnerabili ad atti criminosi, in particolare se trasportano passeggeri e merci. Occorre pertanto adottare misure adeguate in base alla valutazione dei rischi per assicurare che le autovetture e i veicoli commerciali destinati a essere trasportati su un traghetto roll-on/roll-off su rotte interne e internazionali non costituiscano un rischio per il traghetto, i passeggeri, l'equipaggio e il carico. Dette misure devono essere adottate nel porto o ai confini del porto prima che le autovetture e i veicoli commerciali salgano sul traghetto, in modo da assicurare il più possibile la fluidità delle operazioni.

(9) Gli Stati membri devono far sì che le responsabilità in materia di sicurezza portuale siano chiaramente riconosciute da tutte le parti interessate. Gli Stati membri sorveglieranno l'adempimento alle norme di sicurezza e istituiranno un'autorità responsabile per tutti i loro porti; approveranno tutte le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza per i loro porti; definiranno e comunicheranno i livelli di sicurezza; baderanno a che le misure adottate siano adeguatamente notificate, attuate e coordinate; garantiranno il miglioramento dell'efficacia delle misure di sicurezza e di allerta mediante una piattaforma consultiva del settore portuale.

(10) Gli Stati membri devono approvare valutazioni e piani e controllarne l'attuazione nei loro porti. L'efficacia del controllo di attuazione deve essere oggetto di ispezioni sotto la supervisione della Commissione.

(11) Gli Stati membri devono garantire che un punto di contatto mantenga i collegamenti fra la Commissione e gli Stati membri.

(12) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

(13) È opportuno adottare le misure necessarie per l'applicazione della presente direttiva conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[12]. Occorre stabilire una procedura per adeguare la presente direttiva agli sviluppi degli strumenti internazionali e, in seguito alle esperienze acquisite, adattare o completare le disposizioni dettagliate di cui agli allegati della presente direttiva, senza ampliare il campo di applicazione di quest'ultima.

(14) Dato che gli obiettivi dell'azione prevista, ossia l'instaurazione e l'applicazione equilibrate di misure utili nel settore della politica dei trasporti marittimi non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della dimensione europea della presente direttiva, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può prendere misure conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In armonia con il principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo, la presente direttiva si limita alle norme comuni fondamentali necessarie per conseguire gli obbiettivi della sicurezza dei porti e non va al di là di quanto necessario per il conseguimento di tale scopo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Oggetto

1. Obiettivo principale della presente direttiva è quello di introdurre e attuare misure comunitarie volte a migliorare la sicurezza dei porti di fronte al pericolo costituito da atti illeciti intenzionali.

   Essa garantisce altresì che le misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento (CE) n. .../... beneficino di una sicurezza rafforzata nelle aree portuali adiacenti.

2. Le misure di cui al paragrafo 1 sono:

   a) l'adozione di norme comuni fondamentali sulle misure di sicurezza nei porti;

   b) l'istituzione di un meccanismo attuativo per tali norme;

   c) l'istituzione di meccanismi appropriati di controllo di adempienza.

Articolo 2
Campo di applicazione

1. La presente direttiva concerne misure di sicurezza cui devono attenersi determinate persone e che interessano persone, infrastrutture ed equipaggiamenti, compresi mezzi

[12] GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

di trasporto, nei porti e in aree adiacenti aventi un impatto diretto o indiretto sulla sicurezza del porto.

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 rientranti nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. .../... .

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. .../..., quali definiti da uno Stato membro, inglobino tutto il porto, le disposizioni pertinenti del regolamento (CE) n. .../... prevalgono su quelle della presente direttiva.

Articolo 3
Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

1. "porto" o "porto marittimo", un'area terrestre e marittima costituita da impianti e attrezzature tali da consentire principalmente la ricezione di navi, il loro carico e scarico, il magazzinaggio di merci, il ricevimento e la fornitura di tali merci e l'imbarco e lo sbarco di passeggeri.

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, 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 ormeggio, le aree di attesa e il loro perimetro a partire dal mare, secondo i casi.

4. "Punto di contatto per la sicurezza marittima", l'organismo designato da ciascuno Stato membro per fungere da punto di contatto per la Commissione e altri Stati membri e per facilitare, seguire e notificare l'applicazione delle misure di sicurezza marittima di cui alla presente direttiva e al regolamento (CE) n. .../... .

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. .../...

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. .../... .

Articolo 5

Autorità di sicurezza del porto

1. Gli Stati membri designano un'autorità di sicurezza del porto per ciascun'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 individuare e applicare le misure appropriate di sicurezza portuale, mediante valutazioni e piani di sicurezza del porto.

3. Gli Stati membri possono designare una "autorità competente per la sicurezza marittima", designata ai sensi del regolamento (CE) n. .../... 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 si avvalgono delle valutazioni effettuate a norma del regolamento (CE) n. .../... per impianti portuali situati all'interno del porto di cui trattasi. Le valutazioni di sicurezza dei porti sono soggette all'approvazione dello Stato membro.

2. Ogni valutazione di sicurezza del porto è effettuata a norma dei requisiti dettagliati di cui all'allegato I alla presente direttiva.

3. Le valutazioni di sicurezza dei porti possono essere effettuate da un organismo riconosciuto di sicurezza del porto, ai sensi dell'articolo 12.

Articolo 7

Piano di sicurezza del porto

1. Gli Stati membri provvedono a che, a partire dalle valutazioni di sicurezza dei porti, siano elaborati, mantenuti e aggiornati piani di sicurezza dei porti. I piani di sicurezza dei porti devono prendere in debita considerazione le specificità delle diverse zone di un porto e integrano i piani di sicurezza degli impianti portuali situati nel loro territorio, elaborati a norma del regolamento (CE) n. .../... . I piani di sicurezza dei porti sono soggetti all'approvazione dello Stato membro. Essi possono essere applicati unicamente previa approvazione dello Stato membro.

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 è elaborato a norma dei requisiti dettagliati di cui all'allegato II alla presente direttiva.

4. I piani di sicurezza dei porti possono essere elaborati da un organismo riconosciuto di sicurezza del porto, ai sensi dell'articolo 12.

5. Gli Stati membri badano a che l'attuazione dei piani di sicurezza dei porti sia coordinata con altre attività di controllo effettuate nei porti.

6. Gli Stati membri badano a che si svolgano le formazioni e gli addestramenti adeguati, tenendo conto dei requisiti fondamentali di formazione di cui all'allegato III.

7. In particolare, il piano di sicurezza del porto assicura che, in base alla valutazione dei rischi, le autorità nazionali competenti svolgano controlli di sicurezza appropriati sulle autovetture e i veicoli commerciali che si devono imbarcare su traghetti che trasportano anche passeggeri.

Questo requisito particolare si applica al traffico interno e internazionale; per il traffico internazionale gli Stati membri interessati cooperano ai fini della valutazione dei rischi.

Articolo 8
Livelli di sicurezza

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

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

   – "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.

   – "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 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 il livello di sicurezza in uso in ciascun porto e ogni modifica dello stesso. I livelli di sicurezza vengono comunicati esclusivamente alle persone autorizzate, a norma del piano di sicurezza del porto.

Articolo 9

Agente di sicurezza del porto

1. In ogni porto è designato un agente di sicurezza del porto. Ciascun porto dispone di un agente di sicurezza distinto. Piccoli porti adiacenti possono 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 e devono avere l'autorità necessaria e disporre di conoscenze locali sufficienti per garantire e coordinare adeguatamente l'elaborazione, l'aggiornamento e l'attuazione di valutazioni e piani di sicurezza del porto.

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

Articolo 10

Commissione per la sicurezza del porto

1. Gli Stati membri provvedono a che siano istituite commissioni per la sicurezza dei porti incaricate di fornire consulenze pratiche nei porti rientranti nel campo di applicazione della presente direttiva, a meno che la specificità di un porto renda superflua l'esistenza di una commissione siffatta.

2. La composizione della commissione per la sicurezza del porto può variare da un porto all'altro, ma deve sempre rispecchiare le funzioni operative e amministrative esistenti. Le informazioni trattate in funzione dei lavori della commissione sono comunicate esclusivamente alle persone autorizzate.

Articolo 11

Riesame

1. Gli Stati membri provvedono affinché le valutazioni di sicurezza dei porti e i piani di sicurezza dei porti siano riveduti ogni volta che ciò si rende necessario per mutamenti della situazione di sicurezza e in ogni caso almeno una volta ogni cinque anni. Le valutazioni e i piani di sicurezza dei porti che hanno subito una revisione sono soggetti all'approvazione dello Stato membro e non possono essere attuati prima di ricevere tale approvazione.

2. Le revisioni delle valutazioni di sicurezza dei porti e dei piani di sicurezza dei porti possono essere effettuate da un organismo riconosciuto di sicurezza del porto, ai sensi dell'articolo 12.

Articolo 12

Organismo riconosciuto di sicurezza del porto

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

Articolo 13

Punto di contatto per la sicurezza dei porti

Gli Stati membri dichiarano competente per aspetti di sicurezza portuale il punto di contatto designato a norma del regolamento (CE) n. .../... per la sicurezza marittima e degli impianti portuali.

Il punto di contatto per la sicurezza dei porti comunica alla Commissione l'elenco dei porti interessati dalla presente direttiva.

Il punto di contatto per la sicurezza dei porti compila e mantiene un elenco di coordinate di contatto delle autorità di sicurezza dei porti, nonché degli agenti di sicurezza dei porti. Tale elenco è comunicato alla Commissione e aggiornato in caso di mutamenti.

Articolo 14

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. Sei mesi dopo la data di cui all'articolo 19 la Commissione, in cooperazione con i punti di contatto di cui all'articolo 13, inizia ad effettuare ispezioni, riguardanti un campione rappresentativo di porti, per controllare l'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri. Le ispezioni tengono conto delle informazioni fornite dai punti di contatto e in particolare delle relazioni di controllo. Le modalità con le quali vengono effettuate le ispezioni sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

3. Gli agenti incaricati dalla Commissione di effettuare le ispezioni di cui al paragrafo 2 esibiscono, prima di assolvere i loro compiti, un'autorizzazione scritta rilasciata dai servizi della Commissione, nella quale sono specificati natura e scopo dell'ispezione, nonché la data alla quale questa dovrebbe iniziare. La Commissione ne informa gli Stati membri interessati in tempo utile prima dell'inizio delle ispezioni.

   Lo Stato membro interessato si sottopone a tali ispezioni e provvede affinché gli enti o le persone interessati vi si assoggettino.

4. La Commissione comunica le relazioni degli ispettori allo Stato membro interessato il quale, nei tre mesi successivi al ricevimento di queste, notifica in modo sufficientemente dettagliato le misure che ha adottato per rimediare alle eventuali inadempienze. La relazione e le risposte sono comunicate al comitato di cui all'articolo 16.

Articolo 15

Adattamenti

Le disposizioni di cui agli allegati da I a IV possono essere modificate in conformità della procedura di cui all'articolo 16, paragrafo 2, senza ampliare il campo di applicazione della presente direttiva.

Articolo 16
Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dal regolamento (CE) n. .../... che comprende i rappresentanti degli stati membri ed è presieduta da un rappresentante della Commissione.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE[13] tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

   Il periodo previsto dall'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è di un mese.

Articolo 17
Riservatezza e diffusione delle informazioni

1. Nell'applicare la presente direttiva, la Commissione adotta, secondo il disposto della decisione della Commissione 2001/844/CE, CECA, Euratom[14], 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. Qualsiasi membro del personale addetto alle ispezioni di sicurezza o al trattamento di informazioni riservate connesse con la presente direttiva deve essere titolare di un livello appropriato di verifica di sicurezza da parte dello Stato membro di cittadinanza dell'interessato.

3. Fatto salvo il diritto di accesso del pubblico ai documenti sancito dal regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio[15], le relazioni di ispezione e le risposte degli Stati membri di cui all'articolo 14, paragrafo 4 sono segrete e non pubblicate. Esse saranno disponibili esclusivamente per le autorità pertinenti, che le comunicheranno a parti interessate unicamente se autorizzate, a norma delle norme nazionali di applicazione per la diffusione di informazioni sensibili.

4. Gli Stati membri, nella misura del possibile e nel rispetto della legislazione nazionale vigente, trattano come riservate le informazioni contenute nelle relazioni di ispezione e nelle risposte degli Stati membri ove esse riguardino altri Stati membri.

5. In caso di dubbio sulla liceità di diffondere o meno relazioni di ispezione e relative risposte, gli Stati membri e la Commissione si consultano con lo Stato membro interessato.

---

13 GU L 184, del 17.7.1999, pag. 23.
14 GU L 317, del 3.12.2001, pag. 1.
15 GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

Articolo 18
Sanzioni

Gli Stati membri determinano le regole relative alle sanzioni applicabili a violazioni delle disposizioni nazionali di recepimento della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 19
Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [...] [un anno dopo l'entrata in vigore]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

   Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del 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 20
Entrata in vigore

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

Articolo 21
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il Presidente	*Il Presidente*

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 eventuale 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 strutturali e loro grado di efficacia per ridurre la vulnerabilità

– Identificazione dei punti deboli, fattore umano compreso, delle infrastrutture, politiche e procedure.

A tal fine la valutazione copre almeno i seguenti aspetti:

– individuare tutte le zone pertinenti per la sicurezza del porto, individuando così anche i confini del porto. Sono compresi gli impianti portuali che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. .../..., la cui valutazione del rischio costituirà una base di appoggio;

– individuare problemi di sicurezza connessi con l'interfaccia fra gli impianti portuali e le altre misure di sicurezza del porto;

– individuare gruppi di rischio fra i lavoratori del porto;

– suddividere il porto, se opportuno, sulla base della probabilità delle sue parti di rappresentare un bersaglio di atti illeciti intenzionali. 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;

– individuare variazioni del rischio, p. es. stagionali;

– individuare le 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;

– individuare scenari di minacce potenziali per ciascuna zona individuata. Una sottozona, un'infrastruttura, un carico, bagagli, persone e mezzi di trasporto situati nella zona possono essere bersagli diretti di una minaccia individuata o far parte di una zona più ampia considerata nell'ambito di uno scenario di minaccia;

– individuare le 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;

– individuare la possibilità di gruppi di effetti di atti di interferenza illecita;

– individuare le vulnerabilità di ciascuna zona;

– individuare 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;

– individuare le vulnerabilità della sicurezza globale del porto, connesse con gli aspetti organizzativi, legislativi e procedurali;

– individuare 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 proporzionali alla percezione del rischio, che può variare da una zona all'altra del porto;

– individuare una struttura organizzativa a supporto del miglioramento della sicurezza del porto;

– individuare in che modo misure, procedure e azioni debbano essere rafforzate in caso di aumento del livello di sicurezza;

– individuare requisiti specifici per trattare aspetti specifici di sicurezza, quali merci, bagagli, serbatoi, provviste e persone tali da destare sospetti, pacchi sconosciuti, pericoli noti (p. es. bomba). 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;

– individuare misure, procedure e azioni volte a limitare e mitigare conseguenze;

– individuare divisioni dei compiti che consentano l'applicazione adeguata e corretta delle misure, procedure e azioni individuate;

– prestare un'attenzione particolare, ove appropriato, al rapporto con altri piani di sicurezza (p. es. piani di sicurezza degli impianti portuali) ed altre misure di sicurezza già 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.);

– individuare i requisiti di comunicazione per l'attuazione delle misure e delle procedure;

– prestare un'attenzione particolare a misure volte ad evitare la diffusione di informazioni sensibili dal punto di vista della sicurezza. Individuare i requisiti di autorizzazione per tutti i soggetti direttamente coinvolti e, ove necessario, per il pubblico in generale.

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 si basa sui seguenti aspetti generali:

– definire tutte le zone pertinenti per la sicurezza del porto. In funzione della valutazione di sicurezza del porto, 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;

– garantire il coordinamento tra misure di sicurezza relative a zone aventi caratteristiche di sicurezza diverse;

– prevedere, ove necessario, misure diversificate per diverse parti del porto, diversi livelli di sicurezza e specifiche informazioni di *intelligence*.

Sulla base di questi aspetti generici, 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, lavoratori permanenti del porto, coloro che frequentemente lavorano nel porto o lo visitano, 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 casi di autorizzazione previa all'arrivo.

– Procedure e misure per il trattamento di merci, bagagli, serbatoi, provviste e 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 relative esigenze ed eventuali soluzioni tecniche si appoggeranno sulla valutazione di sicurezza del porto.

– Segnaletica. Zone con requisiti specifici (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.

– 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 conoscere", o "*need-to-know*"), 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 competente per la 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 della commissione di sicurezza del porto, ove esista.

– Procedure per adattare e aggiornare il piano di sicurezza del porto.

ALLEGATO III
Requisiti essenziali di formazione

Almeno una volta ogni anno civile e in ogni caso ad intervalli non superiori a 18 mesi, devono essere effettuati addestramenti 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 addestramenti 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. Gli addestramenti devono servire a mettere alla prova le comunicazioni, il coordinamento, la disponibilità delle risorse e le reazioni. Gli 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 riconosciuto di sicurezza del porto deve soddisfare

Un organismo riconosciuto di sicurezza del porto 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) conoscenze in materia di riconoscimento ed identificazione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;

(11) conoscenze 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 riconosciuto di sicurezza del porto 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.

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

Settore(I) politico(i): Politiche dei trasporti terrestri, aerei e marittimi

Attività: Attuazione di misure di sicurezza dei porti e relativa sorveglianza

DENOMINAZIONE DELL'AZIONE: DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DEI PORTI

1. LINEE DI BILANCIO + DENOMINAZIONE

06 ~~02 03 02~~ **07 01** Sicurezza dei trasporti

06 01 04 13 Sicurezza dei trasporti — Spese di gestione amministrativa

06 02 11 03 Comitati

2. DATI GLOBALI IN CIFRE

2.1 Dotazione totale dell'azione (parte B): cfr. punto 6.1

2.2 Periodo di applicazione:

Indefinito, con inizio nel 2006

2.3 Stima globale pluriennale delle spese

a) Scadenzario degli stanziamenti d'impegno e di pagamento (intervento finanziario) (*cfr. punto 6.1.1*)

milioni di euro (al terzo decimale)

	Anno 2004	2005	2006	2007	2008	2009 ed esercizi successivi	Totale
Stanziamenti d'impegno	0	0	0.142	0.126	~~0.276~~**0.126**	0.126	~~0.670~~**0,520**
Stanziamenti di pagamento	0	0	0.142	0.126	~~0.276~~**0,126**	0.126	~~0.670~~**0,520**

b) Assistenza tecnica e amministrativa e spese d'appoggio (*cfr. punto 6.1.2*)

Stanziamenti d'impegno	0	0	0	0	~~0~~**0,150**	0	~~0~~**0,150**

Stanziamenti di pagamento	0	0	0	0	~~0~~**0,150**	0	~~0~~**0,150**

Totale parziale a+b							
Stanziamenti d'impegno	0	0	0.142	0.126	0.276	0.126	0.670
Stanziamenti di pagamento	0	0	0.142	0.126	0.276	0.126	0.670

c) Incidenza finanziaria globale della spesa per risorse umane e delle altre spese amministrative (*si veda punti 7.2 e 7.3*)

SI/SP	0	0	1.028	0.991	0.991	0.991	4.001

TOTALE a+b+c							
Stanziamenti d'impegno	0	0	1.170	1.117	1.267	1.117	4.671
Stanziamenti di pagamento	0	0	1.170	1.117	1.267	1.117	4.671

2.4 Compatibilità con la programmazione finanziaria e le prospettive finanziarie

Nuova azione

[X] La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore

[...] La proposta impone una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie

Può essere necessario il ricorso alle disposizioni dell'accordo interistituzionale

2.5 Incidenza finanziaria sulle entrate[16]

[X] Nessuna incidenza finanziaria (si tratta degli aspetti tecnici dell'attuazione di una misura).

[16] Per ulteriori informazioni, si veda la nota esplicativa a parte.

3. CARATTERISTICHE DI BILANCIO

Natura della spesa		Nuove	Partecipazione EFTA	Partecipazione dei paesi candidati	Voce nel preventivo finanziario
SNO	SND	NO	NO	NO	**N.** 3

4. BASE GIURIDICA

Articolo 80, paragrafo 2 del trattato CE

5. DESCRIZIONE E MOTIVI

5.1 Necessità di un intervento comunitario[17]

5.1.1 Obiettivi perseguiti

Dopo i fatti dell'11 settembre 2001, la Commissione europea ha reiterato il proprio sostegno alla comunità globale nella preparazione di tutti i mezzi necessari per affrontare la minaccia del terrorismo. Di conseguenza, l'UE ha adottato atti legislativi sulla sicurezza dell'aviazione ed ha preso di mira il problema del transito dei terroristi via il trasporto marittimo internazionale. Un documento recente dell'OCSE[18] riassume la minaccia terroristica che grava sul trasporto marittimo, porti compresi.

La conferenza diplomatica dell'IMO del 12 dicembre 2002 ha adottato emendamenti alla Convenzione SOLAS e al relativo Codice ISPS su un regime di sicurezza per il trasporto marittimo internazionale e l'interfaccia nave/porto.

Le conclusioni della conferenza diplomatica dell'IMO sono in fase di recepimento nella legislazione comunitaria, sotto forma di un regolamento che ne garantirà un'applicazione uniforme. Alcuni elementi non obbligatori del codice ISPS diventeranno obbligatori e i testi IMO saranno adattati in considerazione delle specificità dell'UE.

Tuttavia, il campo di applicazione delle norme IMO si limita al trasporto marittimo internazionale e all'interfaccia nave/porto. Sebbene ciò rappresenti già un passo avanti significativo, questa limitazione lascia però un vuoto da colmare nella sicurezza, perché le zone al di fuori dell'interfaccia nave/porto esulano dal campo di applicazione delle norme. Ciò deriva inevitabilmente dalla modalità di adozione delle nuove norme di sicurezza, nate come emendamenti ad una convenzione internazionale preesistente. All'epoca, si è riconosciuto che sarebbero occorsi lavori ulteriori per affrontare la questione della sicurezza dei porti oltre l'interfaccia nave/porto. Un gruppo di lavoro comune IMO/OIL è al lavoro per esprimere linee guida dettagliate sulla sicurezza dei porti; i tempi potrebbero essere assai lunghi. Altrove, si sta provvedendo a rimediare a questa lacuna temporanea: applicando tutte le nuove norme IMO all'insieme del porto (Stati Uniti), oppure adottando misure di sicurezza addizionali che hanno un

---

17 Per ulteriori informazioni, si veda la nota esplicativa a parte.

18 OCSE, Direzione Scienza, Tecnologia e Industria, Commissione per il trasporto marittimo, *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, luglio 2003

impatto diretto o indiretto sui porti (misure nazionali di sicurezza dei porti negli Stati membri UE, norme statunitensi quali la Container Security Initiative - CSI, la Container Trade Partnership - CTPAT, la regola di notifica previa di 24 ore, ecc.).

In vista di tutto ciò, una direttiva comunitaria sulla sicurezza dei porti è ritenuta necessaria per:

– dare agli Stati membri un quadro uniforme per migliorare la sicurezza nei porti;

– istituire un approccio uniforme per integrare zone portuali marittime e non marittime in un quadro unificato di sicurezza del porto;

– sostenere gli Stati membri nel compito di rendere i porti sicuri sia nei confronti del trasporto marittimo che verso la popolazione di terraferma, nonché sotto il profilo ambientale marino e terrestre;

– assicurare parità di condizioni di accesso, in tutta l'Unione europea, nonché di controllo dei mercati e delle attività connesse al settore portuale.

5.1.2 Disposizioni adottate in relazione alla valutazione ex ante

Dal febbraio al dicembre 2002, gli Stati membri e la Commissione hanno partecipato a tre sessioni tecniche e ad una Conferenza diplomatica dell'IMO convocate di urgenza e mirate a risolvere la questione della sicurezza del trasporto marittimo internazionale. La Comunità ritiene necessario agire in via prioritaria.

In questo periodo iniziale, è apparso chiaramente che la sicurezza non inizia e non termina in prossimità della nave (l'interfaccia nave/porto). Per una reale efficacia, la sicurezza dei trasporti deve arrivare a coprire tutta la catena di approvvigionamento, dal venditore all'acquirente. Nell'ambito di tale catena di approvvigionamento, la sicurezza dei porti è stata messa più volte in evidenza quale anello critico della sicurezza globale dei trasporti (comunicazione della Commissione sul miglioramento della sicurezza del trasporto marittimo, OMC, *Maritime Security Bill* statunitense, CTPAT). In particolare:

– In mancanza di sicurezza nell'area portuale adiacente all'interfaccia nave/porto, il rischio di "contaminazione" dell'impianto portuale in stato di sicurezza è ritenuto elevato. Di conseguenza, si può ritenere che il risparmio sui costi per misure preventive essenziali di sicurezza del porto sarebbe ampiamente controbilanciato dalla spesa per impiantare necessari e costosi controlli di sicurezza addizionali nell'interfaccia nave/porto.

– Il settore marittimo ha sottolineato a più riprese l'entità degli investimenti che avrà effettuato alla scadenza del luglio 2004 per sviluppare misure di sicurezza per le navi e gli impianti portuali. Ne deriva il desiderio di eliminare evidenti lacune di sicurezza (quali misure di sicurezza dei porti inesistenti o insufficienti) che potrebbero diminuire l'efficacia di tali investimenti. Considerando la diversità geografica degli impianti e delle zone non navali e non costiere dei porti, le lacune nella sicurezza generale dei porti potrebbero effettivamente porre problemi alla sicurezza delle interfacce nave/porto.

In altre aree del mondo, una sicurezza dei porti soddisfacente è già ritenuta parte integrante dei requisiti di sicurezza del commercio marittimo. Livelli soddisfacenti di sicurezza dei porti, in combinazione con l'adempienza al Codice ISPS, possono tramutarsi in prerequisiti per consentire flussi di traffico senza restrizioni in provenienza da tali porti.

Indipendentemente dal segnale negativo che l'UE invierebbe se trascurasse la sicurezza dei propri porti oltre l'interfaccia nave/porto, i costi dell'inazione potrebbero assumere proporzioni allarmanti in caso di attacco terroristico riuscito. In primo luogo, la tutela delle vite umane è uno scopo in sé. In secondo luogo, la minaccia terroristica e la paura che ne deriva hanno un impatto sull'efficienza dell'economia globale. In terzo luogo, in caso di attacco riuscito è probabile che, per reazione, molti porti sarebbero chiusi temporaneamente per la valutazione del livello di sicurezza e di pericolo effettivo. Il porto vittima di un eventuale attacco subirebbe evidentemente danni gravissimi agli impianti e in termini di immagine commerciale.

I costi economici *strictu senso* sono illustrati da alcuni esempi citati dall'OCSE:[19]

Una vicenda sindacale in alcuni porti della costa occidentale degli Stati Uniti ha provocato una serrata di 10 giorni nei porti interessati. Una stima moderata ha valutato i costi dell'azione a 467 milioni di dollari statunitensi. I trasportatori marittimi avevano minacciato di trasformare tutta la loro organizzazione logistica, a costi ingentissimi, se la serrata non fosse terminata.

– I livelli medi delle scorte, negli Stati Uniti, sono diminuiti da 1,57 mesi nel corso degli anni '90 a 1,36 mesi nel 2001. Nel 2002 le scorte medie sono aumentate a 1,43 mesi. Questa evoluzione, motivata dall'incertezza e dalla paura riguardo agli approvvigionamenti, ha eliminato i progressi di un quinquennio e rappresenta per gli Stati Uniti un costo di capitale aggiuntivo pari a 50-80 miliardi di dollari[20]

– Una simulazione su larga scala dell'entrata di container bomba negli Stati Uniti, in parte intercettati nei porti e in parte infiltrati nella rete logistica, ha stimato i costi complessivi a 58 miliardi di dollari[21]. Occorrerebbero fino a 92 giorni per smaltire completamente i ritardi accumulati nei porti. Quest'ultima stima si riferisce unicamente ai costi negli Stati Uniti, ignorando i costi generati negli altri paesi.

Un quadro di sicurezza uniforme in tutti i porti dell'UE ridurrebbe la concorrenza fra i porti per questioni di sicurezza nell'ambito dell'UE. Per quanto riguarda i paesi terzi, un quadro siffatto eliminerebbe qualsiasi incentivo a raffrontare fra loro porti UE sotto il profilo dei rispettivi livelli di sicurezza. In tal modo, una direttiva sulla sicurezza dei porti ridurrebbe al minimo o eliminerebbe del tutto distorsioni indesiderate della concorrenza.

Da ultimo, va rilevata la prospettiva della creazione di posti di lavoro. In larga parte, i nuovi posti di lavoro saranno connessi all'applicazione del Codice ISPS, ma potrebbero sorgere nuove opportunità di lavoro anche nel campo della sicurezza dei porti.

5.1.3 Disposizioni adottate in seguito alla valutazione ex post

Nessuna/non pertinente.

5.2 Azioni previste e disposizioni di finanziamento

La direttiva impone agli Stati membri di determinare i confini dei porti che rientrano nel campo di applicazione della direttiva stessa. Gli Stati membri devono delineare una politica di sicurezza per le aree individuate e garantire l'elaborazione e l'aggiornamento delle valutazioni di sicurezza e di piani di sicurezza appropriati. L'introduzione e l'attuazione della politica nazionale di

---

19 OCSE, op. cit.

20 *The Friction Economy*, in: *Fortune*, febbraio 2003; Bowserbox, D e Closs, D., *Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy*, in: *Traffic World*, aprile 2002.

21 Conference Board, Booz Allen Hamilton, ottobre 2002.

sicurezza dei porti devono essere sorvegliate da un'autorità nazionale centrale, in ciascuno Stato. Ai fini del raggiungimento di un adeguato livello comune di attuazione, la direttiva segnala questioni prioritarie negli allegati relativi alla valutazione di sicurezza del porto e al piano di sicurezza del porto.

La coerenza e l'organicità del dispositivo ne garantiscono l'affidabilità al livello dell'UE; pertanto, la Commissione è incaricata di avviare procedure di ispezione per verificare l'attuazione dei piani nazionali adottati in virtù della direttiva.

5.3 Modalità di attuazione

Gestione diretta da parte della Commissione soltanto con personale statutario o esterno.

Poiché i controlli di adempienza possono iniziare solo 18 mesi dopo l'effettuazione dei controlli di adempienza relativi al regolamento sulla sicurezza marittima e considerando la connessione esistente fra il controllo della sicurezza marittima e quello della sicurezza dei porti, si propone di valersi dell'esperienza acquisita dagli addetti ai controlli di adempienza al regolamento per svolgere i controlli relativi alla presente direttiva.

Tuttavia, affinché il processo di controllo possieda la necessaria specifica esperienza in materia di sicurezza dei porti, occorre preventivare otto ispettori addizionali di sicurezza dei porti (cfr. 7.1, in appresso).

6. INCIDENZA FINANZIARIA

6.1 Incidenza finanziaria totale sulla parte B (per l'intero periodo di programmazione)

Il costo dell'azione viene calcolato aggiungendo le spese individuali su base annua, cominciando dal 2006, anno in cui l'azione comunitaria proposta sarà pienamente operativa.

6.1.1 Intervento finanziario

La presente direttiva dispone l'effettuazione, da parte della commissione, di un esercizio di controllo e ispezione. Si prevede che a partire dal 2006 si effettueranno approssimativamente 84 ispezioni all'anno (5 giorni per ogni porto, a 1500 euro). ~~Il controllo e l'ispezione saranno accompagnati da una riunione di esperti. Occorrerà svolgere uno studio sull'attuazione e su eventuali iniziative future, nel 2008 (due anni dopo l'inizio della fase operativa della direttiva).~~

Studio: i servizi della Commissione hanno inoltre l'intenzione di fare effettuare uno studio per valutare l'impatto e l'efficacia delle misure adottate. Lo studio dovrà essere svolto nel corso del 2008, e successivamente ogni tre anni. Questo esercizio di valutazione a cadenze regolari è necessario per consentire alla Commissione di proporre, mediante la procedura del comitato, le modifiche eventualmente necessarie del sistema qui proposto. Il costo unitario di ciascuno studio è valutato a 150 000 EUR.

Ispezioni: per il calcolo del numero di ispezioni, cfr. 7.1. Per il primo anno, è previsto un costo aggiuntivo per le dotazioni del personale (PC laptop).

6.1.1 Intervento finanziario

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ed esercizi successivi	Totale
~~a) Studi~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0.150~~	~~Ogni 3 anni~~	~~0.150~~
a~~b~~) Riunioni di esperti	0	0	0	0	0	0	0
b~~c~~) Ispezioni	0	0	0.126	0.126	0.126	0.126	0.504
c~~d~~) Dotazioni del personale	0	0	0.016	0	0	Secondo deprezzamento	0.016
TOTALE	0	0	0.142	0.126	0,**126**~~.276~~	0.126	0.**520**~~6 54~~

(Se necessario, spiegare il modo di calcolo)

6.1.2 Assistenza amministrativa e tecnica, spese di sostegno e per il sistema informatico (stanziamenti d'impegno)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ed esercizi successivi	Totale
a) **Studi** ~~Nulla~~		0			**0,150**	**Ogni 3 anni**	**0,150**
b) Nulla	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	0	0	0	0	**0,150**	0	**0,150**

(Se necessario, spiegare il modo di calcolo)

7. INCIDENZA SUL PERSONALE E SULLE SPESE AMMINISTRATIVE

7.1 Incidenza sulle risorse umane

Occorre effettuare un controllo di adempienza. Si propone che esso si fondi sulle esperienze acquisite con l'effettuazione di controlli analoghi relativi al regolamento sulla sicurezza marittima.

Per individuare il numero di ispettori necessari, si fa riferimento a sei parametri:

– le ispezioni devono essere effettuate da due ispettori, che lavorano in coppia;

– il controllo di adempienza deve comprendere l'ispezione di sistemi nazionali di controllo della sicurezza, in misura di un terzo all'anno. Poiché l'operazione dei porti riguarda un massimo di 20 Stati membri ~~(Stati attuali e in via di adesione)~~, si prevede di effettuare 7 ispezioni all'anno;

– uno studio sulle misure di sicurezza dei porti nei porti dell'UE individua 769 porti nell'UE attuale ~~e nei paesi in via di adesione~~, secondo dati Lloyds Fairplay. Il controllo di adempienza relativo all'attuazione della presente direttiva deve effettuarsi mediante controlli *in situ* nei porti ad un ritmo annuale del 10% di tutti i porti individuati;

– si ritiene che il controllo di adempienza, la preparazione, le trasferte e le attività successive rappresentino una settimana di lavoro per ispezione;

– gli ispettori effettueranno le ispezioni a settimane alterne.

Risultano circa 20 ispezioni all'anno per ispettore (supponendo 40 settimane di lavoro all'anno), Per le ispezioni, occorrono coppie di due ispettori, dunque due ispettori effettuano 20 ispezioni all'anno. Il 10% di 769 porti equivale a 77 porti all'anno. 1/3 di tutti i sistemi nazionali di sicurezza rappresenta 7 ispezioni all'anno, per un totale di almeno 84 ispezioni all'anno. Di conseguenza, occorre disporre di 8 ispettori per effettuare tutte le ispezioni. Per la dotazione del personale occorrono 8 laptop, ad un prezzo unitario di 2000 euro.

Un amministratore sarà responsabile di tutto il processo.

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione imputandone i costi a risorse esistenti e/o supplementari		Totale	Descrizione delle mansioni inerenti all'iniziativa
		Numero di posti permanenti	Numero di posti temporanei[22]		
Funzionari o agenti temporanei	A	1	8		Amministratore principale (esistente) Amministratore Ispettori di sicurezza Assistente dell'amministratore Segretari dell'ispettorato
	B	0	0		
	C	0	0		
Totale		1	8	9	

7.2 Incidenza finanziaria globale delle risorse umane

Tipo di risorse umane	Importi in euro	Modo di calcolo *
Funzionari	108 000	Costo medio dei funzionari della Commissione, comprese le spese fisse (108 000 euro/anno/funzionario)
Agenti temporanei	864 000	
Totale	972 000	

Gli importi corrispondono alle spese totali per 12 mesi.

7.3 Altre spese di funzionamento derivanti dall'azione

Comitato di esperti: riunioni di un giorno con esperti del settore interessato, per consentire alla Commissione di elaborare gli adattamenti alle regole di cui all'articolo 15 della proposta di direttiva. Si ritiene che nel primo anno occorreranno tre riunioni e successivamente una riunione all'anno.

[22] ~~Questi dati si basano sull'ipotesi secondo cui l'Agenzia europea per la sicurezza marittima dispone di personale sufficiente per effettuare i compiti ad essa assegnati dall'articolo 10, paragrafo 7 della proposta di regolamento.~~

Linea di bilancio (numero e titolo)	Importi in euro	Modo di calcolo
Assegnazione complessiva 01 02 11 03 – Comitati obbligatori (COSS 27C730)[1]	56 250 (primo anno) 18 750 (successivi)	3 riunioni del comitato di rappresentanti della sicurezza marittima nel primo anno. 1 riunione negli anni successivi. Rimborso delle spese di viaggio degli esperti nazionali stimato a 25 volte una media di euro 750/esperto.
Totale	56 250 (primo anno) 18 750 (successivi)	

Gli importi corrispondono alle spese totali per 12 mesi.

[1] Precisare il tipo di comitato e il gruppo di cui fa parte.

I.	Totale annuo (7.2 + 7.3)	1 028 250 euro (primo anno) € 990 750 (successivi)
II.	Durata dell'azione	indefinita
III.	Costo totale dell'azione (I x II)	indefinita

Le esigenze in termini di risorse umane e amministrative sono coperte attingendo alle risorse proprie assegnate alla DG responsabile nel quadro della procedura annuale di assegnazione.

8. CONTROLLO E VALUTAZIONE

8.1 Sistema di controllo

Sarà approvato un sistema di monitoraggio, da realizzarsi in particolare mediante ispezioni negli Stati membri e studi periodici di impatto.

Inoltre, sei mesi dopo la data di applicazione della direttiva proposta, la Commissione, in cooperazione con le autorità nazionali, inizierà ad effettuare ispezioni per verificare le modalità di controllo dell'attuazione dei piani nazionali adottati nel quadro della direttiva. Le ispezioni terranno conto delle informazioni fornite dalle autorità nazionali, e in particolare delle relazioni di controllo.

8.2 Modalità e periodicità della valutazione

La Commissione intende avviare uno studio per valutare l'impatto e l'efficacia delle misure adottate. Lo studio dovrà essere svolto nel corso dell'anno N+2, e successivamente ogni tre anni.

~~Inoltre, sei mesi dopo la data di applicazione della direttiva proposta, la Commissione, in cooperazione con le autorità nazionali, inizierà ad effettuare ispezioni per verificare le modalità di controllo dell'attuazione dei piani nazionali adottati nel quadro della direttiva. Le ispezioni terranno conto delle informazioni fornite dalle autorità nazionali, e in particolare delle relazioni di controllo.~~

9. MISURE ANTIFRODE

L'attività dell'ufficio degli ispettori della sicurezza marittima della Commissione sarà assoggettata agli abituali procedimenti di audit della Commissione.

SCHEDA DI VALUTAZIONE D'IMPATTO

IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza dei porti

NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO

COM(200~~3~~4) XXXX

LE PROPOSTE

1. In considerazione del principio di sussidiarietà esporre i motivi per i quali è necessaria una normativa comunitaria in questo settore, nonché gli obiettivi principali.

   Sono già state elaborate disposizioni comunitarie per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali, cui la presente direttiva sulla sicurezza dei porti funge da complemento. Ne deriva che le anche le misure di cui alla presente proposta devono essere applicate in modo coerente in tutta la Comunità, per mantenere la coerenza e l'organicità, a livello di UE, delle misure così completate. Inoltre, l'uniformità nell'applicazione evita che si producano distorsioni della concorrenza dovute a disparità dei livelli di sicurezza.

L'INCIDENZA SULLE IMPRESE

2. Chi sarà interessato dalla proposta?

   – su quali settori di attività?

   Trasportatori, agenti, gestori dei porti, compagnie stabiliti entro i confini dei porti.

   – su imprese di quali dimensioni (quota di piccole e medie imprese)?

   Le imprese di questi settori di tutte le dimensioni.

   – Esistono nella Comunità aree geografiche particolari in cui queste imprese sono stabilite?

   No, ~~tredici~~ 20 Stati membri sono interessati in quanto Stati di approdo. ~~In seguito all'adesione di nuovi Stati, questo numero si eleverà a 20.~~

3. Quali obblighi saranno imposti alle imprese per conformarsi alla proposta?

Se ancora non esistono, occorre introdurre procedure di sicurezza appropriate e, se del caso, acquisire le attrezzature necessarie. Assicurare la formazione del personale alle esigenze della sicurezza. Possono essere necessarie risorse umane supplementari.

4. Quali saranno le probabili ripercussioni economiche della proposta:

– sull'occupazione?

Possono essere creati posti di lavoro relativi ai compiti di sicurezza nei porto e, probabilmente, anche presso società specializzate di sicurezza.

– sugli investimenti e sulla costituzione di nuove imprese?

Le società attive nel porto potrebbero dover acquisire equipaggiamenti di sicurezza. Inoltre, le ditte specializzate in materia di sicurezza potranno registrare una crescita.

– sulla competitività delle imprese?

Nessuno, nella misura in cui saranno soggette alle stesse disposizioni.

5. La proposta contiene misure per tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (requisiti ridotti o diversi ecc.)?

Non direttamente, ma i requisiti si basano su valutazioni caso per caso e si adatteranno quindi in modo ottimale alle situazioni specifiche, entro i limiti di un livello minimo di sicurezza.

CONSULTAZIONE

6. Elencare le organizzazioni consultate in merito alla proposta ed esporre le principali osservazioni.

– La Commissione ha consultato tutti gli Stati membri ~~e i paesi candidati~~ e tutti i rappresentanti dei settori economici interessati. Le risposte indicano chiaramente che il settore riconosce l'esigenza di misure di sicurezza dei porti. È ampiamente riconosciuta l'opportunità di un approccio comunitario, purché le misure adottate tengano debito conto delle varie strutture dei porti e nei porti (a livello organizzativo e in termini di livello di rischio).

– Tutte le organizzazioni europee rappresentative del settore hanno partecipato, in qualità di osservatori, ai lavori dell'IMO sulla sicurezza marittima. Datori di lavoro, lavoratori e rappresentanti governativi partecipano ai lavori del Gruppo di lavoro congiunto IMO-OIL per sviluppare orientamenti dettagliati in materia di sicurezza dei porti.

La Commissione ha lanciato uno studio d'impatto su queste misure. Il consulente ha associato ai suoi lavori l'European Sea Ports Organisation (ESPO), la Federation of European Private Ports Operators (FEPORT), e l'European Community Shipowner's Association (ECSA).

Mentre il settore deve investire per mettere in atto misure di sicurezza delle navi e degli impianti portuali, esiste la consapevolezza di dover eliminare lacune evidenti di sicurezza (quali misure scarse o inesistenti di sicurezza dei porti) che altrimenti potrebbero vanificare gli investimenti effettuati. Considerando la diversità geografica degli impianti e delle zone non navali e non costiere, le lacune nella sicurezza generale dei porti potrebbero effettivamente porre problemi alla sicurezza delle interfacce nave/porto.