

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

FINALE
A6-0031/2005

8.2.2005

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta modificata di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio
relativa al miglioramento della sicurezza dei porti
(COM(2004)0393 – C6-0072/2004 – 2004/0031(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatrice: Jeanine Hennis-Plasschaert

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	10
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA...	13
PARERE DELLA COMMISSIONE PER LE LIBERTÀ CIVILI, LA GIUSTIZIA E GLI AFFARI INTERNI.....	17
PROCEDURA.....	23

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza dei porti
(COM(2004)0393 – C6-0072/2004 – 2004/0031(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2004)0393)¹,
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0072/2004),
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0031/2005),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Testo proposto dalla Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1
Considerando 1

(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.

(1) **Gli incidenti in materia di sicurezza** 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.

Motivazione

Il termine "aggressioni" potrebbe limitare la capacità degli Stati membri di decidere che cos'è un'aggressione o un reato. Si tratta di una limitazione inaccettabile per i sistemi giudiziari degli Stati membri.

¹ GU C ... / Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

Emendamento 2
Considerando 2

(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.

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

Motivazione

In conformità del principio della sussidiarietà spetta agli Stati membri determinare se la direttiva debba applicarsi o meno anche alle aree al di fuori del porto. Il termine "aggressioni" potrebbe limitare le capacità degli Stati membri di decidere che cos'è una aggressione e un reato. Si tratta di una limitazione inaccettabile per i sistemi giudiziari degli Stati membri.

Emendamento 3
Considerando 4

(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 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. .../... .

(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 applicazione del regolamento (CE) n. **725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali*** beneficino del miglioramento della sicurezza **nelle zone di attività portuale**. Queste misure devono applicarsi a tutti i porti in cui sono situati uno o più impianti coperti dal regolamento (CE) n. .../... .

** G U L 129 del 29.4.2004, pag. 6.*

Motivazione

Occorre evitare che ambiguità terminologiche non rendano applicabile la direttiva anche fuori dei confini portuali dove esistono attività e impianti a rischio (ad es. : impianti petrolchimici.)

Emendamento 4
Considerando 12 bis (nuovo)

(12 bis) Il finanziamento di talune misure di sicurezza aggiuntive non deve comportare distorsioni della concorrenza. Lo studio finanziario preannunciato al considerando 15 del regolamento (CE) n. 725/2004 deve tener conto anche dei costi che comportano le misure previste dalla presente direttiva e fornire criteri per la ripartizione dei costi fra le autorità pubbliche, i gestori dei porti e gli operatori. Entro il 31 dicembre 2005 la Commissione presenta i risultati di questo studio al Parlamento europeo e al Consiglio.

Motivazione

Il presente emendamento appoggia la proposta del relatore concernente uno studio sulla ripartizione dei costi in relazione alla direttiva in oggetto. La ripartizione dei costi non ha luogo tuttavia in principio tra autorità pubbliche e operatori. Anche i gestori dei porti possono costituire una parte importante e non in tutti i porti sono assimilabili alle autorità pubbliche.

Emendamento 5
Articolo 1, paragrafo 1, comma 2

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

Essa garantisce altresì che le misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004 beneficino di una sicurezza rafforzata ***nei porti***.

Motivazione

In base all'articolo 2 della presente direttiva, sono gli stessi Stati membri che individuano i confini di ciascun porto ai fini dell'applicazione della direttiva. In base al principio di sussidiarietà va lasciata agli Stati membri anche la facoltà di stabilire se la direttiva debba essere applicata anche al di fuori dei porti.

Emendamento 6
Articolo 2, paragrafo 1

1. La presente direttiva concerne misure di sicurezza cui devono attenersi determinate persone e che interessano persone, infrastrutture ed equipaggiamenti, compresi mezzi di trasporto, nei porti **e in aree adiacenti aventi un impatto diretto o indiretto sulla sicurezza del porto.**

1. La presente direttiva concerne misure di sicurezza cui devono attenersi determinate persone e che interessano persone, infrastrutture ed equipaggiamenti, compresi mezzi di trasporto, nei porti. **Gli Stati membri possono applicare le disposizioni della presente direttiva alle aree collegate ai porti.**

Motivazione

In base all'articolo 2 della presente direttiva, sono gli stessi Stati membri che individuano i confini di ciascun porto ai fini dell'applicazione della direttiva. In base al principio di sussidiarietà va lasciata agli Stati membri anche la facoltà di stabilire se la direttiva debba essere applicata anche al di fuori dei porti.

Emendamento 7
Articolo 10

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.

Soppresso

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.

Motivazione

È essenziale che gli obiettivi formulati dalla direttiva vengano raggiunti, ma la maniera per farlo va lasciata il più possibile agli Stati membri e ai porti stessi, in base al principio di sussidiarietà. Per tali motivi è superfluo imporre la creazione di una commissione consultiva.

Emendamento 8
Articolo 14, paragrafo 3, comma 2

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

Lo Stato membro interessato si sottopone a tali ispezioni e provvede affinché gli enti o le persone interessati vi si assoggettino. **La Commissione e gli organi competenti degli Stati membri coordinano le varie ispezioni in modo da limitare il più possibile i disagi per i porti e gli oneri amministrativi per i servizi di ispezione.**

Motivazione

L'emendamento va incontro al timore del Consiglio che le ispezioni possano condurre a oneri amministrativi addizionali. Nel contempo, risponde al timore dei porti di doversi sottoporre a non so quante ispezioni diverse.

Emendamento 9
Articolo 19 bis (nuovo)

Articolo 19 bis

Relazione di valutazione

Entro [tre anni dall'entrata in vigore della presente direttiva] e in seguito ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione elaborata, tra l'altro, sulla base delle informazioni ottenute a norma dell'articolo 14. Nella relazione la Commissione analizza il rispetto della direttiva da parte degli Stati membri e l'efficacia delle misure prese. Se del caso, essa formula proposte circa misure integrative.

Motivazione

È necessario procedere ad una valutazione periodica della buona applicazione della direttiva per permettere di avere un quadro aggiornato dell'evoluzione dei rischi legati alla sicurezza dei porti.

MOTIVAZIONE

I porti sono anelli essenziali della catena del trasporto che uniscono i tratti marittimi e terrestri del flusso di merci e di passeggeri. I porti sono spesso il punto nodale per il trasbordo di carichi pericolosi, per grandi centri di produzione chimici e petrolchimici, e non di rado sono situati in prossimità delle città. Attentati terroristici nei porti possono facilmente risultare in gravi disfunzioni dei sistemi di trasporto, comportare effetti a cascata e arrecare danni alle persone presenti nel porto e alle popolazioni limitrofe.

In seguito agli attentati di Washington, New York e Madrid nella primavera del 2004 le istituzioni comunitarie si sono accordate su un regolamento atto a migliorare la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (regolamento (CE) n. 725/2004 - relazione Miguélez Ramos). Questo regolamento traspone recenti accordi in sede IMO (Organizzazione marittima internazionale) nella legislazione comunitaria. Nella fattispecie si tratta di modifiche della Convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e di un codice internazionale relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali (codice ISPS). Il regolamento prevede fra l'altro che le navi forniscano alle autorità informazioni in materia di sicurezza prima di entrare nel porto, che controlli di sicurezza siano compiuti nei porti e che gli Stati membri designino una speciale autorità preposta alla sicurezza marittima.

In occasione dell'esame del regolamento, il Parlamento ha peraltro constatato che le misure di sicurezza non possono limitarsi ai terminal portuali bensì vanno estese all'insieme del porto e dunque a tutta la catena intermodale. La presente proposta di direttiva ne tiene conto.

Sintesi della proposta

Nella primavera 2004 un gruppo di lavoro dell'IMO e dell'OIL (Organizzazione internazionale del lavoro) ha elaborato un codice di condotta per la sicurezza nei porti, che è entrato in vigore in luglio. Si tratta unicamente di un codice di condotta, che pertanto non è giuridicamente vincolante. Nella presente direttiva la Commissione si è sforzata di allinearsi il più possibile a questo codice di condotta. La direttiva intende rafforzare la sicurezza nelle zone portuali e limitrofe, che non rientrano nel campo di applicazione del succitato regolamento (CE) n. 725/2004.

La direttiva definisce le istanze e le procedure che sono essenziali per rafforzare la sicurezza. Gli Stati membri sono tenuti a designare un'*autorità di sicurezza portuale* e un *agente di sicurezza del porto*. Inoltre deve essere istituita una *commissione (consultiva) per la sicurezza del porto*. Infine gli Stati membri designano un *punto di contatto per la sicurezza dei porti* che tiene al corrente la Commissione su come contattare le autorità e gli agenti di sicurezza portuali.

Inoltre, la direttiva fa obbligo agli Stati membri di compiere *valutazioni di sicurezza dei porti* in base alle quali vengono poi elaborati *piani di sicurezza dei porti*. La direttiva prevede anche un esame periodico di queste valutazioni e di questi piani. Inoltre gli Stati membri instaurano un sistema di sicurezza portuale a tre livelli. La Commissione verifica, con una serie di ispezioni, che gli Stati membri attuino la direttiva.

Infine, la direttiva comporta disposizioni in materia di riservatezza e diffusione delle informazioni.

Orientamento generale del Consiglio

Il Consiglio "Trasporti" è pervenuto a un accordo su questa direttiva, in attesa della prima lettura del Parlamento europeo. Questo "orientamento generale" segue a grandi linee la proposta della Commissione, ma comporta, accanto a varie modifiche formali, le seguenti modifiche nel merito:

- il Consiglio limita il campo di applicazione della direttiva in linea di massima ai porti, escludendo le installazioni militari nei porti, mentre la Commissione include nel campo d'applicazione anche le "zone adiacenti";
- il Consiglio sopprime l'articolo 10 che prevede la creazione di una commissione consultiva per la sicurezza del porto;
- il Consiglio limita i compiti del punto di contatto per la sicurezza dei porti;
- il Consiglio sopprime la disposizione in base alla quale la Commissione effettuerà ispezioni per controllare l'applicazione della direttiva da parte degli Stati membri.

Posizione della relatrice

La relatrice accoglie con favore la proposta di direttiva che considera un utile provvedimento per rafforzare la sicurezza nei porti. Optando per una strategia europea armonizzata si possono evitare anche distorsioni della concorrenza fra i porti europei.

La relatrice apprezza che la Commissione nel testo della direttiva si allinei il più possibile alla terminologia e alle definizioni utilizzate nei succitati documenti dell'IMO (SOLAS, codice ISPS, codice di comportamento per la sicurezza nei porti) e al pertinente regolamento (CE) n. 725/2004, il che favorisce la trasparenza e la sicurezza giuridica e limita gli oneri amministrativi per le organizzazioni e le amministrazioni interessate. La relatrice deplora però che la Commissione abbia optato per lo strumento della direttiva, anziché estendere il campo d'applicazione del regolamento esistente all'intera area portuale. In tal modo si fanno coesistere disposizioni legislative diverse e in parte ridondanti, il che non giova certo alla trasparenza, né fa avanzare le cose quando si tratta di limitare la mole normativa.

Per migliorare la proposta di direttiva, la vostra relatrice presenta alcuni emendamenti relativi ai seguenti aspetti:

Campo d'applicazione della direttiva

La relatrice, al pari del Consiglio, ha qualche difficoltà ad accettare l'applicazione cogente della direttiva "nelle zone adiacenti" di un porto. Manca una chiara definizione di "zone adiacenti". Inoltre, queste zone spesso non rientrano nelle competenze delle autorità portuali. Sarebbe pertanto opportuno lasciare agli Stati membri il compito di definire la zona portuale e di scegliere se estendere o meno l'applicazione della direttiva alle zone adiacenti.

Studio sul finanziamento della sicurezza del porto

Il regolamento (CE) n. 725/2004 precitato obbliga la Commissione a compiere uno studio sulla ripartizione del finanziamento fra le autorità pubbliche e gli operatori. La relatrice constata che tale studio si rivela necessario anche nel caso della presente proposta. Al

momento è difficile dire quale sarà il costo delle misure proposte e chi dovrà pagare. Nell'ottica di una parità di condizioni per tutti, questo stato di cose non è auspicabile.

Commissione per la sicurezza del porto

La relatrice ritiene che sia opportuno lasciare ai porti e agli Stati membri la facoltà di decidere in che modo i porti devono sollecitare una consulenza sugli aspetti inerenti alla sicurezza dei porti. Pertanto si può sopprimere la disposizione che impone di creare una commissione consultiva per la sicurezza del porto.

Ispezioni da parte della Commissione

La relatrice ritiene che il successo di questa direttiva dipende dalla corretta applicazione e dal rispetto della medesima. A tale proposito, e tenuto conto della necessità di creare condizioni uguali per tutti, la relatrice ritiene che la Commissione debba poter compiere delle ispezioni. Il regolamento (CE) n. 725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali contiene peraltro tale disposizione. Tuttavia la relatrice è dell'avviso che la Commissione debba fare in modo che tali ispezioni non comportino un'inutile burocrazia supplementare né siano di impiccio per i porti a causa di una profusione di ispezioni non coordinate.

Trasmissione di informazioni al Parlamento e al Consiglio

Come si è detto, l'applicazione corretta e il rispetto della presente direttiva sono essenziali sia per la sicurezza dei porti che per la creazione di condizioni uguali per tutti. Per questo motivo la relatrice chiede alla Commissione di riferire regolarmente al Parlamento e al Consiglio e di verificare nel contempo se non sia opportuno adeguare la direttiva in seguito alla modifica della minaccia terrorista o per altri motivi. Nella scheda finanziaria che accompagna la proposta di direttiva la Commissione annuncia uno studio di valutazione. Tale studio, insieme alle informazioni ottenute tramite le ispezioni, potrebbe servire da base per una relazione da presentare al Parlamento e al Consiglio.

18.1.2005

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta modificata di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza dei porti
(COM(2004)0393 – C6-0073/2004 – 20004/0031(COD))

Relatore per parere: Giles Bryan Chichester

BREVE MOTIVAZIONE

La Commissione europea ha adottato il 28 maggio 2004 la proposta modificata di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza dei porti. Questa proposta è sottoposta alla procedura di codecisione e la commissione per l'industria, la ricerca e l'energia deve esprimere un parere all'intenzione della commissione per i trasporti e il turismo.

Questa proposta di direttiva intende migliorare la sicurezza in quelle aree portuali che non rientrano nel Regolamento (CE) 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio sul miglioramento della sicurezza sulle navi e nelle infrastrutture portuali.

Il vostro relatore ritiene che questa proposta è adeguata al conseguimento dei suoi obiettivi, ma rileva tuttavia che ci sono alcune questioni che non sono state risolte in maniera soddisfacente, soprattutto:

- la Commissione europea non ha provveduto a fornire una vera e propria analisi costi/benefici né un'adeguata valutazione dei costi derivanti dall'applicazione di tale direttiva;
- la proposta non contiene riferimento alcuno al reperimento di fondi o al finanziamento delle misure proposte nella direttiva.

D'altra parte, un aspetto positivo della proposta è che garantisce agli Stati membri un certo livello di flessibilità nell'applicazione della direttiva, e questa dovrebbe essere mantenuta, e addirittura rafforzata, durante il processo legislativo. Questa flessibilità si riferisce soprattutto a:

- la portata e la definizione di porto (Articolo 2): l'identificazione dei limiti di ogni porto

dovrebbe essere sempre esclusivamente basata sull'informazione fornita dalla valutazione della sicurezza del porto;

- i livelli di sicurezza (Articolo 8): il piano di sicurezza a tre livelli sembra adeguato; le misure di sicurezza dovrebbero essere proporzionate e permettere differenti regimi di sicurezza per diverse aree del porto;
- la cooperazione tra le autorità di sicurezza interessate, (per esempio l'ufficiale di sicurezza del porto, il comitato di sicurezza del porto ...) dovrebbe essere migliorata e la flessibilità garantita nella proposta per queste materie sembra appropriata e dovrebbe essere mantenuta.

EMENDAMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Progetto di risoluzione legislativa

Testo della Commissione¹

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1
Considerando 12 bis (nuovo)

(12 bis) L'applicazione delle misure contenute in questa direttiva solleva importanti questioni relative al suo finanziamento. Il finanziamento di queste misure non dovrebbe portare a distorsioni di concorrenza. Lo studio finanziario cui si riferisce il considerando 15 del Regolamento (CE) n. 725/2004 del 31 marzo 2004¹ sul miglioramento della sicurezza sulla navi e nelle infrastrutture portuarie dovrebbe tenere conto anche dei costi e del finanziamento delle misure incluse in questa direttiva e fornire orientamenti per il finanziamento di questi

¹ Non ancora pubblicato in GU.

***costi tra l'autorità pubblica e gli operatori.
La Commissione dovrebbe prima del 31
dicembre 2005 al più tardi, presentare i
risultati di questo studio e, se necessario,
fare proposte al Parlamento e al Consiglio.***

¹ GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6

Motivazione

Questo considerando rettifica la chiara omissione di un riferimento in questa direttiva ai costi derivanti dai suoi obiettivi.

PROCEDURA

Titolo	Proposta modificata di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza dei porti
Riferimenti	COM(2004)0393 – C6-0073/2004 – 2004/0031(COD)
Commissione competente per il merito	TRAN
Commissione competente per parere Annuncio in Aula	ITRE 15.9.2005
Cooperazione rafforzata	
Relatore per parere Nomina	Giles Chichester 21.9.2004
Esame in commissione	22.11.2004 18.1.2005
Approvazione degli emendamenti	18.1.2005
Esito della votazione finale	favorevoli: 46 contrari: 0 astensioni: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Richard James Ashworth, Ivo Belet, Šarūnas Birutis, Jan Březina, Philippe Busquin, Joan Calabuig Rull, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Lena Ek, Adam Gierek, Umberto Guidoni, Andrés Gyürk, Fiona Hall, Rebecca Harms, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Anne Laperrouze, Pia Elda Locatelli, Nils Lundgren, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Pier Antonio Panzeri, Vincent Peillon, Umberto Pirilli, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras Roca, Dominique Vlasto]
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Daniel Caspary, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Neena Gill, Satu Hassi, Edit Herczog, Peter Liese, Vittorio Prodi, John Purvis, Bernhard Rapkay, Esko Seppänen
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	

18.1.2005

PARERE DELLA COMMISSIONE PER LE LIBERTÀ CIVILI, LA GIUSTIZIA E GLI AFFARI INTERNI

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta modificata di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza dei porti
(COM(2004)0393 – C6-0072/2004 – 2004/0031(COD))

Relatore per parere: Romano Maria La Russa

BREVE MOTIVAZIONE

La Commissione delle libertà civili, giustizia e affari interni è chiamata ad esprimere il proprio parere sulla proposta di direttiva relativa al miglioramento della sicurezza dei porti. La Commissione LIBE è particolarmente interessata alla materia poiché, nella sua proposta modificata [COM(2004)0393], la Commissione europea ha previsto di estendere le misure di sicurezza anche ai traghetti *roll-on/roll-off*, che trasportino passeggeri e/o merci. Come avviene già per il trasporto aereo, quando la direttiva entrerà in vigore, anche i passeggeri dei traghetti saranno controllati prima di poter salire sul mezzo di trasporto. Saranno gli Stati membri a valutare quali tipi di traghetti e in quali porti, sulla base di una valutazione di sicurezza dei porti e di un successivo piano di sicurezza portuale.

La proposta di direttiva costituisce un utile strumento di prevenzione nella lotta europea al terrorismo e fa parte di un pacchetto di misure che prevederanno, a breve, una proposta di direttiva che riguardi tutta la catena intermodale, per garantire la sicurezza lungo tutto il percorso di una merce, dal produttore alla destinazione finale.

La posizione del relatore

Il relatore condivide pienamente l'impianto e la filosofia della direttiva. I piani di sicurezza dei porti avranno una funzione molteplice: non soltanto sarà garantita una maggiore sicurezza contro eventuali attacchi terroristici, ma essi consentiranno anche di rafforzare la lotta all'immigrazione clandestina, al traffico di stupefacenti, alla contraffazione delle merci. Il relatore condivide l'approccio della Commissione europea, sia per quanto riguarda l'oggetto della direttiva, vale a dire migliorare la sicurezza dei porti di fronte al pericolo di atti illeciti

intenzionali, sia per quanto riguarda la possibilità di effettuare delle ispezioni comunitarie per controllare l'applicazione della direttiva da parte degli Stati membri.

Il relatore condivide la posizione della relatrice della commissione per i Trasporti e il Turismo e del Consiglio che escludono dal campo di applicazione della direttiva "le zone adiacenti del porto", preferendo che siano gli Stati membri a definire la zona portuale di riferimento.

Il relatore auspica che quanto prima la Commissione effettui un'analisi dettagliata dei costi previsti per l'attuazione della presente direttiva e della ripartizione degli stessi fra autorità pubbliche e private.

EMENDAMENTI

La commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione ¹	Emendamenti del Parlamento
	Emendamento 1 Considerando 1
(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.	(1) Le aggressioni e <i>in particolare</i> gli atti di terrorismo <i>e il crimine organizzato</i> 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.
<i>Motivazione</i>	
<i>Il rafforzamento della sicurezza dei porti non deve limitarsi alla lotta contro il terrorismo, ma deve avere per oggetto anche il crimine organizzato. Infatti spesso i porti sono luoghi privilegiati per i traffici, in particolare il traffico di esseri umani.</i>	
	Emendamento 2 Considerando 2
(2) La sicurezza delle persone, degli impianti e degli equipaggiamenti, compresi i mezzi di trasporto, nei porti <i>e in determinate aree adiacenti</i> , deve essere protetta dalle aggressioni e dai loro effetti devastanti. Tale protezione beneficerebbe gli utenti dei	(2) La sicurezza delle persone, degli impianti e degli equipaggiamenti, compresi i mezzi di trasporto, nei porti deve essere protetta dalle aggressioni e dai loro effetti devastanti. Tale protezione beneficerebbe gli utenti dei trasporti, l'economia e la società in

¹ Non ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale.

trasporti, l'economia e la società in generale. generale.

Motivazione

È lasciata agli Stati membri la definizione di area adiacente

Emendamento 3
Articolo 2, paragrafo 1

1. La presente direttiva concerne misure di sicurezza cui devono attenersi determinate persone e che interessano persone, infrastrutture ed equipaggiamenti, compresi mezzi di trasporto, nei porti ***e in aree adiacenti aventi un impatto diretto o indiretto sulla sicurezza del porto.***

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

Motivazione

È lasciata agli Stati membri la definizione di area adiacente

Emendamento 4
Articolo 2, paragrafo 3

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.

3. Gli Stati membri ***delimitano*** i confini di ciascun porto ***e, laddove possibile, individuano le zone adiacenti in cui circolano mezzi di trasporto aventi un impatto diretto e indiretto sulla sicurezza del porto*** ai fini della presente direttiva, tenendo in debito conto le informazioni contenute nella valutazione di sicurezza del porto.

Motivazione

Si specifica che gli Stati membri sono competenti per la definizione del concetto "zone adiacenti".

Emendamento 5
Articolo 10

Articolo 10

soppresso

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.

Motivazione

La Commissione consultiva non è necessaria, sulla base del principio di sussidiarietà.

Emendamento 6

Articolo 14, paragrafo 3, comma 2

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

Lo Stato membro interessato si sottopone a tali ispezioni e provvede affinché gli enti o le persone interessati vi si assoggettino. **La Commissione e gli organi competenti degli Stati membri agiscono in modo che le ispezioni rechino i minori disagi possibili ai porti.**

Emendamento 7

Articolo 19 bis (nuovo)

Articolo 19 bis

Relazione di valutazione

Entro tre anni dall'entrata in vigore della presente direttiva e in seguito ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione elaborata sulla

base delle informazioni raccolte, anche sulla base dell'articolo 14. Nella relazione la Commissione analizza l'ottemperanza alla direttiva da parte degli Stati membri e l'efficacia delle misure prese. Se necessario formula proposte per misure integrative.

Motivazione

È necessario procedere ad una valutazione periodica della buona applicazione della direttiva per permettere di avere un quadro aggiornato dell'evoluzione dei rischi legati alla sicurezza dei porti.

PROCEDURA

Titolo	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza dei porti
Riferimenti	COM(2004)0076 – C6-0072/2004 – 2004/0031(COD)
Commissione competente per il merito	TRAN
Commissione competente per parere Annuncio in Aula	LIBE 15.9.2004
Cooperazione rafforzata	
Relatore per parere Nomina	Romano Maria La Russa 13.9.2004
Esame in commissione	2.12.2004 18.1.2005
Approvazione degli emendamenti	18.1.2005
Esito della votazione finale	favorevoli: 33 contrari: 10 astensioni: 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Roberta Angelilli, Edit Bauer, Johannes Blokland, Mario Borghezio, Jean-Louis Bourlanges, Mihael Brejc, Kathalijne Maria Buitenweg, Michael Cashman, Giusto Catania, Charlotte Cederschiöld, António Costa, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Rosa Díez González, Antoine Duquesne, Lívia Járóka, Timothy Kirkhope, Ewa Klamt, Wolfgang Kreissl-Dörfler, Barbara Kudrycka, Stavros Lambrinidis, Romano Maria La Russa, Sarah Ludford, Edith Mastebroek, Athanasios Pafilis, Lapo Pistelli, Martine Roure, Amalia Sartori, Inger Segelström, Ioannis Varvitsiotis, Manfred Weber, Tatjana Ždanoka
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Camiel Eurlings, Giovanni Claudio Fava, Ignasi Guardans Cambó, Jeanine Hennis-Plasschaert, Luis Francisco Herrero-Tejedor, Antonio Masip Hidalgo, Herbert Reul, Marie-Line Reynaud, Bogusław Sonik, Kyriacos Triantaphyllides, Johannes Voggenhuber
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Marta Vincenzi

PROCEDURA

Titolo	Proposta modificata di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al miglioramento della sicurezza dei porti
Riferimenti	COM(2004)0393 – C6-0072/2004 – 2004/0031(COD)
Base giuridica	art. 251, par. 2, e art. 80, par. 2, CE
Base regolamentare	art. 51
Presentazione della proposta al PE	28.5.2004
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 15.9.2004
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	ITRE LIBE 5.9.2004 5.9.2004
Pareri non espressi Decisione	
Cooperazione rafforzata Annuncio in Aula	
Relatore(i) Nomina	Jeanine Hennis-Plasschaert 1.9.2004
Relatore(i) sostituito(i)	
Procedura semplificata Decisione	
Contestazione della base giuridica Parere JURI	
Modifica della dotazione finanziaria Parere BUDG	
Consultazione del Comitato economico e sociale europeo Decisione in Aula	
Consultazione del Comitato delle regioni Decisione in Aula	
Esame in commissione	23.11.2004 18.1.2005
Approvazione	19.1.2005
Esito della votazione finale	favorevoli: 45 contrari: 1 astensioni: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Robert Atkins, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír

	Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Roberts Zile
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Francesco Musotto
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	
Deposito – A6	8.2.2005 A6-0031/2005
Osservazioni	...