



Bruxelles, 25.4.2019  
COM(2019) 191 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**Terza relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva relativa al miglioramento  
della sicurezza dei porti**

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

## Terza relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva relativa al miglioramento della sicurezza dei porti

### 1. INTRODUZIONE

La direttiva 2005/65/CE<sup>1</sup> relativa al miglioramento della sicurezza dei porti ("la direttiva") mirava principalmente a completare le misure adottate nel 2004 con il regolamento (CE) n. 725/2004<sup>2</sup> relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali ("il regolamento").

Il campo di applicazione del regolamento era limitato alle misure di sicurezza a bordo delle navi e all'interfaccia immediata tra il porto e la nave. Sono questi gli obblighi, che rientrano sostanzialmente nel Codice ISPS (International Ship and Port facility Security, Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali), che gli Stati membri hanno sottoscritto in via prioritaria, prima di accettare l'attuazione di obblighi supplementari nell'ambito della direttiva. La direttiva completa il dispositivo istituendo un sistema di sicurezza in tutta l'area portuale al fine di garantire un livello di sicurezza elevato e uniforme in tutti i porti europei utilizzati da servizi di trasporto marittimo diretto<sup>3</sup>.

Lungo i 70 000 km di coste dell'Unione europea operano più di 1 200 porti marittimi commerciali. Si tratta di una delle aree geografiche con il più alto numero di porti al mondo. Di questi quasi un migliaio (vedi punto 6.1) rientra nel campo di applicazione della direttiva, ossia tutti i porti che contengono uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza approvato a norma del regolamento.

La direttiva mira a migliorare il coordinamento della sicurezza nelle aree portuali che non sono disciplinate dal regolamento e a fare in modo che il miglioramento della sicurezza nei porti si accompagni alle misure di sicurezza adottate in applicazione del regolamento. Mentre l'attuazione di misure di sicurezza a livello dell'impianto portuale grava principalmente sui gestori degli impianti<sup>4</sup>, l'applicazione di idonee misure di sicurezza a livello portuale vincola in via prioritaria l'autorità portuale<sup>5</sup> e tutti i servizi preposti al mantenimento dell'ordine pubblico e all'attuazione di misure di sicurezza nella zona portuale (aree pubbliche e operative).

---

<sup>1</sup> Direttiva 2005/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, relativa al miglioramento della sicurezza dei porti (GU L 310 del 25.11.2005, pag. 2).

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali (GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6).

<sup>3</sup> L'Autorità di vigilanza EFTA provvede a verificare che l'Islanda e la Norvegia rispettino gli obblighi loro incombenti in virtù dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

<sup>4</sup> Nella stragrande maggioranza dei casi i gestori degli impianti portuali sono operatori privati.

<sup>5</sup> L'autorità di sicurezza del porto è designata dallo Stato membro a norma dell'articolo 5 della direttiva.

L'articolo 19 della direttiva prevede che la Commissione analizzi l'ottemperanza alla direttiva e l'efficacia delle misure adottate entro il 15 dicembre 2008 e in seguito ogni cinque anni.

La prima relazione è stata adottata il 20 gennaio 2009, la seconda il 18 novembre 2013<sup>6</sup>. Questa terza relazione di valutazione sull'attuazione della direttiva illustra i provvedimenti adottati per favorire l'applicazione di misure di sicurezza portuale uniformi in tutta l'Unione, i progressi compiuti durante l'ultimo periodo di riferimento di cinque anni e i problemi tuttora persistenti che si sono manifestati durante la sua attuazione.

La presente relazione si basa:

- sugli scambi di informazioni con le autorità degli Stati membri incaricate della sicurezza marittima e con altre parti interessate;
- sull'esito delle numerose ispezioni condotte dalla Commissione nell'ambito della sicurezza portuale al fine di controllare l'attuazione della direttiva durante il periodo di riferimento.
- sul dialogo costante tra le autorità nazionali e i vari operatori del settore marittimo e portuale.

La relazione richiama l'attenzione su alcune difficoltà riscontrate nel raggiungimento dei risultati auspicati e sull'impatto generale dell'attuazione della direttiva.

## **2. CONCLUSIONI DELLA PRIMA E DELLA SECONDA RELAZIONE**

Nella prima relazione si sottolineava che, sebbene la direttiva fosse stata adottata in prima lettura e approvata con un ampio sostegno del Parlamento europeo e all'unanimità al Consiglio, la maggior parte degli Stati membri interessati l'aveva recepita con un ritardo significativo. Di conseguenza erano stati avviati procedimenti di infrazione, due dei quali si erano conclusi con sentenze per inadempimento<sup>7</sup>.

Al termine di questo periodo di valutazione, le disposizioni della direttiva erano state integrate nel diritto interno della maggior parte degli Stati membri. Purtroppo la loro applicazione pratica incontrava ancora difficoltà di tipo organizzativo e funzionale a livello dei porti, in quanto le amministrazioni locali non disponevano ancora di tutti gli elementi necessari per proseguire nell'attuazione pratica della direttiva. La principale difficoltà riguardava la definizione del perimetro del porto in relazione alla sicurezza.

La seconda relazione indicava che erano stati compiuti notevoli progressi ma che le misure necessarie per giungere a una completa applicazione di tutte le disposizioni della direttiva restavano ancora da migliorare nella maggior parte degli Stati membri. Il livello di sicurezza dei porti europei aveva registrato un miglioramento e l'azione combinata dell'applicazione del

---

<sup>6</sup> COM (2009) 2 def. e COM (2013) 792 final.

<sup>7</sup> Causa C-464/08, Commissione delle Comunità europee/Repubblica di Estonia del 3 settembre 2009 e causa C-527/08, Commissione delle Comunità europee/Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord del 3 settembre 2009.

regolamento e dell'attuazione della direttiva aveva permesso di sviluppare un quadro credibile per prevenire le minacce alla sicurezza dei porti e ottenere un'adeguata protezione delle attività marittime e portuali. L'introduzione delle misure di sicurezza aveva spesso condotto a rivedere l'organizzazione dei porti, ad esempio per quanto riguarda la circolazione e l'immagazzinamento delle merci, il controllo dell'accesso alle varie parti del porto o la definizione delle aree riservate. Queste misure si erano rivelate un prezioso strumento per migliorare l'efficienza delle attività portuali in un contesto altamente competitivo.

### **3. MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO E DI CONTROLLO DELL'ATTUAZIONE A PARTIRE DAL PERIODO DI VALUTAZIONE PRECEDENTE**

Conformemente al principio di sussidiarietà, la direttiva prevede che gli Stati membri determinino autonomamente i confini di ciascun porto, lasciando ai porti la libertà di decidere se applicarli anche alle aree adiacenti. Gli Stati membri dovrebbero inoltre assicurare la corretta elaborazione delle valutazioni e dei piani di sicurezza portuale. Ciononostante nel 2014 alcuni porti non erano ancora in grado di conformarsi alle prescrizioni della direttiva.

Nel corso del periodo 2014-2018 la Commissione ha pertanto continuato a vigilare su una migliore attuazione della direttiva. Le misure adottate dalla Commissione hanno assunto la forma di iniziative di sostegno agli Stati membri, abbinate a un corposo programma di attività di controllo che è stato attuato attraverso un elevato numero di ispezioni.

Il controllo dell'attuazione della direttiva 2005/65/CE nel periodo 2014–2018 è stato effettuato attraverso:

- 17 ispezioni delle amministrazioni nazionali;
- 41 ispezioni dei porti.

Tali misure si sono concentrate sui seguenti ambiti principali:

- mantenimento di un sistema d'informazione periodica sull'attuazione e sui risultati dei piani d'azione degli Stati membri al fine di garantire l'attuazione pratica della direttiva;
- esecuzione delle 58 ispezioni di cui sopra al fine di controllare l'attuazione della direttiva in conformità al regolamento (CE) n. 324/2008<sup>8</sup>, come modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2016/462 della Commissione; raccolta e diffusione delle migliori prassi nell'ambito del comitato MARSEC.

---

<sup>8</sup> Regolamento (CE) n. 324/2008 della Commissione, del 9 aprile 2008, che stabilisce procedure rivedute per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza marittima, come modificato (GU L 98 del 10.4.2008, pag. 5).

#### **4. CONTROLLO DELL'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA**

##### **4.1. Controllo dei piani d'azione per il completamento dell'attuazione pratica della direttiva**

La Commissione dispone dal 2009 di un sistema che le consente di ricevere regolarmente dagli Stati membri informazioni sull'attuazione della direttiva. È stato avviato un dialogo costante con le autorità degli Stati membri per ottenere su base regolare informazioni affidabili sul grado di esecuzione delle valutazioni e di adozione dei piani di sicurezza dei porti. Inoltre le relazioni annuali di controllo trasmesse dagli Stati membri alla Commissione sono alla base dell'attività di controllo svolta dai servizi della Commissione in merito allo stato delle valutazioni e dei piani di sicurezza dei porti.

##### **4.2. Svolgimento di ispezioni da parte della Commissione per il controllo dell'attuazione della direttiva**

Le procedure per il controllo dell'attuazione della direttiva sono state eseguite durante le ispezioni della Commissione conformemente al regolamento (CE) n. 324/2008, come modificato.

Le ispezioni effettuate sia a livello delle amministrazioni nazionali sia direttamente su un campione di porti hanno rivelato che, nonostante la corretta applicazione del quadro giuridico generale per l'attuazione della direttiva, permane una serie di problemi comuni ricorrenti, illustrati di seguito, per quanto riguarda l'attuazione corretta a livello dei porti degli Stati membri.

Sebbene negli ultimi anni si sia registrato un notevole miglioramento, si osserva tuttora uno scostamento tra l'obiettivo di migliorare il coordinamento della sicurezza dei porti tra autorità locali, operatori portuali e organismi pubblici preposti all'applicazione della legge; inoltre permangono i rilievi già riscontrati.

Per taluni Stati membri la definizione dei confini del porto ai fini della sicurezza rappresenta tuttora un problema nonostante l'assistenza fornita dalla Commissione, ad esempio con l'organizzazione di due seminari che si sono svolti a settembre del 2006 e ad ottobre del 2010 e lo studio sugli aspetti tecnici della sicurezza portuale (TAPS II) che era stato affidato al Centro comune di ricerca (CCR - Ispra). Lo studio TAPS II fornisce chiari orientamenti sulla modalità di definizione dei confini dell'area portuale interessata dalle misure di sicurezza, che è il presupposto per stabilire la portata delle misure previste dal piano di sicurezza del porto di cui all'allegato II della direttiva.

Un'altra questione essenziale riguarda il riesame delle valutazioni di sicurezza e dei piani di sicurezza del porto. Conformemente all'articolo 10 della direttiva gli Stati membri assicurano che le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza dei porti siano riveduti ove opportuno e in ogni caso almeno una volta ogni cinque anni. Le ispezioni hanno rivelato che questo riesame con cadenza quinquennale non è ancora effettuato ovunque. Modifiche o soppressioni riguardanti gli impianti portuali non hanno condotto a un riesame delle valutazioni di

sicurezza e dei piani di sicurezza dei porti e in vari casi il termine di cinque anni non è stato rispettato.

Inoltre le ispezioni condotte dalla Commissione nei porti degli Stati membri hanno messo in luce le difficoltà che alcuni porti incontrano nell'avviare il riesame quinquennale delle valutazioni e dei piani di sicurezza dei porti. Tra queste figura, in particolare, il numero elevato di autorità e soggetti coinvolti nel processo di revisione e approvazione, che deve essere programmato con sufficiente anticipo prima dello scadere del quinquennio.

Inoltre alcuni Stati membri non hanno garantito una supervisione adeguata dei piani di sicurezza dei porti e della loro attuazione, come prescritto dall'articolo 13, paragrafo 1, attraverso un sistema di controllo e di ispezioni periodiche che affianchi le ispezioni presso gli impianti portuali di ciascun porto previste dall'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 725/2004.

Altre carenze riguardano la mancata considerazione di tutti i requisiti nell'esecuzione della valutazione di sicurezza del porto o l'esistenza di discrepanze tra le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza dei porti.

#### **4.3. Procedimenti d'infrazione**

Il minor numero di procedimenti d'infrazione avviati è un ulteriore indicatore dei notevoli miglioramenti registrati nell'attuazione della direttiva.

Come sottolineato nella seconda relazione, dal 2009 al 2013 è stato necessario avviare cinque procedimenti d'infrazione; tre procedimenti riguardavano ritardi nel recepimento della direttiva a livello degli Stati membri, mentre gli altri due si riferivano al recepimento non corretto riscontrata nel corso delle ispezioni.

Tra il 2014 e il 2018 è stato avviato un solo procedimento d'infrazione relativo al recepimento non corretto della direttiva: il 6 aprile 2017 la Corte di giustizia dell'Unione europea ha pronunciato la sentenza nella causa C-58/16. Per una serie di porti il Land tedesco Renania settentrionale-Vestfalia non era riuscito a definire i confini, ad approvare le valutazioni e i piani di sicurezza dei porti e a nominare gli agenti di sicurezza dei porti. All'inizio del 2018 la Germania ha confermato che tutti i porti della Renania settentrionale-Vestfalia sono ora conformi al disposto della direttiva e che la Germania si è conformata alla sentenza della Corte.

## **5. ASPETTI PARTICOLARI DERIVANTI DALLE VALUTAZIONI**

### **5.1. Massa critica dei porti soggetti ai requisiti dell'attuazione pratica della direttiva**

Dagli scambi con le parti interessate è spesso emerso che queste ultime ritengono che la direttiva sia nel complesso ben strutturata per i grandi porti aventi una forte attività commerciale ma che la sua attuazione ponga maggiori difficoltà per i piccoli porti.

Si noti che la direttiva si applica a tutti i porti situati nel territorio di uno Stato membro che contengono uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza dell'impianto portuale approvato a norma del regolamento (CE) n. 725/2004 (articolo 2, paragrafo 2) e che gli Stati membri hanno l'obbligo di garantire lo stretto coordinamento fra le misure di sicurezza dei porti e quelle adottate in applicazione del regolamento (articoli 4 e 7). La direttiva prevede che gli Stati membri determinino i confini di ogni singolo porto e possano liberamente decidere se applicare la direttiva alle aree adiacenti ai porti se queste hanno un impatto sulla sicurezza del porto in questione.

Pertanto, al fine di garantire un'introduzione equilibrata di misure utili conformemente al principio di proporzionalità, i colegislatori hanno previsto all'articolo 2, paragrafo 4, la possibilità che, ove i confini di un impianto portuale ai sensi del regolamento (CE) n. 725/2004 inglobino tutto il porto, le disposizioni pertinenti del regolamento prevalgano su quelle della direttiva.

Gli Stati membri hanno fatto ampiamente ricorso a tale disposizione nei porti comprendenti un solo impianto portuale a norma del regolamento. In base alla valutazione della sicurezza del porto, il perimetro di quest'ultimo è stato molto spesso (ma non sempre) definito come coincidente con il perimetro dell'impianto portuale. Pertanto, dei 1 087 porti che contengono uno o più impianti portuali contemplati da un piano di sicurezza approvato a norma del regolamento, 405 sono stati ritenuti rientranti nel campo di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 4, della direttiva, ossia il 37,2 % dei porti dell'Unione europea. Questa situazione è stata riscontrata in particolare negli Stati membri caratterizzati dalla presenza di piccoli porti disseminati lungo il litorale o nelle isole<sup>9</sup>.

### **5.2. Conoscenza delle minacce e sensibilizzazione degli operatori**

Il lavoro condotto nel corso delle valutazioni permette di individuare i beni e le infrastrutture che devono essere protetti dalle minacce e dai rischi di azioni illecite intenzionali che gravano sulle attività portuali. La fase successiva consiste nell'elaborazione e attuazione di misure adeguate che possono essere utilizzate per contrastare le minacce a ciascuno dei tre livelli di rischio identificati (normale, crescente, elevato) mediante procedure specifiche e attrezzature tecniche idonee alle esigenze dei porti e in grado di garantire una risposta adeguata alla vulnerabilità potenziale delle infrastrutture.

---

<sup>9</sup> I porti dotati di un unico impianto portuale rappresentano una percentuale rilevante dei porti della Finlandia (65/78, l'83 %), della Svezia (131/162, l'81 %), della Grecia (82/119, il 69 %), del Regno Unito (119/175, il 68 %) e della Danimarca (51/82, il 62 %).

La direttiva ha offerto la possibilità di istituire commissioni per la sicurezza del porto incaricate di fornire consulenza pratica (considerando 9). Negli Stati membri che hanno costituito questo tipo di struttura la commissione è solitamente composta da rappresentanti locali delle amministrazioni preposte alla sicurezza (servizi di polizia, guardacoste, affari marittimi, dogane, ecc.) e nella maggioranza dei casi da operatori privati attivi nel porto. Gli indispensabili scambi di informazioni trovano pertanto in tali strutture una sede idonea per diffondere la conoscenza della minaccia e favorire la sensibilizzazione di tutte le parti interessate.

L'azione di sensibilizzazione riguardo alla protezione dei porti rientra nella politica generale di sicurezza, che tutto il personale del porto (quindi sia gli addetti delle imprese portuali, sia i dipendenti delle società esterne che partecipano all'attività portuale) così come i suoi vari utenti devono conoscere. Le azioni di sensibilizzazione sono uno strumento prezioso per garantire un'efficace diffusione delle misure di sicurezza e favorirne il rispetto. È importante che le misure di sicurezza siano percepite come un mezzo per favorire l'esercizio e lo sviluppo delle attività economiche del porto.

### **5.3. Controllo e supervisione dei piani di sicurezza portuale**

In conformità all'articolo 13 della direttiva, le ispezioni condotte dagli Stati membri devono garantire una supervisione adeguata e periodica dei piani di sicurezza dei porti e della loro attuazione. Si tratta di un aspetto cruciale che non riceve ancora adeguata attenzione in tutti gli Stati membri, soprattutto a causa dello scostamento tra gli obiettivi fissati e le risorse necessarie all'esecuzione di tali controlli.

Ogni Stato membro ha sviluppato un suo sistema di supervisione in base alla propria organizzazione interna e alle risorse umane disponibili. Questo compito di controllo è stato assegnato in alcuni casi alle amministrazioni centrali, in altri alle amministrazioni locali, in altri ancora a gruppi polivalenti composti da più corpi amministrativi (ministero dei trasporti, polizia, dogane, capitanerie, ecc.). Gli audit avevano lo scopo di verificare che i piani fossero conformi alle norme e alle disposizioni di cui all'allegato II della direttiva, che le misure di sicurezza realmente attuate nei porti rispondessero ai requisiti del piano e che tali misure fossero state attuate correttamente.

Questi compiti sono eseguiti in base a un programma di lavoro che è approvato a intervalli regolari. Nel momento in cui è rilevata un'inadempienza, si formula una proposta per porvi rimedio. In base alla relazione trasmessa all'amministrazione competente, potrà essere necessario elaborare una nuova valutazione di sicurezza del porto o aggiornare quella esistente. I servizi di ispezione sono particolarmente attenti a verificare che le misure adottate a livello degli impianti portuali siano coordinate con quelle previste a livello del porto. Il controllo delle misure correttive è effettuato tramite audit periodici.

Le relazioni dei controllori nazionali e degli ispettori della Commissione garantiscono alle autorità nazionali una base per fornire consulenza e assistenza alle autorità portuali competenti al fine di rimediare alle inadempienze riscontrate. Tale prassi deve essere



incentivata e ulteriormente sviluppata. Tuttavia, come evidenziato, ancora oggi alcuni Stati membri non garantiscono sistematicamente questa verifica di conformità con regolarità e in modo appropriato. È importante che le risorse umane o finanziarie destinate a queste attività di controllo siano predisposte quanto prima. In futuro sarà prestata maggiore attenzione a questo aspetto; in alcuni Stati membri gli attuali sistemi di supervisione dei piani di sicurezza portuale restano da migliorare.

## 6. CONCLUSIONE

La valutazione dell'attuazione della direttiva 2005/65/CE rivela che sono stati compiuti notevoli progressi ma che le misure di sicurezza necessarie per giungere a una completa attuazione di tutte le disposizioni degli allegati I e II della direttiva restano ancora da migliorare in alcuni Stati membri.

Il livello di coordinamento della sicurezza tra le amministrazioni locali, gli operatori portuali e gli organismi pubblici preposti all'applicazione della legge è ulteriormente aumentato nei porti europei. L'azione combinata dell'applicazione del regolamento e dell'attuazione della direttiva ha permesso di sviluppare un quadro credibile per prevenire le minacce alla sicurezza dei porti e ottenere un'adeguata protezione delle navi in porto e delle attività commerciali nei porti. Sebbene l'impatto di queste misure sia difficilmente quantificabile dal punto di vista della dissuasione degli atti terroristici, le autorità portuali sono concordi nel riconoscere le apprezzabili conseguenze che esse hanno avuto sul fronte della netta diminuzione dei casi di contrabbando, furto e atti vandalici. Inoltre l'introduzione delle misure di sicurezza ha spesso condotto a rivedere l'organizzazione dei porti, ad esempio per quanto riguarda la circolazione e l'immagazzinamento delle merci, il controllo dell'accesso alle varie parti del porto o la definizione di aree riservate all'interno delle aree operative del porto. Queste misure si sono rivelate determinanti per migliorare l'efficienza delle attività portuali in termini di sicurezza e protezione delle persone, delle merci e delle navi in porto, in un contesto altamente competitivo.

Le numerose ispezioni condotte nell'ambito della sicurezza portuale hanno inoltre contribuito in misura rilevante a questo livello elevato di sicurezza dei porti; gli Stati membri condividono i risultati delle ispezioni attraverso il comitato MARSEC ed è incoraggiato lo scambio di migliori prassi.

Come ricordato dalla Commissione nella comunicazione del 23 maggio 2013 ("*Porti: un motore per la crescita*")<sup>10</sup>, l'Unione europea dipende in misura notevole dai porti marittimi per gli scambi con il resto del mondo e nel suo mercato interno. La sicurezza dei porti e delle zone di avvicinamento è quindi essenziale per garantire la sicurezza globale del trasporto marittimo. Le condizioni della sicurezza portuale richiedono un alto livello di vigilanza da parte degli Stati membri e la preparazione di tutti i soggetti coinvolti, al fine di garantire un livello di sicurezza elevato e uniforme in tutti i porti europei. Per questa ragione tutte le parti interessate devono continuare a lavorare per migliorare costantemente i dispositivi di

---

<sup>10</sup> COM(2013)295 final

prevenzione, protezione e reazione al fine di contrastare le nuove minacce. A tale scopo i sistemi di sicurezza degli impianti portuali e quelli del porto devono integrarsi perfettamente. L'efficacia delle relazioni tra il porto, i suoi impianti portuali e le navi che vi fanno scalo resta una delle grandi sfide di operatori e amministratori.

L'azione combinata dell'applicazione del regolamento e dell'attuazione della direttiva costituisce l'elemento fondamentale per proteggere i nostri porti e pertanto contribuisce direttamente al conseguimento degli obiettivi dell'Unione della sicurezza. La direttiva è un buon esempio di come infrastrutture complesse ed eterogenee possano essere protette attraverso singole valutazioni e relativi piani sulla base di un approccio comune e attraverso la promozione del coordinamento e della comunicazione tra un elevato numero di soggetti interessati. La predisposizione di piani che contemplino misure per tre diversi livelli di sicurezza risponde alle esigenze operative e di sicurezza garantendo la massima flessibilità.

La Commissione ritiene che tale sistema sia all'altezza delle aspettative e che a questo stadio non sia necessaria una modifica della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza dei porti.

Nei prossimi mesi gli Stati membri provvederanno a riesaminare le valutazioni e i piani di sicurezza portuale secondo le disposizioni dell'articolo 10 della direttiva, che prevede, per tale riesame, una frequenza almeno quinquennale. In tal senso la Commissione ritiene che la metodologia messa a punto nello studio TAPS II possa, in caso di necessità, essere validamente utilizzata per ridefinire il perimetro dei porti, anche tenendo in debito conto lo specchio d'acqua di questi porti.

Inoltre il programma di lavoro pluriennale delle ispezioni della Commissione continuerà ad includere controlli approfonditi delle misure di sicurezza portuale. Ad esempio, l'attuazione e l'applicazione delle procedure previste dai piani di sicurezza portuale applicabili ai passeggeri e ai veicoli da imbarcare su traghetti ro-ro (per loro natura particolarmente vulnerabili) continueranno ad essere oggetto di ulteriori verifiche e controlli da parte dei servizi di ispezione della Commissione. Analogamente, nel caso dei servizi di trasporto marittimo internazionale, proseguiranno i controlli alle due estremità della linea marittima, al fine di verificare e garantire che gli Stati membri interessati collaborino alla valutazione della sicurezza dei porti.

Infine la Commissione continuerà a lavorare con gli Stati membri per migliorare l'attuazione della direttiva con l'obiettivo comune di garantire una migliore protezione dei porti dell'UE a beneficio di tutti i fruitori dei porti, degli utenti dei mezzi di trasporto, dell'economia del trasporto marittimo e della società nel suo complesso. Essa continuerà a vigilare sull'applicazione di questa direttiva e a promuovere le azioni legali che riterrà necessarie.