

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 20.1.2009
COM(2009) 2 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE PARLAMENTUL
EUROPEAN**

**Raport de evaluare privind implementarea directivei privind consolidarea securității
portuare**

CUPRINS

1.	Introducere	3
2.	Relevanța directivei.....	4
3.	Metoda de realizare și amploarea evaluării.....	5
4.	Implementarea directivei.....	6
4.1.	Transpunerea în dreptul intern	6
4.2.	Conformitatea măsurilor naționale adoptate pentru transpunerea directivei.	6
5.	Probleme-cheie.....	7
5.1.	Perimetrul fiecărui port.	7
5.2.	Informații care rezultă din evaluarea securității portuare	8
5.3.	Controlul și supravegherea planurilor de securitate portuară și implementarea acestora.....	8
5.4.	Organism de securitate recunoscut.....	9
6.	Rezumat.....	9
7.	Concluzie.....	9
ANEXE:		11
ANEXA I TABEL PRIVIND STADIUL TRANSPUNERII DIRECTIVEI DE CĂTRE STATELE MEMBRE (LA 15.10.2008)		12
ANEXA II: TABEL PRIVIND NUMĂRUL DE PORTURI CARE INTRĂ ÎN DOMENIUL DE APLICARE AL DIRECTIVEI, REPARTIZAT PE FIECARE STAT MEMBRU		13

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

Raport de evaluare privind implementarea directivei privind consolidarea securității portuare

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

Directiva 2005/65/CE¹ a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare (denumită în continuare „directiva” sau „directiva privind securitatea portuară”) are drept obiectiv principal completarea măsurilor adoptate în 2004 prin Regulamentul (CE) nr.725/2004² a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare (denumit în continuare „regulamentul”)

Într-adevăr, obiectivul principal al regulamentului este implementarea unor măsuri comunitare care să vizeze consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare în perspectiva unor potențiale acte ilicite internaționale. Regulamentul vizează furnizarea unei baze pentru armonizarea interpretării și implementării, precum și pentru controlul la nivel comunitar al măsurilor speciale pentru întărirea securității maritime, adoptate în 2002 de conferința diplomatică a Organizației maritime internaționale (OMI). Regulamentul ia în considerare modificarea Convenției internaționale din 1974 privind ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS - Safety Of Life At Sea) și instituirea Codului internațional pentru securitatea navelor și a facilităților portuare (codul ISPS - International Ship and Port facility Security). Deoarece măsurile de securitate maritimă impuse de regulament nu constituie decât o parte din măsurile necesare pentru a asigura un grad de securitate suficient de ridicat pe parcursul diverselor lanțuri de transport legate de transportul maritim. Domeniul de aplicare al regulamentului este într-adevăr limitat la măsurile de securitate la bordul navelor și la interfața imediată dintre port și navă. Acestea sunt obligațiile provenind din codul ISPS la care au subscris cu prioritate statele membre înainte să accepte implementarea obligațiilor suplimentare în cadrul adoptării directivei.

În ceea ce privește directiva, aceasta completează mecanismul prevăzut de regulament, instituind un sistem de securitate în întreaga incintă portuară în scopul garantării unui nivel de securitate ridicat și egal în toate porturile europene. Obiectivul directivei este consolidarea securității în toate zonele portuare care nu fac obiectul regulamentului și întreprinderea unor acțiuni care să permită sprijinirea măsurilor de securitate luate în conformitate cu regulamentul prin întărirea securității în porturi, fără a crea noi obligații în domeniile deja reglementate de regulament. Pentru a obține o protecție maximă a activităților maritime și portuare, trebuie să se ia măsuri de securitate care să acopere fiecare port în interiorul perimetrului definit în acest sens și, caz cu caz, de către statul membru în cauză, și care să

¹ Directiva 2005/65/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare - *JO L 310, 25.11.2005, p. 28*).

² Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare – *JO L 129, 29.4.2004, p. 6*

permite astfel efectul benefic al unei întăririi a securității în zonele de activitate portuară asupra măsurilor de siguranță luate conform regulamentului. Aceste măsuri se aplică tuturor porturilor care dețin una sau mai multe instalații portuare care fac obiectul regulamentului.

Astfel, ansamblul format, pe de o parte, din regulamentul privind securitatea navelor și a instalațiilor portuare și, pe de altă parte, din directiva privind securitatea portuară, furnizează un cadru de reglementare pentru protecția legăturii maritime a lanțului logistic al transportului împotriva riscurilor de atentate și altor amenințări de acest gen. Acest cadru, care depășește limita obligațiilor internaționale, vizează garantarea celui mai bun nivel de securitate preventivă posibil pentru transportul maritim, păstrându-i în același timp capacitatea de promovare și monitorizare a schimburilor comerciale la nivel mondial.

Pentru a controla aplicarea regulamentului de către statele membre și pentru a verifica eficiența măsurilor, a procedurilor și a structurilor în materie de securitate maritimă la nivel național, Comisia a adoptat în 2005 Regulamentul (CE) nr. 884/2005³ de stabilire a procedurilor de desfășurare a inspecțiilor în domeniul securității maritime. Apoi la 9 aprilie 2008, Comisia a adoptat Regulamentul nr.324/2008⁴ de stabilire a procedurilor revizuite de desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime care stabilește, de asemenea, „procedurile de monitorizare de către Comisie a punerii în aplicare a Directivei 2005/65/CE în comun cu inspecțiile la nivelul statelor membre și al instalațiilor portuare în ceea ce privește porturile...”. Acest regulament, care abrogă Regulamentul (CE) nr. 884/2005, a intrat în vigoare la 1 mai 2008.

Articolul 19 din directivă dispune:

„Până la 15 decembrie 2008 și din cinci în cinci ani după această dată, Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare întemeiat, printre altele, pe informațiile obținute în conformitate cu articolul 13 [Punerea în aplicare și controlul conformității]. În acest raport, Comisia analizează respectarea prezentei directive de către statele membre și eficiența măsurilor luate. În cazul în care este necesar, Comisia prezintă propuneri pentru măsuri suplimentare.”

Prezentul raport evaluează stadiul punerii în aplicare a directivei și eficiența măsurilor luate.

2. RELEVANȚA DIRECTIVEI

Este necesar să se amintească faptul că directiva se aplică tuturor porturilor situate pe teritoriul statelor membre care găzduiesc una sau mai multe instalații portuare făcând obiectul unui plan de securitate a instalației portuare aprobat în temeiul Regulamentului (CE) nr.725/2004.

Domeniul de aplicare al directivei cuprinde aproximativ 750 de porturi ale Uniunii Europene (a se vedea anexa II). Cu toate acestea, repartizarea geografică este foarte inegală, deoarece 80% din porturile în cauză (590) sunt situate în doar șapte state membre (Regatul Unit, Italia,

³ Regulamentul (CE) nr. 884/2005 al Comisiei din 10 iunie 2005 de stabilire a procedurilor de desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime – JO L 148, 11.6.2005, p.25.

⁴ Regulamentul (CE) nr. 324/2008 al Comisiei din 9 aprilie 2008 de stabilire a procedurilor revizuite de desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime – JO L 98, 10.4.2008, p.5.

Grecia, Danemarca, Spania, Germania și Franța⁵). Împreună cu porturile belgiene și olandeze, porturile acestor șapte țări constituie porturi de intrare a mărfurilor importate în Uniunea Europeană în beneficiul tuturor statelor membre⁶.

La inițiativa serviciilor Comisiei, în septembrie 2006, s-a organizat un seminar pentru a permite statelor membre și Comisiei să facă schimburi de informații privind modalitățile avute în vedere pentru transpunerea și implementarea directivei. Aceste schimburi, desfășurate într-un cadru neoficial, au permis, printre altele, responsabililor cu securitatea maritimă a statelor membre să întărească legăturile de încredere reciprocă, să aprofundeze examinarea chestiunilor spinoase legate de implementarea directivei⁷ și să inițieze schimburi de informații privind mecanismele și practicile puse în aplicare, contribuind astfel la ridicarea standardelor de securitate în zonele de competență a porturilor, în special în zonele limitrofe ale instalațiilor portuare sau de acces la acestea din urmă.

3. METODA DE REALIZARE ȘI AMPLOAREA EVALUĂRII

Pentru a elabora prezentul raport, Comisia a invitat statele membre, la începutul verii anului 2008, să răspundă la un chestionar⁸ privind transpunerea și aplicarea directivei. La acest chestionar au răspuns douăzeci de state membre (din 22 care au obligația de a transpune directiva).

Comisia a inițiat și procedurile pentru monitorizarea aplicării Directivei 2005/65/CE în cadrul inspecțiilor derulate în domeniul securității portuare. Într-adevăr, în privința porturilor, Comisia a efectuat, începând din vara anului 2008, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 324/2008, procedurile de monitorizare a aplicării directivei simultan cu inspecțiile efectuate la nivelul statelor membre și la instalațiile portuare. La jumătatea lunii octombrie 2008 au fost realizate patru inspecții, implicând monitorizarea aplicării directivei în patru state membre diferite.

Având în vedere, pe de o parte, durata scurtă de existență a Regulamentului (CE) nr. 324/2008 privind procedurile revizuite de desfășurare a inspecțiilor din domeniul securității portuare și, pe de altă parte, întârzierea numeroaselor state membre atât în ceea ce privește transpunerea directivei, cât și implementarea dispozițiilor directivei, ar fi prematur să se tragă concluzii definitive referitoare la impactul acestuia. Prin urmare, prezentul raport se concentrează asupra problemelor de implementare și a rezultatelor pe termen scurt.

⁵ A se vedea anexa II. Lista statelor membre se stabilește conform numărului descrescător de porturi care intră în domeniul de aplicare al directivei.

⁶ Importurile în porturile celor 7 state membre menționate reprezintă 66% din totalitatea importurilor pe cale maritimă ale UE-27 în 2006 (sursă: Eurostat).

⁷ Cum ar fi, de exemplu, delimitarea granițelor portului din punct de vedere al securității, securitatea suprafeței apei, supravegherea abordărilor sau coordonarea dintre departamente în interiorul statelor membre.

⁸ Documentul MARSEC 2316 (distribuit la ședința Comitetului „securitate maritimă” din 27 iunie 2008). La 20.10.2008, Letonia și Malta nu își transmisese încă răspunsurile la chestionar.

4. IMPLEMENTAREA DIRECTIVEI

4.1. Transpunerea în dreptul intern

Adoptată la 26 octombrie 2005, directiva a fost transpusă în dreptul intern al statelor membre, cu întârziere, în perioada 2007-2008. Majoritatea celor 22 de state membre⁹ care trebuie să transpună dispozițiile directivei în legislația națională nu au făcut acest lucru decât după expirarea termenului de implementare, fixat la 15 iunie 2007. Doar șase state membre au notificat măsurile naționale înainte de termenul limită al transpunerii, fiind urmate la foarte scurtă vreme de alte șase state membre. În medie, întârzierea transpunerii a fost de șase luni¹⁰. Serviciile Comisiei au inițiat zece proceduri privind încălcarea dreptului comunitar pe motivul netransmiterii notificării măsurilor naționale de transpunere, adresând, prin urmare, zece scrisori de somare la 1 august 2007 și apoi șase avize motivate între noiembrie 2007 și februarie 2008. La 1 ianuarie 2008, șapte state membre trebuiau încă să adopte și să transmită Comisiei măsurile naționale de transpunere a directivei. În final, la 18 septembrie 2008, Comisia a hotărât să sesizeze Curtea de Justiție împotriva ultimelor două state membre¹¹ aflate în întârziere pe motivul necomunicării măsurilor naționale de transpunere în termenele stabilite.

Trebuie menționat că aceste întârzieri înregistrate în pregătirea și adoptarea măsurilor naționale de transpunere în diferite state membre au avut consecințe în cascadă, deoarece autoritățile competente nu își puteau începe activitatea de implementare a directivei câtă vreme măsurile naționale nu erau definitiv hotărâte și adoptate.

4.2. Conformitatea măsurilor naționale adoptate pentru transpunerea directivei.

Din cauza adoptării tardive a actelor legislative naționale de implementare a directivei în statele membre, serviciile Comisiei nu au fost încă în măsură să încheie examinarea aprofundată a conformității măsurilor notificate cu privire la dispozițiile corespunzătoare din directivă. Cu toate acestea, deși la o primă analiză se poate considera că, în ansamblu, statele membre au transpus în mod adecvat directiva în legislația lor națională, punerea în aplicare a dispozițiilor relevante din directivă rămâne în prea multe cazuri o problemă care se stabilește pe plan local, după cum o atestă rezultatele primelor misiuni¹² ale inspectorilor Comisiei privind monitorizarea aplicării directivei în porturi.

Imediat ce actele legislative naționale vor fi puse în totalitate la dispoziția serviciilor Comisiei (respectiv la sfârșitul anului 2008 și în primele luni din 2009), acestea vor derula o examinare mai aprofundată a măsurilor naționale de transpunere sau a dispozițiilor ulterioare adoptate de statele membre în vederea evaluării globale, în cazul tuturor statelor membre, a conformității măsurilor naționale cu dispozițiile relevante din directivă.

În 2009, programul de lucru pentru derularea inspecțiilor efectuate de Comisie în domeniul securității maritime va include în mod sistematic o componentă de verificare a măsurii în care procedurile pentru monitorizarea aplicării directivei au fost implementate corect.

⁹ În măsura în care directiva se referă la porturile maritime, obligațiile nu se aplică Austriei, Republicii Cehă, Ungariei, Luxemburgului și Slovaciei (considerentul nr. 18).

¹⁰ Datele de notificare a măsurilor de transpunere sunt menționate în tabelul din anexa I.

¹¹ Estonia și Regatul Unit.

¹² Cele 4 porturi inspectate în 4 state membre diferite, în septembrie și octombrie 2008, nu începuseră încă lucrările de evaluare prealabilă a elaborării și adoptării planurilor de securitate.

5. PROBLEME-CHEIE

După evenimentele tragice din 2001 (11 septembrie, la New York și la Washington), din 2004 (11 martie, la Madrid), apoi din 2005 (7 iulie, la Londra), directiva privind securitatea portuară vine în întâmpinarea preocupărilor ridicate de necesitatea consolidării securității tuturor mijloacelor de transport, în special prin consolidarea cadrului juridic și prin ameliorarea mecanismelor de prevenire.

Directiva – conform principiului subsidiarității – a prevăzut că statele membre determină ele însele limitele fiecărui port și că lasă la latitudinea acestora decizia aplicării directivei în zonele adiacente. Tot astfel, statele membre trebuie să vegheze ca evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară să fie elaborate corect. Ideea colegiitorilor era să facă apel la aceleași structuri și organe de securitate ca cele din regulament, astfel încât să creeze un regim de securitate care să se aplice la întregul lanț logistic al transportului maritim de la navă până la zona portuară, și trecând prin terminale. Această abordare trebuia să permită o simplificare a procedurilor, precum și sinergii între serviciile statelor membre responsabile cu securitatea.

Acest capitol tratează problemele mari pe care le-a scos la iveală evaluarea.

5.1. Perimetrul fiecărui port.

Există o mare diversitate de porturi din punctul de vedere al statutului, al proprietății, al dimensiunilor, al funcției și al caracteristicilor geografice. Este greu de stabilit o tipologie, cu atât mai mult cu cât majoritatea porturilor sunt deschise tuturor tipurilor de activități (comerciale, industriale,...) în interiorul propriilor zone portuare. Realitatea portuară diferă foarte mult între un port „istoric” în jurul căruia s-a dezvoltat orașul și un port „modern”, creat *ex nihilo*, direct legat de hinterlandul său și de alte căi de comunicații și transport. Diversitatea geografică a anumitor zone portuare, integrarea acestora în contextul urban sau în cadrul siturilor industriale și comerciale fac adesea dificilă definirea perimetrului portului din perspectiva securității.

Dificultatea stabilirii limitelor zonei portuare care intră în domeniul de aplicare al directivei s-a tradus prin abordări diferite în statele membre. Pentru a stabili limitele zonei portuare, au fost consultate și implicate autoritățile portului. În anumite state membre, această limită a fost definită pe baza competențelor existente ale anumitor autorități sau ale anumitor instalații portuare, în vreme ce în alte state membre perimetrul a fost adaptat unor activități care au o legătură maritimă directă, ceea ce permite lăsarea în afara domeniului de aplicare al directivei a sectoarelor portuare care țin cu precădere de domeniul navigației de agrement sau de zonele rezidențiale, dar și de activități comerciale sau industriale.

În general, amintind principiul conform căruia porturile, în sensul directivei, sunt cele care adăpostesc una sau mai multe instalații portuare care fac obiectul unui plan de securitate al instalației portuare aprobat în temeiul Regulamentului (CE) nr.725/2004, statele membre au determinat adesea perimetrul zonei portuare, caz cu caz, pe baza specificului local. Într-adevăr, înstituirea unui sistem de securitate în toată incinta portuară trebuie să ia în considerare coexistența structurală și istorică necesară a activităților comerciale, de pescuit și de navigație de agrement. Dacă, în urma unor atentate teroriste în porturi, pot fi generate perturbări grave ale sistemelor de transport și pot fi cauzate prejudicii persoanelor din porturi și populației riverane din acestea, măsurile puse în aplicare prin intermediul planurilor de securitate a porturilor, în special atunci când este vorba de primul dintre cele trei niveluri de

securitate, să asigure cu flexibilitate schimburile necesare și circulația persoanelor și a mărfurilor în porturi.

5.2. Informații care rezultă din evaluarea securității portuare

Evaluarea securității nu a fost încă finalizată în toate porturile, în principal din cauza lipsei unei baze de reglementare națională. Activitatea de evaluare trebuie să permită identificarea bunurilor și infrastructurilor care trebuie protejate de amenințările și riscurile de acțiuni ilicite internaționale care planează asupra activităților portuare. Astfel, după stabilirea potențialului de vulnerabilitate al infrastructurilor, faza următoare constă în conceperea și punerea în aplicare a măsurilor adecvate care ar putea combate riscurile la fiecare dintre cele trei niveluri de risc identificate (normal, în creștere sau ridicat), în special prin utilizarea echipamentelor tehnice corespunzătoare specificului porturilor examinate. Evaluarea trebuie să se încheie prin definirea perimetrului fiecărui port și prin propunerea de măsuri efective, integrate într-un plan de securitate portuară și care trebuie puse în aplicare pentru a face față amenințărilor și riscurilor identificate.

În numeroase state membre, această evaluare se supune avizului unui comitet local de securitate portuară prezidat de autoritatea de securitate portuară. Acest comitet local portuar este, în general, compus din reprezentanții locali ai administrațiilor care lucrează în port și care participă la securitate (servicii de poliție, paza de coastă, afaceri maritime, vamă, jandarmerie, etc.). Se întâmplă adesea ca autoritatea competentă să își anunțe aprobarea privind evaluarea și planul de securitate portuară după ce a obținut avizul acestui comitet local. Importanța colaborării dintre toți actorii responsabili cu securitatea s-a dovedit din nou o condiție esențială atât pentru realizarea evaluărilor, cât și pentru punerea în aplicare a planurilor.

Directiva prevede, de asemenea, ca statele membre să acrediteze un agent de securitate portuară în fiecare port. Acești agenți de siguranță portuară, care sunt desemnați de autoritatea competentă, au rol de corespondenți pentru problemele legate de securitatea portuară. Statele membre au considerat că erau necesare cursuri de formare în domeniul securității înainte de numirea acestor agenți. Deși directiva nu a prevăzut nimic în acest sens, se pare că, în general, cunoștințele agenților de securitate portuară sunt controlate și că le este eliberat un certificat de aptitudine.

5.3. Controlul și supravegherea planurilor de securitate portuară și implementarea acestora

Conform articolului 13 din directivă, statele membre trebuie să asigure un control care să le permită exercitarea unei supravegheri adecvate și regulate a planurilor de securitate portuară și a implementării acestora.

În general, statele membre au delegat acest rol administrațiilor centrale care execută sau care contractează executarea unor audituri și a unor inspecții (anunțate sau inopinate) în porturi pentru a se asigura că planurile sunt conforme cu reglementarea, că realitatea măsurilor de securitate implementate corespunde exigențelor planului și că au fost luate și puse în aplicare toate măsurile necesare.

În afară de aceasta, autoritățile naționale aduc, de regulă, un sprijin important porturilor și autorităților competente, furnizându-le consiliere și asistență, în special la elaborarea de planuri și cu ocazia reuniunilor comitetelor locale pentru securitate.

5.4. Organism de securitate recunoscut

În vederea derulării unor evaluări și a elaborării unor planuri s-ar putea consulta și utiliza organisme de securitate recunoscute care îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa IV la directivă. Cu toate acestea, un organism de securitate recunoscut care a realizat o evaluare a securității portuare sau care a procedat la reexaminarea unei astfel de evaluări în cazul unui port nu poate întocmi sau reexamina planul de securitate portuară al aceluiași port.

Posibilitatea de a recurge la utilizarea organismelor de securitate recunoscute (RSO) variază de la un stat membru la altul. În timp ce anumite state membre consideră că dacă RSO-urile îndeplinesc condițiile prevăzute de directivă pot derula evaluări portuare și elabora planurile de securitate portuară, mai multe state membre consideră că, din contră, porturile și instalațiile portuare sunt infrastructuri naționale critice și că, din această perspectivă, nu este posibilă nicio delegare de responsabilitate pentru reglementare. Este în special cazul statelor membre care dispun de o capacitate administrativă suficientă pentru a îndeplini aceste obligații în mod competent, eficient și pe deplin independent. Această problemă a apelării la RSO-uri este foarte complexă și nu dispunem încă de perspectiva obiectivă necesară în domeniul portuar pentru a trage toate concluziile în ceea ce privește costurile și încrederea în calitatea serviciilor prestate.

6. REZUMAT

Deși directiva a fost adoptată la prima lectură cu o largă susținere din partea Parlamentului European și în unanimitate de către Consiliu și în ciuda extinderii la 18 luni a perioadei de transpunere în legislația internă (în loc de 12 luni prevăzute inițial în propunerea inițială a Comisiei), majoritatea statelor membre vizate nu au transpus directiva decât după expirarea acestei perioade, respectiv cu o întârziere semnificativă care nu a putut fi redusă decât prin inițierea procedurii privind încălcarea dreptului comunitar.

Cu toate acestea, impresia generală care se degajă este că dispozițiile principale ale directivei, care depășesc limita obligațiilor internaționale, au fost integrate în acte legislative și de reglementare din legislația internă a statelor membre. Totuși, punerea în aplicare se lovește încă de dificultăți de ordin organizațional și funcțional chiar la nivelul porturilor. Administrațiile de la nivelul local nu dispun încă de toate elementele necesare pentru monitorizarea punerii în aplicare a directivei.

Principalele dificultăți întâlnite se referă în principal la definirea perimetrului portului. Acesta este definit, caz cu caz, în funcție de rezultatele și informațiile derivând din evaluarea securității portuare. Caracterul eterogen al actorilor portuari, marea diversitate a statutelor juridice ale instalațiilor și infrastructurilor portuare, integrarea în spațiul geografic al portului a zonelor care nu participă direct la activitatea comercială a acestuia și necesitatea de a crea o sinergie în jurul unui obiectiv de securitate care să fie înțeles și acceptat de toți sunt elemente care prelungesc și îngreunează realizarea evaluărilor privind securitatea portuară.

7. CONCLUZIE

Deoarece Comisia nu deține o experiență relativ recentă a aplicării directivei, este încă prea devreme să se procedeze la o evaluare definitivă a impactului acesteia.

Cu toate acestea, după dificila sarcină de implementare a dispozițiilor destinate să amelioreze securitatea navelor și a instalațiilor portuare aferente pe care și-au asumat-o statele membre începând din 2004, acestea se văd acum confruntate cu provocarea de a-și completa dispozitivele de securitate în incintele portuare pentru a reuși să garanteze un nivel de securitate ridicat și egal în toate porturile europene. Această sarcină a statelor membre vizând finalizarea transpunerii directivei până la ultimele eșaloane locale trebuie să continue nu doar pentru a completa cadrul de reglementare al securității maritime, ci mai ales pentru a consolida securitatea în zonele de activități maritime și portuare și pentru a asigura o protecție maximă a acestor activități în interiorul perimetrului fiecărui port în cauză. Trebuie să reținem în permanență că securitatea oricărui lanț logistic este întotdeauna egală cu securitatea verigii celei mai slabe a acestuia.

Pe baza acestor concluzii, Comisia amintește faptul că securitatea porturilor și a abordărilor acestora este esențială pentru asigurarea securității globale a transportului maritim. Astăzi nu este în interesul nimănui să se încredințeze sau să se debarce pasageri sau mărfuri într-un port care nu este „sigur”. Condițiile de securitate portuară necesită un grad înalt de vigilență din partea statelor membre și de pregătire din partea tuturor actorilor vizati pentru garantarea unui nivel de securitate ridicat și egal în toate porturile europene. Din acest motiv este necesar ca, în domeniul securității în zonele maritime și portuare, să se continue lucrul la ameliorarea permanentă a dispozitivelor de prevenire, de protecție și de reacție pentru a răspunde noilor amenințări din zona terorismului, a pirateriei sau a oricărui act ilicit intenționat. În acest scop, începând din 2009, programul de lucru pentru derularea inspecțiilor efectuate de Comisie în domeniul securității maritime va include în mod sistematic o componentă de verificare a măsurii în care procedurile pentru monitorizarea aplicării directivei au fost implementate și aplicate corect.

În plus, Comisia propune studierea constrângerilor cu care se confruntă autoritățile competente în implementarea măsurilor de securitate. Acest studiu ar trebui să poată fi în măsură să întocmească o tipologie obiectivă a porturilor și să examineze modalitatea de integrare, servind cât mai bine interesele tuturor actorilor portuari, a constrângerilor aferente punerii în aplicare a măsurilor necesare de securitate de natură să asigure protecție împotriva actelor ilicite și a efectelor devastatoare ale acestora. Cercetarea va trebui să trateze în mod necesar interacțiunile dintre diferitele zone de activități ale porturilor, fie acestea comerciale, industriale, rezidențiale, fie consacrate unor alte activități nautice, precum pescuitul sau navigația de agrement, care au o incidență directă sau indirectă asupra securității portului în general. În funcție de caracteristicile identificate pentru fiecare tip de port, va trebui să se cerceteze metodele cele mai adecvate pentru a asigura echilibrul necesar între principiile fundamentale ale libertății și punerea în aplicare a măsurilor esențiale pentru luarea în calcul a aspectelor vulnerabile și a reacțiilor la amenințări în vederea asigurării - conform evaluării nivelului riscurilor - celui mai bun grad de protecție pentru toți utilizatorii porturilor și transporturilor maritime, pentru economia europeană și pentru societate, în general.

ANEXE:

Anexa I: Tabel privind stadiul transpunerii directivei de către statele membre

Anexa II: Tabel privind numărul de porturi care intră în domeniul de aplicare al directivei, repartizat pe fiecare stat membru

**ANEXA I TABEL PRIVIND STADIUL TRANSPUNERII DIRECTIVEI DE CĂTRE
STATELE MEMBRE (LA 15.10.2008)**

Notificarea totalității măsurilor naționale de transpunere (MNE) a directivei

Termen limită pentru transpunere: 15.6.2007 (articolul 18)

State membre (1)	Transpunerea directivei în legislația internă (4)	Proceduri inițiate privind încălcarea dreptului comunitar		
		Trimiterea scrisorii de somare	Trimiterea avizului motivată	Hotărâre de sesizare a Curtii de Justiție
Belgia	27/04/2007			
Bulgaria	28/08/2007	01/08/2007		
Cipru (5)	27/07/2007	01/08/2007		
Germania	<i>incompletă</i> 7/8 (2)	01/08/2007	29/02/2008	
Danemarca	10/07/2007			
Estonia	-	01/08/2007	28/11/2007	18/09/2008
Grecia	15/01/2008	01/08/2007		
Spania	9/01/2008	01/08/2007	28/11/2007	
Finlanda	12/06/2007			
Franța	16/07/2007			
Irlanda	18/07/2007			
Italia	10/11/2007	01/08/2007		
Lituania	31/01/2007			
Letonia	31/08/2006			
Malta	10/01/2008	01/08/2007	28/11/2007	
Țările de Jos	13/06/2007			
Polonia	30/09/2008	01/08/2007	29/02/2008	
Portugalia	21/11/2006			
România	14/06/2007			
Suedia	30/05/2007			
Slovenia	26/05/2007			
Regatul Unit	<i>parțială</i> (3)	01/08/2007	28/11/2007	18/09/2008

(1) În măsura în care directiva se referă la porturile maritime, obligațiile nu se aplică Austriei, Republicii Cehe, Ungariei, Luxemburgului și Slovaciei (considerentul nr. 18).

(2) Datorită caracterului federal al statului, directiva este de competența landurilor care trebuie să transpună directiva. În prezent, 7 din 8 landuri care trebuiau să transpună directiva au adoptat măsuri de transpunere care au fost notificate Comisiei. La 14.10.2008, autoritățile germane au indicat faptul că măsurile restante vor fi adoptate în decembrie 2008 (landul Saxonia inferioară).

(3) La 3.9.2008, autoritățile Regatului Unit au comunicat măsurile de transpunere doar pentru Gibraltar; cu toate acestea, măsurile de transpunere pentru Marea Britanie și Irlanda de Nord sunt în pregătire, însă nu au fost încă definitiv adoptate.

(4) Notificările statelor membre sunt inserate în baza de date a Comisiei, ținută de Secretariatul General.

(5) În cazul Ciprului, notificarea măsurilor naționale și scrisoare de somare s-au intersectat, procedura privind încălcarea dreptului comunitar fiind clasată imediat.

**ANEXA II: TABEL PRIVIND NUMĂRUL DE PORTURI CARE INTRĂ ÎN
DOMENIUL DE APLICARE AL DIRECTIVEI, REPARTIZAT PE FIECARE STAT
MEMBRU**

Stat membru	Nr. de porturi în sensul directivei (1)	Nr. de porturi > 1 Mt sau > 1 Mpas./an	Stat membru	Nr. de porturi în sensul directivei (1)	Nr. de porturi > 1 Mt sau > 1 Mpas./an
Austria	n/a (2)	-	Italia	90	28
Belgia	4	4	Lituania	2	1
Bulgaria	17	2	Luxemburg	n/a (2)	-
Cipru	3	1	Letonia	6	2
Republica Cehă	n/a (2)	-	Malta	5	2
Germania	62	17	Țările de Jos	20	12
Danemarca	79	16	Polonia	9	4
Estonia	14	4	Portugalia	17	6
Grecia	81	9	România	11	8
Spania	78	31	Suedia	27	26
Finlanda	14	14	Slovenia	1	1
Franța	47	18	Republica Slovacă	n/a (2)	-
Ungaria	n/a (2)	-	Regatul Unit	153	51
Irlanda	18	6	TOTAL	754	263

(1) Cifre rezultând din comunicarea listei de porturi vizate de către statele membre, conform dispoziției relevante de la articolul 12 din directivă.

(2) În măsura în care directiva se referă la porturile maritime, obligațiile nu se aplică Austriei, Republicii Cehă, Ungariei, Luxemburgului și Slovaciei (considerentul nr. 18).