COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 18.11.2013
COM(2013) 792 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Segundo relatório de avaliação sobre a aplicação da diretiva relativa ao reforço da segurança dos portos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Segundo relatório de avaliação sobre a aplicação da diretiva relativa ao reforço da segurança dos portos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. INTRODUÇÃO

A Diretiva 2005/65/CE[1], relativa ao reforço da segurança nos portos (a seguir designada por «diretiva»), tem por objetivo principal completar as medidas adotadas em 2004, através do Regulamento (CE) n.º 725/2004[2], relativo ao reforço da proteção dos navios e das instalações portuárias (a seguir designado por «regulamento»).

O regulamento abrange apenas as medidas de segurança a bordo dos navios e nas interfaces imediatas entre portos e navios. Os Estados-Membros concederam a prioridade às obrigações decorrentes do Código ISPS (Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias), antes de aceitarem cumprir quaisquer obrigações suplementares no contexto da diretiva. A diretiva completa o dispositivo instaurando um sistema de segurança em todo o recinto portuário, de modo a garantir um nível de segurança elevado, comum a todos os portos europeus[3].

A União Europeia, uma das regiões com maior número de portos a nível mundial, tem mais de 1 200 portos marítimos comerciais, distribuídos por 70 000 quilómetros de costa. Destes, cerca de um milhar (ver ponto 6.1) são abrangidos pela diretiva, ou seja, todos os portos que acolhem uma ou mais instalações portuárias objeto de um plano de segurança aprovado nos termos do regulamento.

O objetivo da diretiva é aumentar a segurança nas zonas portuárias não cobertas pelo regulamento e assegurar que o reforço da segurança dos portos apoia as medidas de segurança aplicadas para cumprir o disposto no regulamento. Se a adoção de medidas de segurança ao nível das instalações portuárias cabe principalmente à empresa que explora a infraestrutura, a adoção de medidas de segurança adequadas a nível do porto incumbe prioritariamente à autoridade portuária[4] e a todos os serviços encarregados da missão de manutenção da segurança e da ordem pública.

Conforme previsto no artigo 19.º da diretiva, a Comissão devia analisar o cumprimento da diretiva e a eficácia das medidas adotadas até 15 de dezembro de 2008 e, ulteriormente, de cinco em cinco anos.

---

1 Diretiva 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro de 2005, relativa ao reforço da segurança nos portos (JO L 310 de 25.11.2005, p. 2.)

2 Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativo ao reforço da proteção dos navios e das instalações portuárias (JO L 129 de 29.4.2004, p. 6).

3 Dado que a diretiva abrange apenas os portos marítimos, as suas disposições não são aplicáveis na Áustria, na República Checa, na Hungria, no Luxemburgo e na Eslováquia. Por outro lado, o Órgão de Fiscalização da EFTA vela por que a Islândia e a Noruega respeitem as obrigações que lhes incumbem por força do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.

4 A autoridade de segurança portuária é designada pelo Estado-Membro, em conformidade com o disposto no artigo 5.º da diretiva.

O primeiro relatório foi adotado em 20 de janeiro de 2009[5]. Este segundo relatório faz o ponto da situação da aplicação da diretiva e aborda as iniciativas levadas a cabo para promover medidas de segurança portuária homogéneas à escala da UE, os progressos realizados no último período de referência de cinco anos e os problemas que se foram colocando durante a execução e continuam por resolver[6].

O presente relatório foi elaborado com base no seguinte:

– informações enviadas pelas autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela segurança marítima e por outras partes interessadas;

– resultados das inspeções efetuadas pela Comissão no domínio da segurança portuária;

– diálogo contínuo com as autoridades nacionais e os vários agentes do setor marítimo e portuário.

O relatório chama a atenção para determinadas dificuldades na obtenção dos resultados esperados e também para o impacto da aplicação da diretiva em termos globais.

2. CONCLUSÕES DO PRIMEIRO RELATÓRIO

O primeiro relatório sublinhava que, apesar de a diretiva ter sido adotada em primeira leitura com um largo apoio do Parlamento Europeu e a aprovação unânime do Conselho, a maioria dos Estados-Membros tinha registado atrasos significativos na sua transposição, o que dera origem à abertura de processos por infração, dois dos quais tinham conduzido a acórdãos por incumprimento[7].

No final do período de avaliação, as principais disposições da diretiva haviam sido finalmente integradas no direito interno da grande maioria de Estados-Membros. Lamentavelmente, a sua aplicação prática continuava a registar dificuldades em termos organizacionais e funcionais a nível dos próprios portos, devido ao facto de as administrações locais não disporem ainda de todos os elementos necessários à aplicação prática da diretiva. A principal dificuldade prendia-se com a **definição do perímetro do porto** para efeitos de segurança.

3. MEDIDAS DE ACOMPANHAMENTO E DE CONTROLO DA APLICAÇÃO DESDE O PERÍODO DE AVALIAÇÃO PRECEDENTE

Os atrasos registados na preparação e adoção das medidas de transposição nacionais tiveram consequências em cascata, uma vez que as autoridades portuárias competentes não podiam avançar com a aplicação da diretiva enquanto não tivessem sido definitivamente estabelecidas as medidas a nível nacional.

De um modo geral, os Estados-Membros transpuseram corretamente a diretiva, ou seja, as medidas de transposição foram devidamente incorporadas nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas. No entanto, essas medidas continuaram, com demasiada frequência, pendentes de aplicação prática no plano local.

---

5 COM(2009) 2 final.

6 A aplicação da diretiva na Croácia não foi ainda objeto de avaliação.

7 Processo C-464/08, Comissão/Estónia, de 3 de setembro de 2009, e Processo C-527/08, Comissão/Reino Unido, de 3 de setembro de 2009.

De acordo com a diretiva, tendo em conta o princípio da subsidiariedade, cabe aos Estados-Membros determinar os limites de cada porto e decidir sobre a aplicação da diretiva nas zonas adjacentes. Além disso, os Estados-Membros devem velar pela boa execução das avaliações e planos de segurança portuária. Ora, em 2009, havia ainda um grande número de portos que não reuniam as condições para cumprir o disposto na diretiva.

No período de 2009-2013, a Comissão manteve, por conseguinte, o seu compromisso de assegurar uma melhor aplicação da diretiva. A ação dos serviços da Comissão traduziu-se simultaneamente em iniciativas de assistência aos Estados-Membros e em medidas de controlo. As medidas desenvolvidas incidiram nos seguintes eixos:

– preparação de um segundo seminário sobre a aplicação da diretiva;

– realização de um estudo sobre os aspetos técnicos da segurança portuária (TAPS II) pelo Centro Comum de Investigação (JRC – Ispra);

– recolha e disseminação de boas práticas no âmbito do Comité MARSEC;

– estabelecimento de um sistema de informação regular sobre a execução e o acompanhamento dos planos de ação dos Estados-Membros para conclusão da aplicação prática da diretiva;

– realização de inspeções para acompanhar a aplicação da diretiva, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 324/2008[8].

4. ASSISTÊNCIA NA APLICAÇÃO DA DIRETIVA

4.1. Seminário de 21 de outubro de 2010

Em setembro de 2006 foi organizado um primeiro seminário para permitir o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros e a Comissão sobre as modalidades de transposição e de aplicação da diretiva. No entanto, os Estados-Membros com maiores dificuldades manifestaram o desejo de obter informações adicionais sobre os dispositivos e as boas práticas adotadas nalguns portos da União Europeia.

A Comissão deu resposta favorável e organizou, em 21 de outubro de 2010, um segundo seminário no decurso do qual foram apresentados vários exemplos de medidas que contribuem para reforçar o nível das normas de segurança dos portos.

Este seminário permitiu ilustrar diferentes abordagens previstas para a **definição do perímetro do porto** em termos de segurança, de acordo com a configuração geográfica das zonas portuárias e a sua localização em áreas residenciais ou zonas industriais e comerciais. Foram apresentadas várias das soluções adotadas para determinar os limites da zona portuária em casos tão variados como o de um porto de estuário (Bordéus), de um porto histórico (La Valetta), de um porto encravado numa malha urbana muito densa (Salerno) ou, ainda, de um dos maiores portos do mundo (Roterdão).

O seminário constituiu uma ocasião para recordar os objetivos fundamentais da diretiva e insistir nos aspetos relacionados com a avaliação da segurança portuária, a pedra angular da

[8] Regulamento (CE) n.º 324/2008 da Comissão, de 9 de abril de 2008, que estabelece procedimentos revistos para as inspeções da Comissão no domínio da segurança marítima (JO L 98 de 10.4.2008, p. 5).

aplicação da diretiva. As conclusões do seminário foram posteriormente aprovadas pelo Comité MARSEC.

4.2. Estudo sobre os aspetos técnicos da segurança portuária (TAPS II)

Tendo em conta as dificuldades registadas por alguns Estados-Membros, a Comissão confiou ao Centro Comum de Investigação (JRC) a realização de um estudo sobre a aplicação da diretiva nos portos europeus.

O estudo concentra-se nas metodologias que favorecem a boa aplicação da diretiva e nos meios técnicos para a sua execução. Visa ajudar a definir critérios comuns para alcançar os objetivos da diretiva, mediante a formulação de normas mínimas, de recomendações e de orientações, assim como a recolha de boas práticas. A **definição do perímetro do porto** foi objeto de atenção especial, dadas as dificuldades ou reticências manifestadas por alguns Estados-Membros em definir o âmbito de aplicação da diretiva e as medidas de segurança portuária em geral. O relatório final propõe uma metodologia que prevê duas etapas de verificação sucessivas, a primeira para definir as instalações portuárias e os outros elementos característicos constitutivos de um mesmo porto e, a segunda, para definir, através de uma análise dos riscos, os limites do porto, de modo a obter o maior nível de segurança portuária.

Antes da entrega do relatório final do estudo à Comissão, o instituto para a proteção e a segurança dos cidadãos do JRC organizou em Ispra (Itália), a 9 e 10 de março de 2011, uma reunião com todas as partes interessadas, incluindo 14 representantes dos Estados-Membros e do setor portuário, para apresentar e discutir as suas conclusões preliminares e recomendações, permitindo assim que os autores validassem as suas conclusões.

Os resultados do estudo TAPS II foram divulgados no âmbito do Comité MARSEC, em 20 de setembro de 2011. Algumas das propostas apresentadas, nomeadamente aquelas que desenvolvem uma metodologia sistémica para a realização de uma análise dos riscos em duas fases a fim de determinar o perímetro do porto, constituem instrumentos particularmente úteis e eficazes para o trabalho de estudo a realizar antes da aplicação prática da diretiva[9].

Em 24 de janeiro de 2012, foi apresentado aos membros do Comité um documento de trabalho sobre o capítulo relativo à determinação dos limites do porto. De um modo geral, os Estados-Membros consideraram que a abordagem apresentada no estudo permitiria resolver algumas dificuldades na determinação dos limites geográficos do porto. No entanto, a hipótese de recorrer obrigatoriamente a essa metodologia foi categoricamente afastada, embora – com base numa análise caso a caso e sem caráter de obrigatoriedade – as conclusões apresentadas no estudo TAPS II possam ser utilizadas na perspetiva da próxima revisão quinquenal das avaliações da segurança portuária.

5. CONTROLO DA APLICAÇÃO DA DIRETIVA

5.1. Acompanhamento dos planos de ação que têm em vista concluir a aplicação prática da diretiva

Desde 2009, a Comissão criou um sistema que lhe permite receber, de forma regular, informações dos Estados-Membros sobre a aplicação da diretiva, tendo sido lançado um

[9] Quando das inspeções, foi por diversas vezes constatado o valor pedagógico e as pistas de reflexão propostas pelo estudo TAPS II.

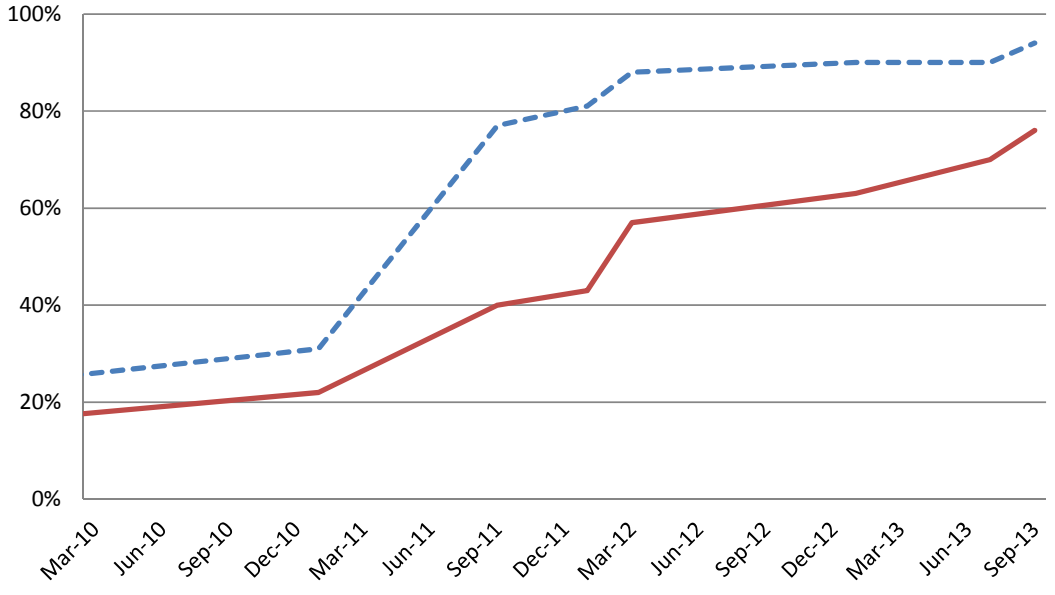
diálogo constante com as autoridades dos Estados-Membros de modo a obter, com regularidade, informações fiáveis sobre o nível de realização das avaliações e a adoção dos planos de segurança dos portos.

Os Estados-Membros que registam maiores atrasos no cumprimento das suas obrigações foram convidados a enviar os seus planos de ação nacionais, acompanhados de datas-limite precisas para realização desses planos e avaliações. Além disso, foi-lhes solicitado que apresentassem relatórios intercalares regulares para verificar a boa execução das medidas que se haviam comprometido a aplicar.

A situação dos Estados-Membros com menos de 30 portos melhorou rapidamente. No caso deste grupo de Estados-Membros, foram realizadas quase todas as avaliações e elaborados e aprovados 96 % dos planos de segurança portuária.

Já no caso dos Estados-Membros com mais de 30 portos, a evolução foi muito mais lenta. Nesta fase, pode-se considerar que foram bem executadas 92 % das avaliações e elaborados e aprovados um pouco mais de dois terços (70 %) dos planos de segurança portuária. Os atrasos registados dizem essencialmente respeito ao Reino Unido, à Espanha, à Grécia e à Alemanha. A falta de vontade destes Estados-Membros em mostrar a sua determinação de conduzir de forma prioritária a aplicação da diretiva obrigou a Comissão a instaurar processos por infração (ver ponto 5.3).

Evolução da realização das avaliações e dos planos de segurança dos portos da União no período 2010-2013 (até 16/9/2013)



	Jan-10	Jan-11	Sep-11	Jan-12	Mar-12	Jan-13	Jul-13	Sep-13
Avaliações	25%	31%	77%	81%	88%	90%	90%	94%
Planos	17%	22%	40%	43%	57%	63%	70%	76%

5.2. Realização de inspeções pela Comissão para controlo da aplicação da diretiva

Os procedimentos de controlo da aplicação da diretiva tiveram lugar durante as inspeções realizadas pela Comissão nos termos do Regulamento (CE) n.º 324/2008.

Desde 2009, o programa de trabalho para a realização de inspeções no domínio da segurança marítima inclui sistematicamente uma componente que permite verificar a boa aplicação dos procedimentos de controlo da aplicação da diretiva.

No entanto, lamentavelmente, até 2012, as missões de inspeção foram prejudicadas pelo atraso na aplicação prática, uma vez que as administrações a nível local não haviam recebido nem as instruções nem os meios necessários à realização de avaliações da segurança portuária.

As inspeções realizadas a partir de 2012, tanto a nível das administrações nacionais como, diretamente, numa amostra de portos, permitiram verificar que, apesar de o quadro geral da aplicação da diretiva estar, nesta fase, corretamente definido, regista-se um grande desfasamento entre os objetivos de reforço da segurança dos portos e os resultados ainda deficientes verificados no terreno. A título de exemplo, os inspetores têm chamado regularmente a atenção para o facto de as avaliações não serem conduzidas de acordo com procedimentos adequados, de os planos não serem coerentes com os resultados da avaliação, de nem sempre ter sido designado o agente de segurança portuária, de o sistema de monitorização periódica dos planos de segurança dos portos não estar devidamente garantido ou de não serem cumpridos os requisitos em matéria de formação e de exercícios de segurança.

5.3. Processos por infração

Embora tenha mantido um diálogo permanente com todos os Estados-Membros, de modo a garantir uma execução correta e coerente da diretiva, a Comissão foi obrigada a interpor cinco processos por infração no período de 2009-2013.

Três destes processos dizem respeito a uma aplicação incompleta da diretiva, devido a atrasos na realização das avaliações e na adoção dos planos de segurança dos portos. Trata-se de processos contra a Grécia, a Espanha e o Reino Unido que, entretanto, se comprometeram a lançar novos planos de ação tendo em vista concluir a realização dos planos e avaliações até ao primeiro trimestre de 2014.

Dois outros processos prendem-se com uma aplicação não conforme da diretiva detetada por ocasião da realização de inspeções:

– O primeiro processo abrangia o porto de Malmö (Suécia), onde os inspetores haviam constatado que as onze instalações portuárias que compõem o porto tinham sido identificadas como portos autónomos de modo a furtar-se à aplicação de disposições essenciais da diretiva. Este processo foi arquivado após uma revisão da avaliação da segurança portuária que se concluiu pelo estabelecimento de um porto de Malmö único (Malmö Hamn), composto por onze instalações portuárias[10].

– O segundo processo incidia nos portos do *Land* de Meclemburgo-Pomerânia Ocidental (Alemanha) onde, por ocasião das inspeções, se verificou que as avaliações e os planos de segurança portuária continuavam por realizar. Após o envio de um parecer fundamentado, as autoridades alemãs decidiram efetuar novas avaliações da segurança dos portos que dispunham de várias instalações portuárias a

[10] Uma inspeção de acompanhamento permitiu verificar e confirmar a conformidade da aplicação da diretiva em Malmö.

fim de preparar planos de segurança portuária de acordo com os requisitos da diretiva.

6. PONTOS ESPECÍFICOS RESULTANTES DOS TRABALHOS DE AVALIAÇÃO

6.1. Dimensão crítica dos portos abrangidos pelos requisitos da diretiva em termos de aplicação prática

Das reuniões com as partes interessadas conclui-se que estas consideram frequentemente a diretiva de uma forma geral bem concebida para os grandes portos com grande volume de atividade comercial, mas que coloca maiores dificuldades de adaptação aos pequenos portos.

Recorde-se que a diretiva se aplica a todos os portos dos Estados-Membros que incluem uma ou mais instalações portuárias objeto de um plano de segurança aprovado nos termos do Regulamento (CE) n.º 725/2004 (artigo 2.º, n.º 2) e que os Estados-Membros devem assegurar uma coordenação estreita entre as medidas de segurança do porto e as medidas tomadas em aplicação do regulamento (artigos 4.º e 7.º). De acordo com a diretiva, incumbe aos Estados-Membros determinar os limites de cada porto e decidir sobre a aplicação da diretiva nas zonas adjacentes.

Assim, para garantir uma adoção equilibrada de medidas úteis em conformidade com o princípio da proporcionalidade, os colegisladores tomaram a precaução de prever, no artigo 2.º, n.º 4, que, se o perímetro de uma instalação portuária, na aceção do Regulamento (CE) n.º 725/2004, tiver sido definido como abrangendo efetivamente o porto, as disposições pertinentes do regulamento prevalecem sobre as da diretiva.

Esta disposição foi profusamente aproveitada pelos Estados-Membros nos portos que dispõem de apenas uma instalação portuária na aceção do regulamento. Com base na avaliação de segurança do porto, o perímetro do porto tem muitas vezes (mas nem sempre) sido definido como coincidindo com o da instalação portuária. Assim, dos 1052 portos[11] que incluem uma ou mais instalações portuárias objeto de um plano de segurança aprovado nos termos do regulamento, considera-se que 586 estão abrangidos pelo disposto no artigo 2.º, n.º 4, da diretiva, ou seja, 55 % dos portos da União Europeia. Tal verificou-se mais especificamente nos Estados-Membros que dispõem de pequenos portos ao longo da sua costa e ilhas[12].

6.2. Conhecimento da ameaça e sensibilização dos agentes

O trabalho realizado durante a avaliação permite identificar os bens e infraestruturas que devem ser protegidos contra as ameaças e os riscos que pesam sobre a atividade portuária. A fase seguinte consiste em conceber e aplicar medidas adequadas, que possam obviar aos riscos, em cada um dos três níveis de risco identificados (normal, crescente, elevado), mediante a aplicação de procedimentos específicos e o recurso a equipamentos técnicos adequados às especificidades dos portos e que permitam dar uma resposta adequada à vulnerabilidade potencial das infraestruturas.

---

11 A diferença em relação ao valor mencionado no relatório de 2009 (754 portos) deve-se ao facto de alguns Estados-Membros não terem inicialmente incluído os portos abrangidos pelas disposições do artigo 2.º, n.º 4, na sua lista dos portos abrangidos pela diretiva. Esta situação foi corrigida a pedido da Comissão (dados de 16.9.2013).

12 Os portos com uma única instalação portuária representam uma grande parte dos portos da Finlândia (65/78, ou seja, 83%), da Suécia (131/162, ou seja, 81 %), da Grécia (82/119, ou seja, 69 %), do Reino Unido (119/175, ou seja, 68 %) e da Dinamarca (51/82, ou seja, 62 %).

A diretiva abriu a possibilidade de criar comités de segurança portuária encarregados de formular recomendações práticas (9.º considerando). Nos Estados-Membros que criaram este tipo de estrutura, esta é geralmente composta pelos representantes locais das administrações responsáveis por missões de segurança (serviços de polícia, guarda costeira, serviços marítimos, alfândegas, guarda republicana, etc.). Os indispensáveis intercâmbios de informação encontram, por conseguinte, um fórum adequado para garantir a divulgação do conhecimento da ameaça, promovendo assim a sensibilização de todos os interessados.

A maior sensibilização para a proteção dos portos contribui para a política geral de segurança, que é importante dar a conhecer a todo o pessoal portuário (ou seja, não apenas ao pessoal das empresas portuárias, mas também das empresas externas que participam na atividade portuária) e aos diferentes utilizadores do porto. As ações de sensibilização são trunfos para garantir uma divulgação eficaz e uma pedagogia adequada do cumprimento das medidas de segurança. É importante considerar as medidas de segurança como meios de promoção e de desenvolvimento da atividade económica do porto.

Uma melhor tomada em conta das exigências no que respeita à formação do pessoal e à realização de exercícios de segurança portuária[13], conforme regularmente sublinhado nos relatórios de inspeção, permitiria também melhorar o nível geral de conhecimento necessário à proteção dos portos.

6.3. Controlo e vigilância dos planos de segurança portuária

Nos termos do artigo 13.º da diretiva, os Estados-Membros devem efetuar um controlo que lhes permita realizar a vigilância adequada e periódica dos planos de segurança dos portos e da sua aplicação. Trata-se de um aspeto crucial que ainda não logrou alcançar o seu ritmo de cruzeiro em todos os Estados-Membros, devido aos atrasos registados na transposição da legislação e à inadequação entre os objetivos fixados e os recursos necessários à realização desses controlos.

Os Estados-Membros desenvolveram o seu próprio sistema de vigilância em função da organização interna e dos recursos disponíveis. Este papel de controlo foi atribuído quer às administrações centrais, quer às administrações locais, quer ainda a equipas multidisciplinares que envolvem diversos organismos administrativos (de transportes, policiais, alfandegários, das capitanias, etc.). As auditorias têm por objetivo verificar que os planos são conformes à legislação, que as medidas de segurança efetivamente aplicadas correspondem às exigências dos planos e que estes são corretamente executados.

Estas tarefas são realizadas de acordo com um programa de trabalhos definido periodicamente. Sempre que é detetado um problema, é apresentada uma proposta de retificação. Com base no relatório transmitido à administração competente, pode haver necessidade de uma nova avaliação da segurança do porto ou de uma atualização do plano. Um grande motivo de preocupação para os serviços de inspeção é verificar a coordenação efetiva entre as medidas tomadas a nível das instalações portuárias e as previstas a nível do porto. O acompanhamento das medidas corretivas pode, por vezes, ser assegurado através de auditorias sem aviso prévio à qualidade operacional das iniciativas levadas a cabo.

[13] Em 4 de maio de 2012, na sequência de um manual sobre os treinos e exercícios de segurança portuária, foi organizado um exercício no porto de Antuérpia (Bélgica). Este exercício pôde ser acompanhado por observadores dos Estados-Membros e da Comissão.

Os relatórios de auditoria e de inspeção da Comissão servem de base às autoridades nacionais para prestarem aconselhamento e assistência às autoridades competentes dos portos, com vista a corrigir as deficiências detetadas. Esta prática deve ser incentivada e desenvolvida. Lamentavelmente, alguns Estados-Membros ainda não criaram as estruturas necessárias para garantir esse controlo da conformidade de forma regular e adequada[14]. É importante dispor de meios humanos e financeiros para desenvolver estas atividades de supervisão o mais rapidamente possível. A chamada de atenção para este ponto será ainda mais acentuada no futuro, uma vez que os atuais sistemas de vigilância dos planos de segurança portuária carecem globalmente de melhoramento.

7. CONCLUSÃO

O trabalho de avaliação da aplicação da Diretiva 2005/65/CE revela que as medidas necessárias para conseguir uma aplicação completa do conjunto das disposições da diretiva carecem de melhoramento na maioria dos Estados-Membros.

Contudo, a experiência adquirida com o controlo da aplicação da diretiva mostra que foram realizados grandes progressos. Não subsistem dúvidas quanto ao aumento do nível de segurança nos portos europeus. A ação combinada da aplicação do regulamento e da diretiva permitiu criar um quadro credível para prevenir os atentados contra a segurança dos portos e obter uma proteção adequada das atividades marítimas e portuárias. Embora o impacto dessas medidas seja difícil de avaliar no que toca a impedir atos terroristas, as autoridades portuárias estão de acordo quanto aos resultados obtidos no que respeita aos atos de contrabando, ao roubo e aos comportamentos hostis, que registam uma significativa descida. Além disso, a implementação de medidas de segurança conduziu com frequência a rever a organização dos portos, nomeadamente ao nível do transporte e do armazenamento de mercadorias, do controlo dos acessos às diferentes áreas do porto ou da definição das zonas de acesso reservado. Estas medidas revelaram-se trunfos importantes para aumentar a eficácia das atividades portuárias, num ambiente muito competitivo.

Tal como a Comissão teve recentemente oportunidade de recordar na sua comunicação[15] de 23 de maio de 2013 «Portos: um motor para o crescimento», a União Europeia depende em muito larga medida dos portos marítimos para as trocas comerciais com o resto do mundo e também no âmbito do mercado interno. A segurança dos portos e das áreas limítrofes é essencial para garantir a segurança global do transporte marítimo. As condições da segurança portuária obrigam a um grau de vigilância elevado por parte dos Estados-Membros e de preparação de todas as partes implicadas, de modo a garantir um nível de segurança elevado, comum a todos os portos europeus. Por esta razão, todos os agentes interessados devem continuar a trabalhar no sentido do aperfeiçoamento permanente dos dispositivos de prevenção, proteção e reação face a novas ameaças. Para o efeito, os sistemas de segurança das instalações portuárias e dos portos devem completar-se de modo perfeito. A criação de relações eficazes entre o porto, as instalações portuárias e os navios que os utilizam continua a representar um grande desafio para os operadores e para as administrações.

---

[14] No quadro do intercâmbio de informações, os Estados-Membros foram convidados a fornecer a lista dos seus programas. Alguns deles apresentaram dados quantitativos precisos sobre o recrutamento de auditores e sobre os seus quadros de realização de auditorias portuárias, outros não foram capazes de apresentar informações tão específicas.

[15] COM(2013) 295 final.

Nos próximos meses, os Estados-Membros deverão reexaminar as avaliações e os planos de segurança portuária em conformidade com o artigo 10.º da Diretiva, que prevê que essa revisão seja efetuada, no mínimo, de cinco em cinco anos. Para o efeito, a Comissão considera que a **metodologia desenvolvida no estudo TAPS II** poderá ser validamente utilizada, se for caso disso, para reformular o perímetro dos portos, nomeadamente no que respeita à necessidade de ter devidamente em conta as superfícies aquáticas.

Por sua vez, o programa de trabalho plurianual de inspeções da Comissão entrará numa fase de controlo mais aprofundado. Trata-se, por exemplo, de continuar a analisar o estabelecimento e a aplicação dos procedimentos previstos nos planos de segurança portuária para os passageiros e os veículos que embarcam em navios ro-ro (que, por natureza, são particularmente vulneráveis), bem como de verificar se os Estados-Membros em causa cooperam em matéria de avaliação de segurança portuária nos dois pontos extremos da linha marítima, no caso dos serviços de transporte marítimo internacional.

Finalmente, a Comissão continuará a trabalhar com os Estados-Membros no sentido de melhorar a aplicação da diretiva, de modo a alcançar o objetivo comum do reforço da proteção dos portos da União Europeia, em benefício de todos os utilizadores das infraestruturas portuárias, dos utilizadores dos meios de transporte, da economia do transporte marítimo e da sociedade em geral. A Comissão prosseguirá o seu exercício de controlo da boa aplicação da diretiva e continuará a intentar ações judiciais sempre que necessário.