COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 20.1.2009
COM(2009) 2 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

Relatório de avaliação sobre a aplicação da directiva relativa ao reforço da segurança dos portos

ÍNDICE

1. Introdução 3

2. Pertinência da directiva 4

3. Método de elaboração e âmbito da avaliação 5

4. Aplicação da directiva 6

4.1. Transposição para o direito nacional 6

4.2. Conformidade das medidas nacionais de transposição da directiva 6

5. Questões essenciais 7

5.1. Delimitação dos portos 7

5.2. Informações decorrentes da avaliação da segurança portuária 8

5.3. Controlo e vigilância dos planos de segurança portuária e da sua aplicação 8

5.4. Organismo de segurança reconhecido 9

6. Resumo 9

7. Conclusão 10

ANEXOS: 11

ANEXO I : QUADRO DO ESTADO DE TRANSPOSIÇÃO DA DIRECTIVA PELOS ESTADOS-MEMBROS (EM 15/10/2008) 12

ANEXO II: QUADRO DO NÚMERO DE PORTOS ABRANGIDOS PELO ÂMBITO DE APLICAÇÃO DA DIRECTIVA, POR ESTADO-MEMBRO 13

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

Relatório de avaliação sobre a aplicação da directiva relativa ao reforço da segurança dos portos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. INTRODUÇÃO

A Directiva 2005/65/CE[1] do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro de 2005, relativa ao reforço da segurança nos portos (adiante designada por «Directiva» ou «Directiva "Segurança Portuária"») tem por principal objectivo completar as medidas adoptadas em 2004 no contexto do Regulamento (CE) n.º 725/2004[2] do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias (adiante designado por «Regulamento»).

O principal objectivo do regulamento consiste em aplicar medidas comunitárias com vista a melhorar a segurança dos navios e das instalações portuárias contra as ameaças de actos ilícitos intencionais. O regulamento destina-se a proporcionar uma base para a interpretação e a aplicação harmonizadas, bem como para o controlo comunitário das medidas especiais para o reforço da segurança marítima adoptadas pela Conferência Diplomática da Organização Marítima Internacional (OMI) em 2002. O regulamento toma em conta a alteração da Convenção Internacional de 1974 para a salvaguarda da vida humana no mar (SOLAS) e o estabelecimento do Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias (ISPS). As medidas de segurança marítima impostas pelo regulamento constituem apenas uma parte das medidas necessárias para assegurar um grau de segurança suficiente ao longo das diversas cadeias de transporte ligadas ao transporte marítimo. O âmbito de aplicação do regulamento limita-se, de facto, às medidas de segurança a bordo dos navios e à interface imediata entre o porto e o navio. Foi às obrigações decorrentes do Código ISPS que os Estados-Membros aderiram prioritariamente, antes de aceitarem a aplicação de obrigações suplementares no contexto da adopção da directiva.

Por seu turno, a directiva completa o dispositivo previsto pelo regulamento, instaurando um sistema de segurança em todo o recinto portuário, com vista a garantir um nível de segurança elevado, comum a todos os portos europeus. O objectivo da directiva consiste em melhorar a segurança nas zonas portuárias não abrangidas pelo regulamento e providenciar para que o reforço da segurança nos portos possa apoiar as medidas de segurança adoptadas por força do regulamento, sem criar novas obrigações nos domínios regidos por este. De forma a obter uma protecção máxima das actividades marítimas e portuárias, importa tomar medidas de segurança que abranjam todos os portos no interior do perímetro definido especificamente, caso a caso, pelo Estado-Membro em causa e que, desse modo, permitam também aliar às medidas de segurança adoptadas em aplicação do regulamento o efeito positivo de um reforço

---

[1] Directiva 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. 28.

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

da segurança nas zonas de actividade portuária. Essas medidas aplicam-se a todos os portos que possuam uma ou várias instalações portuárias abrangidas pelo regulamento.

Deste modo, o conjunto constituído, por um lado, pelo regulamento relativo à segurança dos navios e das instalações portuárias e, por outro, pela directiva relativa à segurança portuária, proporciona um quadro regulamentar para a protecção do elo marítimo da cadeia logística do transporte contra os riscos de atentados e as ameaças desse tipo. Este quadro, que supera as obrigações internacionais, tem por objectivo assegurar o melhor nível possível de segurança preventiva para o transporte marítimo, preservando em simultâneo a sua capacidade de promover e prosseguir o comércio a nível mundial.

No intuito de controlar a aplicação do regulamento pelos Estados-Membros e verificar a eficácia das medidas, dos procedimentos e das estruturas no domínio da segurança marítima a nível nacional, a Comissão adoptou, em 2005, o Regulamento (CE) n.º 884/2005[3], que estabelece procedimentos para as inspecções da Comissão no âmbito da protecção do transporte marítimo. Posteriormente, em 9 de Abril de 2008, a Comissão adoptou o Regulamento (CE) n.º 324/2008[4], que estabelece procedimentos revistos para as inspecções da Comissão no domínio da segurança marítima e «*estabelece igualmente procedimentos para o controlo pela Comissão da aplicação da Directiva 2005/65/CE conjuntamente com as inspecções previstas ao nível dos Estados-Membros e das instalações portuárias e no que respeita aos portos…*». Este regulamento, que revoga o Regulamento (CE) n.º 884/2005, entrou em vigor em 1 de Maio de 2008.

O artigo 19.º da directiva prevê que:

«*Até 15 de Dezembro de 2008 e, ulteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão apresentará um relatório de avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, com base, nomeadamente, nas informações obtidas em conformidade com o artigo 13.º* [Aplicação e controlo da conformidade]. *Nesse relatório, a Comissão analisará o cumprimento da presente directiva pelos Estados-Membros e a eficácia das medidas tomadas. Se necessário, a Comissão apresentará propostas de medidas adicionais.*»

O presente relatório avalia o estado de aplicação da directiva e a eficácia das medidas adoptadas.

2. PERTINÊNCIA DA DIRECTIVA

Importa referir que a directiva é aplicável a todos os portos situados no território dos Estados-Membros que possuam uma ou várias instalações portuárias objecto de um plano de segurança da instalação portuária aprovado nos termos do Regulamento (CE) n.º 725/2004.

O número de portos da União Europeia abrangidos pelo âmbito de aplicação da directiva é de cerca de 750 (ver anexo II). Todavia, a sua repartição geográfica é muito desigual, dado que 80% desses portos (590) se situam em apenas sete Estados-Membros (Reino Unido, Itália,

---

[3] Regulamento (CE) n.º 884/2005 da Comissão, de 10 de Junho de 2005, que estabelece procedimentos para as inspecções da Comissão no âmbito da protecção do transporte marítimo – JO L 148 de 11.6.2005, p. 25.

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

Grécia, Dinamarca, Espanha, Alemanha e França[5]). Juntamente com os portos belgas e neerlandeses, os portos destes sete países constituem os principais pontos de entrada das mercadorias importadas para a União Europeia, que beneficiam o conjunto dos Estados-Membros[6].

Em Setembro de 2006 foi organizado, por iniciativa dos serviços da Comissão, um seminário destinado a permitir o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros e a Comissão sobre as modalidades previstas para a transposição e a aplicação da directiva. Esse intercâmbio, que decorreu num quadro informal, permitiu também aos responsáveis pela segurança marítima dos Estados-Membros reforçar a confiança mútua, aprofundar a reflexão sobre questões sensíveis ligadas à aplicação da directiva[7] e iniciar uma troca de informações sobre os dispositivos e as práticas adoptadas, contribuindo assim para elevar os padrões de segurança nas zonas de competência dos portos, nomeadamente nas zonas limítrofes das instalações portuárias ou de acesso a estas.

3. MÉTODO DE ELABORAÇÃO E ÂMBITO DA AVALIAÇÃO

Para a elaboração do presente relatório, a Comissão, no início do Verão de 2008, convidou os Estados-Membros a responderem a um questionário[8] relativo à transposição e à aplicação da directiva. Dos 22 Estados-Membros nos quais era necessária a transposição da directiva, 20 responderam ao questionário.

A Comissão iniciou também as acções de acompanhamento da aplicação da Directiva 2005/65/CE no contexto das inspecções efectuadas no domínio da segurança portuária. Assim, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 324/2008, as acções de acompanhamento da aplicação da directiva no respeitante aos portos são efectuadas, desde o Verão de 2008, pela Comissão, em simultâneo com as inspecções ao nível dos Estados-Membros e das instalações portuárias. Em meados de Outubro de 2008, haviam sido efectuadas quatro inspecções no contexto do acompanhamento da aplicação da directiva em quatro Estados-Membros diferentes.

Atendendo, por um lado, ao curto período decorrido desde a entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 324/2008, no respeitante aos procedimentos revistos para a realização das inspecções no domínio da segurança portuária, e, por outro, ao atraso registado em muitos Estados-Membros tanto no que respeita à transposição da directiva como à aplicação prática das suas disposições, seria prematuro tirar conclusões definitivas quanto ao impacto da mesma. Assim, o presente relatório focaliza-se nas questões de aplicação e nos resultados a curto prazo.

---

5 Ver anexo II. A lista dos Estados-Membros está ordenada por ordem decrescente do número de portos abrangidos pelo âmbito de aplicação da directiva.

6 As importações nos portos dos sete Estados-Membros em causa representam 66% do total das importações da UE-27 por via marítima, em 2006 (fonte: Eurostat).

7 Como, por exemplo, a delimitação do porto em termos de segurança, a segurança do nível de flutuação, a vigilância das aproximações ou a coordenação inter-serviços no interior dos Estados-Membros.

8 Documento MARSEC 2316 (distribuído na reunião do Comité «Segurança Marítima» de 27 de Junho de 2008). Em 20/10/2008, a Letónia e Malta não tinham ainda enviado a sua resposta ao questionário.

4. APLICAÇÃO DA DIRECTIVA

4.1. Transposição para o direito nacional

Adoptada em 26 de Outubro de 2005, a directiva foi transposta para o direito nacional dos Estados-Membros com algum atraso, em 2007 e 2008. A maioria dos 22 Estados-Membros[9] em que era necessário transpor as disposições da directiva para o direito nacional só o fez após o termo do prazo estabelecido (15 de Junho de 2007). Apenas seis Estados-Membros notificaram as medidas nacionais antes da referida data, seguidos prontamente de seis outros. O atraso médio de transposição foi de seis meses[10]. Os serviços da Comissão iniciaram dez procedimentos de infracção por ausência de notificação das medidas nacionais de transposição, os quais levaram ao envio de dez notificações para cumprir em 1 de Agosto de 2007, seguidas de seis pareceres fundamentados entre Novembro de 2007 e Fevereiro de 2008. Em 1 de Janeiro de 2008, sete Estados-Membros não tinham ainda adoptado e transmitido à Comissão as suas medidas nacionais de transposição da directiva. Por fim, em 18 de Setembro de 2008, a Comissão decidiu recorrer ao Tribunal de Justiça contra os dois últimos Estados-Membros retardatários[11], por não-comunicação das medidas nacionais de transposição no prazo estabelecido.

Importa referir que o atraso na elaboração e na adopção das medidas nacionais de transposição em vários Estados-Membros teve consequências em cascata, dado que as autoridades competentes não podiam proceder à aplicação da directiva enquanto não fossem definitivamente estabelecidas e adoptadas as medidas nacionais.

4.2. Conformidade das medidas nacionais de transposição da directiva

Devido à adopção tardia dos diplomas nacionais de aplicação da directiva nos Estados-Membros, os serviços da Comissão não puderam ainda concluir o exame aprofundado da conformidade das medidas notificadas com as disposições pertinentes da directiva. Embora uma primeira análise permita considerar que, em termos globais, os Estados-Membros transpuseram de forma adequada a directiva para o seu direito nacional, em muitos casos a aplicação das disposições pertinentes da directiva deve ser avaliada a nível local, como mostram os resultados das primeiras missões[12] dos inspectores da Comissão sobre o acompanhamento da aplicação da directiva nos portos.

Quando tiverem acesso à totalidade dos diplomas (ou seja, no final de 2008 e nos primeiros meses de 2009), os serviços da Comissão efectuarão um exame mais aprofundado das medidas nacionais de transposição ou das disposições adoptadas posteriormente pelos Estados-Membros, de forma a apreciar, em termos globais, a conformidade das medidas nacionais com as disposições pertinentes da directiva.

Em 2009, o programa de trabalho para a realização das inspecções pela Comissão no domínio da segurança marítima incluirá de forma sistemática uma componente que permita verificar a utilização correcta dos procedimentos de acompanhamento da aplicação da directiva.

---

9 Dado que a directiva abrange os portos marítimos, as suas disposições não são aplicáveis na Áustria, na República Checa, na Hungria, no Luxemburgo e na Eslováquia (considerando n.º 18).

10 As datas de notificação das medidas de transposição constam do quadro do anexo I.

11 Estónia e Reino Unido.

12 Os quatro portos inspeccionados em quatro Estados-Membros diferentes, em Setembro e Outubro de 2008, não tinham ainda iniciado os trabalhos de avaliação anteriores à elaboração e à adopção dos planos de segurança.

5. QUESTÕES ESSENCIAIS

Na sequência dos acontecimentos trágicos de 11 de Setembro de 2001, em Nova Iorque e Washington, 11 de Março de 2004, em Madrid, e 7 de Julho de 2005, em Londres, a directiva relativa à segurança portuária pretende responder às preocupações suscitadas quanto à necessidade de reforçar a segurança de todos os modos de transporte, nomeadamente através do melhoramento do quadro jurídico e do aperfeiçoamento dos mecanismos de prevenção.

De acordo com o princípio da subsidiariedade, a directiva prevê que a determinação dos limites de cada porto incumbe aos Estados-Membros, que decidem também quanto à aplicação da directiva nas zonas adjacentes. Os Estados-Membros devem também providenciar pela elaboração correcta das avaliações da segurança portuária e dos planos de segurança portuária. O objectivo dos co-legisladores consistiu em recorrer às mesmas estruturas e órgãos de segurança que o regulamento, de forma a criar um regime de segurança aplicável a toda a cadeia logística do transporte marítimo, do navio à zona portuária, passando pelos terminais. Esta abordagem deveria permitir uma simplificação dos procedimentos, bem como o estabelecimento de sinergias entre os serviços dos Estados-Membros responsáveis pela segurança.

O presente capítulo aborda as principais questões suscitadas pelo exercício de avaliação.

5.1. Delimitação dos portos

Há uma grande diversidade de portos em termos de estatuto, propriedade, dimensões, funções e características geográficas. É difícil estabelecer uma tipologia, dado que, na maioria, os portos estão abertos a todos os tipos de actividades (comerciais, industriais, etc.) no interior da sua zona portuária. A realidade portuária difere muito de um porto «histórico», em torno do qual se desenvolveu uma cidade, para um porto «moderno», criado *ex nihilo*, directamente ligado ao seu *hinterland* e às outras vias de comunicação e transporte. A diversidade geográfica de certas zonas portuárias e o seu envolvimento no tecido urbano ou em zonas industriais e comerciais dificultam, por vezes, a delimitação do porto no que respeita à segurança.

A dificuldade de determinar os limites da zona portuária abrangida pelo âmbito de aplicação da directiva traduziu-se na adopção de abordagens diferentes pelos Estados-Membros. As autoridades portuárias foram consultadas e implicadas na determinação dos limites da referida zona. Em alguns Estados-Membros, os limites foram definidos com base nas actuais competências de certas autoridades ou instalações portuárias, enquanto noutros foram ajustados às actividades com um vínculo marítimo directo, o que permite excluir do âmbito de aplicação sectores como a navegação de recreio ou zonas residenciais, mas também actividades comerciais ou industriais.

De modo geral, definido o princípio de que os portos abrangidos pela directiva são os que possuem uma ou mais instalações portuárias objecto de um plano de segurança da instalação portuária aprovado nos termos do Regulamento (CE) n.º 725/2004, o perímetro da zona portuária é frequentemente determinado pelos Estados-Membros caso a caso, com base nas especificidades locais. Com efeito, o estabelecimento de um sistema de segurança na totalidade de um recinto portuário deve atender à necessária co-habitação estrutural e tradicional das actividades comerciais, da pesca e da navegação de recreio. Se a ocorrência de atentados terroristas nos portos pode causar graves perturbações aos sistemas de transporte e prejuízos às pessoas nos portos e às populações vizinhas destes, as medidas aplicadas no

âmbito dos planos de segurança dos portos, nomeadamente no primeiro dos três níveis de segurança, permitem assegurar, de forma flexível, as trocas comerciais e a circulação das pessoas e mercadorias nos portos.

5.2. Informações decorrentes da avaliação da segurança portuária

A avaliação da segurança não foi ainda terminada em todos os portos, devido, principalmente, à ausência de bases regulamentares a nível nacional. Os trabalhos de avaliação devem permitir identificar os bens e as infra-estruturas a proteger das ameaças e dos riscos de acções ilícitas intencionais que pesam sobre as actividades portuárias. Assim, uma vez determinada a vulnerabilidade potencial das infra-estruturas, a fase seguinte consiste em elaborar e aplicar medidas adequadas passíveis de obviar aos riscos, em cada um dos três níveis de risco identificados (normal, crescente, elevado), nomeadamente através do recurso a equipamentos técnicos adequados às especificidades dos portos em causa. A avaliação deve concluir-se pela delimitação de cada porto e pela apresentação de propostas de medidas eficazes no âmbito de um plano de segurança portuária, que deverão ser aplicadas para enfrentar as ameaças e os riscos definidos.

Em muitos Estados-Membros, esta avaliação é sujeita ao parecer de um comité local de segurança portuária, presidido pela autoridade de segurança portuária. Em geral, este comité é constituído por representantes locais da administração que desenvolvem a sua actividade no porto e contribuem para a segurança (serviços de polícia, de guarda costeira, de assuntos marítimos, alfândegas, etc.). Com frequência, a autoridade competente comunica a sua aprovação da avaliação e do plano de segurança portuária após ter obtido o parecer do comité local. Também nesta matéria a colaboração de todas as partes implicadas na segurança foi considerada uma condição essencial, tanto para a realização das avaliações como para a adopção dos planos.

A directiva prevê também a acreditação pelos Estados-Membros de um agente de segurança portuária em cada porto. Estes agentes de segurança portuária designados pela autoridade competente têm a função de correspondentes para as questões ligadas à segurança portuária. Os Estados-Membros consideraram necessário garantir a formação em matéria de segurança, antes da nomeação dos agentes. Embora a directiva não preveja disposições específicas nesse sentido, os conhecimentos dos agentes de segurança portuária são, em geral, objecto de verificação, sendo-lhes emitido um certificado de aptidão.

5.3. Controlo e vigilância dos planos de segurança portuária e da sua aplicação

Nos termos do artigo 13.º da directiva, os Estados-Membros devem instituir um sistema que garanta uma supervisão adequada e periódica dos planos de segurança dos portos e da sua aplicação.

De modo geral, os Estados-Membros delegaram essa função nas administrações centrais, que executam ou fazem executar auditorias e inspecções (anunciadas ou inopinadas) nos portos, com o objectivo de garantir que os planos são conformes com a regulamentação, que as medidas de segurança aplicadas na prática correspondem às exigências do plano e que foram adoptadas e aplicadas todas as medidas necessárias.

Além disso, as autoridades nacionais concedem, em geral, um apoio importante aos portos e às autoridades competentes, concedendo-lhes orientações e assistência, nomeadamente para a elaboração dos planos e para as reuniões de comités de segurança locais.

5.4. Organismo de segurança reconhecido

Para efeitos de consulta, realização das avaliações e elaboração dos planos, pode recorrer-se a organismos de segurança reconhecidos que satisfaçam as condições previstas no anexo IV da directiva. Contudo, um organismo de segurança reconhecido que tenha efectuado uma avaliação da segurança portuária de um porto ou um reexame de tal avaliação não pode elaborar ou reexaminar o plano de segurança portuária do mesmo porto.

A possibilidade de recorrer aos organismos de segurança reconhecidos (RSO) varia em função dos Estados-Membros. Alguns destes consideram que os RSO que satisfazem as condições previstas pela directiva podem efectuar as avaliações portuárias e elaborar os planos de segurança portuária; são, porém, mais numerosos os que consideram, pelo contrário, que os portos e as instalações portuárias constituem infra-estruturas críticas nacionais e que, por consequência, não é possível qualquer delegação de poderes nesta matéria. Tal é, nomeadamente, o caso dos Estados-Membros que possuem uma capacidade administrativa suficiente para cumprir as obrigações em causa com competência, eficácia e plena independência. A questão do recurso aos RSO é muito complexa, não se dispondo ainda do recuo necessário para tirar todas as conclusões em termos de custos e de confiança na qualidade dos serviços prestados no domínio portuário.

6. RESUMO

Embora a directiva tenha sido adoptada em primeira leitura com um vasto apoio do Parlamento Europeu e por unanimidade no Conselho, e apesar do alargamento para 18 meses do prazo de transposição para o direito nacional (em vez dos 12 meses previstos na proposta inicial da Comissão), os Estados-Membros afectados, na sua maioria, apenas a transpuseram após o termo do referido período e mesmo, em alguns casos, com um atraso significativo que só foi possível reduzir mediante a instauração de procedimentos de infracção.

Em termos globais, afigura-se que as principais disposições da directiva, que superam as obrigações internacionais, foram integradas na ordem legislativa e regulamentar do direito nacional dos Estados-Membros. A aplicação prática confronta-se ainda, porém, com dificuldades funcionais e de organização ao nível dos portos. As administrações locais não dispõem ainda de todos os elementos necessários ao prosseguimento da aplicação da directiva na prática.

As principais dificuldades registadas dizem respeito à delimitação dos portos. Esta é efectuada caso a caso, em função dos resultados e das informações decorrentes da avaliação da segurança portuária. A heterogeneidade dos intervenientes, a grande diversidade de estatutos jurídicos das instalações e das infra-estruturas portuárias, o envolvimento, no espaço geográfico do porto, de zonas que não participam directamente na sua actividade comercial e a necessidade de criar sinergias em torno de um objectivo de segurança compreendido e aceite por todos tornam morosas e difíceis as avaliações da segurança portuária.

7. CONCLUSÃO

Atendendo à experiência relativamente recente da Comissão quanto à aplicação da directiva, é ainda demasiado cedo para efectuar uma avaliação definitiva do impacto desta.

Após os trabalhos intensos realizados desde 2004 para a adopção das disposições destinadas a reforçar a segurança dos navios e das instalações portuárias afins, os Estados-Membros confrontam-se agora com o desafio de alargar os seus dispositivos de segurança aos recintos portuários, de forma a garantir um nível de segurança elevado, comum a todos os portos europeus. Os trabalhos dos Estados-Membros para a transposição da directiva até aos últimos níveis locais deve ser prosseguido, não apenas para completar o quadro regulamentar da segurança marítima mas, sobretudo, para reforçar a segurança nas zonas de actividade marítima e portuária e assegurar a protecção máxima dessas actividades no interior do perímetro de cada porto. Deve ter-se sempre em conta que a segurança de uma cadeia logística é igual à do elo mais fraco que a constitui.

Com base nestas conclusões, a Comissão lembra que a segurança dos portos e da aproximação aos mesmos é essencial para garantir a segurança global do transporte marítimo. Na actualidade, nenhum operador pretende confiar os seus passageiros ou mercadorias a portos que não sejam «seguros». As condições da segurança portuária exigem um elevado grau de vigilância dos Estados-Membros e a preparação de todas as partes implicadas para garantir um nível de segurança elevado, comum a todos os portos europeus. Assim, no que respeita à segurança nas zonas marítimas e portuárias, importa continuar a trabalhar para o aperfeiçoamento permanente dos dispositivos de prevenção, protecção e reacção relativamente às novas ameaças no domínio do terrorismo, da pirataria ou de qualquer outro acto ilícito intencional. Nesse sentido, o programa de trabalho para a realização das inspecções por parte da Comissão no domínio da segurança marítima incluirá sistematicamente, a partir de 2009, uma componente destinada a verificar a adopção e a utilização correctas dos procedimentos de acompanhamento da aplicação da directiva.

Além disso, a Comissão propõe examinar as condicionantes com que as autoridades competentes se confrontam na aplicação das medidas de segurança. Esse exame deverá permitir a definição de uma tipologia objectiva dos portos e definir a melhor forma de integrar os interesses de todos os protagonistas no domínio portuário, os condicionalismos inerentes à adopção das medidas de segurança necessárias à protecção contra os actos ilícitos e os seus efeitos devastadores. O exame deverá necessariamente incidir sobre a interacção entre as diversas zonas de actividade dos portos (comerciais, industriais, residenciais ou dedicadas a outras actividades náuticas, como a pesca ou a navegação de recreio) que possuam uma incidência directa ou indirecta na segurança do porto em geral. Em função das características identificadas de cada tipo de porto, importa definir as metodologias mais adequadas para garantir o necessário equilíbrio entre os princípios fundamentais da liberdade e a aplicação das medidas essenciais à tomada em conta das vulnerabilidades e à resposta às ameaças, de forma a garantir – de acordo com a avaliação do nível dos riscos – o grau de protecção mais adequado a todos os utilizadores dos portos e dos transportes marítimos, à economia europeia e à sociedade em geral.

ANEXOS:

Anexo I: Estado da transposição da directiva pelos Estados-Membros

Anexo II: Número de portos abrangidos pelo âmbito de aplicação da directiva, discriminados por Estado-Membro

ANEXO I : QUADRO DO ESTADO DE TRANSPOSIÇÃO DA DIRECTIVA PELOS ESTADOS-MEMBROS (EM 15/10/2008)

Notificação do conjunto das medidas nacionais de transposição (MNE) da directiva

Prazo para a transposição: 15/06/2007 (artigo 18.º)

Estados-Membros *(1)*	**Transposição da directiva para o direito nacional** *(4)*	**Processos de infracção abertos**		
		Envio da carta de notificação para cumprir	**Envio do parecer fundamentado**	**Decisão de recurso ao Tribunal de Justiça**
Bélgica	27/04/2007			
Bulgária	**28/08/2007**	**01/08/2007**		
Chipre ***(5)***	**27/07/2007**	**01/08/2007**		
Alemanha	***Incompleta 7/8*** ***(2)***	**01/08/2007**	**29/02/2008**	
Dinamarca	10/07/2007			
Estónia	-	**01/08/2007**	**28/11/2007**	**18/09/2008**
Grécia	**15/01/2008**	**01/08/2007**		
Espanha	**9/01/2008**	**01/08/2007**	**28/11/2007**	
Finlândia	12/06/2007			
França	16/07/2007			
Irlanda	18/07/2007			
Itália	**10/11/2007**	**01/08/2007**		
Lituânia	31/01/2007			
Letónia	31/08/2006			
Malta	**10/01/2008**	**01/08/2007**	**28/11/2007**	
Países Baixos	13/06/2007			
Polónia	**30/09/2008**	**01/08/2007**	**29/02/2008**	
Portugal	21/11/2006			
Roménia	14/06/2007			
Suécia	30/05/2007			
Eslovénia	26/05/2007			
Reino Unido	***Parcial*** ***(3)***	**01/08/2007**	**28/11/2007**	**18/09/2008**

(1) Como a directiva diz respeito aos portos marítimos, as obrigações dela decorrentes não se aplicam à Áustria, à República Checa, à Hungria, ao Luxemburgo e à Eslováquia (considerando 18).

(2) Dado o carácter federal do Estado, a directiva é da competência dos Länder*, que devem transpô-la. Neste momento, 7 dos 8* Länder *que devem transpor a directiva adoptaram já medidas de transposição, notificadas à Comissão a 14/10/2008. As autoridades alemãs indicaram que as medidas que estão por adoptar sê-lo-iam no mês de Dezembro de 2008 (*Land *da Baixa-Saxónia).*

(3) A 03/09/2008, as autoridades do Reino Unido comunicaram as medidas de transposição unicamente em relação a Gibraltar. Entretanto, as medidas de transposição relativas à Grã-Bretanha e à Irlanda do Norte estão em preparação, mas não foram ainda definitivamente adoptadas.

(4) As notificações dos Estados-Membros constam da base de dados da Comissão, a cargo do Secretariado-Geral.

(5) No caso de Chipre, a carta de notificação para cumprir cruzou-se com a notificação das medidas nacionais, tendo o processo de infracção sido imediatamente arquivado.

ANEXO II: QUADRO DO NÚMERO DE PORTOS ABRANGIDOS PELO ÂMBITO DE APLICAÇÃO DA DIRECTIVA, POR ESTADO-MEMBRO

Estado-Membro	Número de portos abrangidos pela directiva *(1)*	Número de portos > 1 Mt ou > 1 Mpass./ano	Estado-Membro	Número de portos abrangidos pela directiva (1)	Número de portos > 1 Mt ou > 1 Mpass./ano
Áustria	**N/A** *(2)*	**-**	**Itália**	**90**	**28**
Bélgica	**4**	**4**	**Lituânia**	**2**	**1**
Bulgária	**17**	**2**	**Luxemburgo**	**N/A** *(2)*	**-**
Chipre	**3**	**1**	**Letónia**	**6**	**2**
Rep. Checa	**N/A** *(2)*	**-**	**Malta**	**5**	**2**
Alemanha	**62**	**17**	**Países Baixos**	**20**	**12**
Dinamarca	**79**	**16**	**Polónia**	**9**	**4**
Estónia	**14**	**4**	**Portugal**	**17**	**6**
Grécia	**81**	**9**	**Roménia**	**11**	**8**
Espanha	**78**	**31**	**Suécia**	**27**	**26**
Finlândia	**14**	**14**	**Eslovénia**	**1**	**1**
França	**47**	**18**	**Eslováquia**	**N/A** *(2)*	**-**
Hungria	**N/A** *(2)*	**-**	**Reino Unido**	**153**	**51**
Irlanda	**18**	**6**	**TOTAL**	**754**	**263**

(1) Valores resultantes da comunicação, por parte dos Estados-Membros, da lista dos portos em causa, em conformidade com o disposto no artigo 12.º da directiva.

(2) Como a directiva diz respeito aos portos marítimos, as obrigações dela decorrentes não se aplicam à Áustria, à República Checa, à Hungria, ao Luxemburgo e à Eslováquia (considerando 18).