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 şi 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 şi supravegherea planurilor de securitate portuară şi 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 ŞI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

Raport de evaluare privind implementarea directivei privind consolidarea securității portuare

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

Directiva 2005/65/CE[1] a Parlamentului European şi 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.725/2004[2] a Parlamentului European şi a Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor şi a instalațiilor portuare (denumit în continuare „regulamentul")

Într-adevăr, obiectivul principal al regulamentului este implementarea unor măsuri comunitare care să vizeze consolidarea securității navelor şi a instalațiilor portuare în perspectiva unor potențiale acte ilicite internaționale. Regulamentul vizează furnizarea unei baze pentru armonizarea interpretării şi implementării, precum şi 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 omeneşti pe mare (SOLAS - Safety Of Life At Sea) şi instituirea Codului internațional pentru securitatea navelor şi 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 şi la interfața imediată dintre port şi 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 priveşte directiva, aceasta completează mecanismul prevăzut de regulament, instituind un sistem de securitate în întreaga incintă portuară în scopul garantării unui nivel de securitate ridicat şi egal în toate porturile europene. Obiectivul directivei este consolidarea securității în toate zonele portuare care nu fac obiectul regulamentului şi 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 şi portuare, trebuie să se ia măsuri de securitate care să acopere fiecare port în interiorul perimetrului definit în acest sens şi, caz cu caz, de către statul membru în cauză, şi care să

---

[1] Directiva 2005/65/CE a Parlamentului European şi 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 şi al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor şi a instalațiilor portuare – JO L 129, 29.4.2004, p. 6

permită astfel efectul benefic al unei întăriri 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 şi a instalațiilor portuare şi, 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 şi altor amenințări de acest gen. Acest cadru, care depăşeşte limita obligațiilor internaționale, vizează garantarea celui mai bun nivel de securitate preventivă posibil pentru transportul maritim, păstrându-i în acelaşi timp capacitatea de promovare şi monitorizare a schimburilor comerciale la nivel mondial.

Pentru a controla aplicarea regulamentului de către statele membre şi pentru a verifica eficiența măsurilor, a procedurilor şi a structurilor în materie de securitate maritimă la nivel național, Comisia a adoptat în 2005 Regulamentul (CE) nr. 884/2005[3] de stabilire a procedurilor de desfăşurare a inspecțiilor în domeniul securității maritime. Apoi la 9 aprilie 2008, Comisia a adoptat Regulamentul nr.324/2008[4] de stabilire a procedurilor revizuite de desfăşurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime care stabileşte, 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 şi al instalațiilor portuare în ceea ce priveşte 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 şi din cinci în cinci ani după această dată, Comisia transmite Parlamentului European şi Consiliului un raport de evaluare întemeiat, printre altele, pe informațiile obținute în conformitate cu articolul 13* [Punerea în aplicare şi controlul conformității]. *În acest raport, Comisia analizează respectarea prezentei directive de către statele membre şi eficiența măsurilor luate. În cazul în care este necesar, Comisia prezintă propuneri pentru măsuri suplimentare."*

Prezentul raport evaluează stadiul punerii în aplicare a directivei şi 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 şapte state membre (Regatul Unit, Italia,

---

[3] Regulamentul (CE) nr. 884/2005 al Comisiei din 10 iunie 2005 de stabilire a procedurilor de desfăşurare 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 desfăşurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime – *JO L 98, 10.4.2008, p.5*.

Grecia, Danemarca, Spania, Germania şi Franța[5]). Împreună cu porturile belgiene şi olandeze, porturile acestor şapte țări constituie porturi de intrare a mărfurilor importate în Uniunea Europeană în beneficiul tuturor statelor membre[6].

La inițiativa serviciilor Comisiei, în septembrie 2006, s-a organizat un seminar pentru a permite statelor membre şi Comisiei să facă schimburi de informații privind modalitățile avute în vedere pentru transpunerea şi implementarea directivei. Aceste schimburi, desfăşurate 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 directivei[7] şi să inițieze schimburi de informații privind mecanismele şi 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 ŞI AMPLOAREA EVALUĂRII

Pentru a elabora prezentul raport, Comisia a invitat statele membre, la începutul verii anului 2008, să răspundă la un chestionar[8] privind transpunerea şi aplicarea directivei. La acest chestionar au răspuns douăzeci de state membre (din 22 care au obligația de a transpune directiva).

Comisia a inițiat şi 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 şi 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 desfăşurare a inspecțiilor din domeniul securității portuare şi, pe de altă parte, întârzierea numeroaselor state membre atât în ceea ce priveşte transpunerea directivei, cât şi 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 şi a rezultatelor pe termen scurt.

---

5 A se vedea anexa II. Lista statelor membre se stabileşte 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 şedința Comitetului „securitate maritimă" din 27 iunie 2008). La 20.10.2008, Letonia şi Malta nu îşi transmiseseră 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 membre[9] 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 şase state membre au notificat măsurile naționale înainte de termenul limită al transpunerii, fiind urmate la foarte scurtă vreme de alte şase state membre. În medie, întârzierea transpunerii a fost de şase luni[10]. 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 şi apoi şase avize motivate între noiembrie 2007 şi februarie 2008. La 1 ianuarie 2008. şapte state membre trebuiau încă să adopte şi 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 membre[11] aflate în întârziere pe motivul necomunicării măsurilor naționale de transpunere în termenele stabilite.

Trebuie menționat că aceste întârzieri înregistrate în pregătirea şi adoptarea măsurilor naționale de transpunere în diferite state membre au avut consecințe în cascadă, deoarece autoritățile competente nu îşi puteau începe activitatea de implementare a directivei câtă vreme măsurile naționale nu erau definitiv hotărâte şi 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, deşi la o primă analiză se poate considera că, în ansamblu, statele membre au transpus în mod adecvat directiva în legislația lor națională, punerea în aplicarea a dispozițiilor relevante din directivă rămâne în prea multe cazuri o problemă care se stabileşte pe plan local, după cum o atestă rezultatele primelor misiuni[12] 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 sfârşitul anului 2008 şi 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 şi Slovaciei (considerentul nr. 18).

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

11 Estonia şi Regatul Unit.

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

5. PROBLEME-CHEIE

După evenimentele tragice din 2001 (11 septembrie, la New York şi 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 şi prin ameliorarea mecanismelor de prevenire.

Directiva – conform principiului subsidiarității – a prevăzut că statele membre determină ele însele limitele fiecărui port şi că lasă la latitudinea acestora decizia aplicării directivei în zonele adiacente. Tot astfel, statele membre trebuie să vegheze ca evaluările securității portuare şi planurile de securitate portuară să fie elaborate corect. Ideea colegiuitorilor era să facă apel la aceleaşi structuri şi 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, şi trecând prin terminale. Această abordare trebuia să permită o simplificare a procedurilor, precum şi 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 şi 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 oraşul şi un port „modern", creat *ex nihilo,* direct legat de hinterlandul său şi de alte căi de comunicații şi transport. Diversitatea geografică a anumitor zone portuare, integrarea acestora în contextul urban sau în cadrul siturilor industriale şi 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 şi 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 şi 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, instituirea unui sistem de securitate în toată incinta portuară trebuie să ia în considerare coexistența structurală şi istorică necesară a activităților comerciale, de pescuit şi de navigație de agrement. Dacă, în urma unor atentate teroriste în porturi, pot fi generate perturbări grave ale sistemelor de transport şi pot fi cauzate prejudicii persoanelor din porturi şi 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 şi circulaţia persoanelor şi a mărfurilor în porturi.

5.2. Informaţii care rezultă din evaluarea securităţii portuare

Evaluarea securităţii nu a fost încă finalizată în toate porturile, în principal din cauza lipsei unei baze de reglementare naţională. Activitatea de evaluare trebuie să permită identificarea bunurilor şi infrastructurilor care trebuie protejate de ameninţările şi riscurile de acţiuni ilicite internaţionale care planează asupra activităţilor portuare. Astfel, după stabilirea potenţialului de vulnerabilitate al infrastructurilor, faza următoare constă în conceperea şi punerea în aplicare a măsurilor adecvate care ar putea combate riscurile la fiecare dintre cele trei niveluri de risc identificate (normal, în creştere sau ridicat), în special prin utilizarea echipamentelor tehnice corespunzătoare specificului porturilor examinate. Evaluarea trebuie să se încheie prin definirea perimetrului fiecărui port şi prin propunerea de măsuri efective, integrate într-un plan de securitate portuară şi care trebuie puse în aplicare pentru a face faţă ameninţărilor şi 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 reprezentanţii locali ai administraţiilor care lucrează în port şi care participă la securitate (servicii de poliţie, paza de coastă, afaceri maritime, vamă, jandarmerie, etc.). Se întâmplă adesea ca autoritatea competentă să îşi anunţe aprobarea privind evaluarea şi planul de securitate portuară după ce a obţinut avizul acestui comitet local. Importanţa colaborării dintre toţi actorii responsabili cu securitatea s-a dovedit din nou o condiţie esenţială atât pentru realizarea evaluărilor, cât şi pentru punerea în aplicare a planurilor.

Directiva prevede, de asemenea, ca statele membre să acrediteze un agent de securitate portuară în fiecare port. Aceşti agenţi de siguranţă portuară, care sunt desemnaţi de autoritatea competentă, au rol de corespondenţi pentru problemele legate de securitatea portuară. Statele membre au considerat că erau necesare cursuri de formare în domeniul securităţii înainte de numirea acestor agenţi. Deşi directiva nu a prevăzut nimic în acest sens, se pare că, în general, cunoştinţele agenţilor de securitate portuară sunt controlate şi că le este eliberat un certificat de aptitudine.

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

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

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

În afară de aceasta, autorităţile naţionale aduc, de regulă, un sprijin important porturilor şi autorităţilor competente, furnizându-le consiliere şi asistenţă, în special la elaborarea de planuri şi cu ocazia reuniunilor comitetelor locale pentru securitate.

5.4. Organism de securitate recunoscut

În vederea derulării unor evaluări şi a elaborării unor planuri s-ar putea consulta şi utiliza organisme de securitate recunoscute care îndeplinesc condiţiile prevăzute în anexa IV la directivă. Cu toate acestea, un organism de securitate recunoscut care a realizat o evaluare a securităţii 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 aceluiaşi 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 condiţiile prevăzute de directivă pot derula evaluări portuare şi elabora planurile de securitate portuară, mai multe state membre consideră că, din contră, porturile şi instalaţiile portuare sunt infrastructuri naţionale critice şi 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 obligaţii în mod competent, eficient şi pe deplin independent. Această problemă a apelării la RSO-uri este foarte complexă şi nu dispunem încă de perspectiva obiectivă necesară în domeniul portuar pentru a trage toate concluziile în ceea ce priveşte costurile şi încrederea în calitatea serviciilor prestate.

6. REZUMAT

Deşi directiva a fost adoptată la prima lectură cu o largă susţinere din partea Parlamentului European şi în unanimitate de către Consiliu şi în ciuda extinderii la 18 luni a perioadei de transpunere în legislaţia internă (în loc de 12 luni prevăzute iniţial în propunerea iniţială 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 iniţierea procedurii privind încălcarea dreptului comunitar.

Cu toate acestea, impresia generală care se degajă este că dispoziţiile principale ale directivei, care depăşesc limita obligaţiilor internaţionale, au fost integrate în acte legislative şi de reglementare din legislaţia internă a statelor membre. Totuşi, punerea în aplicare se loveşte încă de dificultăţi de ordin organizaţional şi funcţional chiar la nivelul porturilor. Administraţiile de la nivelul local nu dispun încă de toate elementele necesare pentru monitorizarea punerii în aplicare a directivei.

Principalele dificultăţi întâlnite se referă în principal la definirea perimetrului portului. Acesta este definit, caz cu caz, în funcţie de rezultatele şi informaţiile derivând din evaluarea securităţii portuare. Caracterul eterogen al actorilor portuari, marea diversitate a statutelor juridice ale instalaţiilor şi infrastructurilor portuare, integrarea în spaţiul geografic al portului a zonelor care nu participă direct la activitatea comercială a acestuia şi necesitatea de a crea o sinergie în jurul unui obiectiv de securitate care să fie înţeles şi acceptat de toţi sunt elemente care prelungesc şi îngreunează realizarea evaluărilor privind securitatea portuară.

7. CONCLUZIE

Deoarece Comisia nu deţine o experienţă 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 dispoziţiilor destinate să amelioreze securitatea navelor şi a instalaţiilor portuare aferente pe care şi-au asumat-o statele membre începând din 2004, acestea se văd acum confruntate cu provocarea de a-şi completa dispozitivele de securitate în incintele portuare pentru a reuşi să garanteze un nivel de securitate ridicat şi egal în toate porturile europene. Această sarcină a statelor membre vizând finalizarea transpunerii directivei până la ultimele eşaloane locale trebuie să continue nu doar pentru a completa cadrul de reglementare al securităţii maritime, ci mai ales pentru a consolida securitatea în zonele de activităţi maritime şi portuare şi pentru a asigura o protecţie maximă a acestor activităţi în interiorul perimetrului fiecărui port în cauză. Trebuie să reţinem în permanenţă că securitatea oricărui lanţ logistic este întotdeauna egală cu securitatea verigii celei mai slabe a acestuia.

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

În plus, Comisia propune studierea constrângerilor cu care se confruntă autorităţile competente în implementarea măsurilor de securitate. Acest studiu ar trebui să poată fi în măsură să întocmească o tipologie obiectivă a porturilor şi 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 protecţie împotriva actelor ilicite şi a efectelor devastatoare ale acestora. Cercetarea va trebui să trateze în mod necesar interacţiunile dintre diferitele zone de activităţi ale porturilor, fie acestea comerciale, industriale, rezidenţiale, fie consacrate unor alte activităţi nautice, precum pescuitul sau navigaţia de agrement, care au o incidenţă directă sau indirectă asupra securităţii portului în general. În funcţie 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 libertăţii şi punerea în aplicare a măsurilor esenţiale pentru luarea în calcul a aspectelor vulnerabile şi a reacţiilor la ameninţări în vederea asigurării - conform evaluării nivelului riscurilor - celui mai bun grad de protecţie pentru toţi utilizatorii porturilor şi transporturilor maritime, pentru economia europeană şi 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 motivat**	**Hotărâre de sesizare a Curții de Justiție**
Belgia	27/04/2007			
Bulgaria	**28/08/2007**	**01/08/2007**		
Cipru ***(5)***	**27/07/2007**	**01/08/2007**		
Germania	***incompletă 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	***parțială*** *(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 şi 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 şi 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 şi 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 Cehe, Ungariei, Luxemburgului şi Slovaciei (considerentul nr. 18).