



COMISIA  
EUROPEANĂ

Bruxelles, 18.11.2013  
COM(2013) 792 final

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

**Al doilea raport de evaluare referitor la implementarea directivei privind consolidarea  
securității portuare**

(Text cu relevanță pentru SEE)

# RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

## Al doilea raport de evaluare referitor la implementarea directivei privind consolidarea securității portuare

(Text cu relevanță pentru SEE)

### 1. INTRODUCERE

Directiva 2005/65/CE<sup>1</sup> privind consolidarea securității portuare (denumită în continuare „directiva”) are ca obiectiv principal completarea măsurilor luate în 2004 prin Regulamentul (CE) nr. 725/2004<sup>2</sup> privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare (denumit în continuare „regulamentul”).

Domeniul de aplicare al regulamentului este limitat la măsurile de securitate la bordul navelor și la interfața imediată dintre port și navă. Acestea sunt obligațiile, provenind în principal din codul ISPS (*International Ship and Port facility Security*), la care au subscris cu prioritate statele membre înainte să accepte implementarea de obligații suplimentare în cadrul directivei. Directiva completează mecanismul prin instituirea unui sistem de securitate în întreaga incintă portuară în scopul garantării unui nivel de securitate ridicat și egal în toate porturile europene<sup>3</sup>.

În Uniunea Europeană sunt exploatate peste 1 200 de porturi maritime comerciale, de-a lungul a 70 000 de kilometri de coastă, aceasta fiind astfel una dintre regiunile cu cele mai multe porturi din lume. Printre acestea, aproape o mie (a se vedea punctul 6.1.) se înscriu în domeniul de aplicare al directivei, și anume toate porturile în care se află una sau mai multe instalații portuare vizate de un plan de securitate aprobat în temeiul regulamentului.

Obiectivul directivei este să amelioreze securitatea în zonele portuare care nu fac obiectul regulamentului și să permită sprijinirea măsurilor de securitate luate în conformitate cu regulamentul prin întărirea securității în porturi. În timp ce adoptarea de măsuri de securitate la nivelul instalației portuare ține în mod esențial de responsabilitatea operatorului acesteia, măsurile de securitate adecvate la nivelul portului angajează în mod prioritar autoritatea portuară<sup>4</sup> și toate serviciile responsabile cu misiuni de menținere a siguranței și liniștii publice.

Articolul 19 din directivă prevede evaluarea de către Comisie a respectării directivei și a eficacității măsurilor luate, până cel târziu la 15 decembrie 2008 și, ulterior, din cinci în cinci ani.

---

<sup>1</sup> Directiva 2005/65/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare, JO L 310, 25.11.2005, p. 2.

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

<sup>3</sup> Directiva se referă numai la porturile maritime, obligațiile neaplicându-se Austriei, Republicii Cehe, Ungariei, Luxemburgului și Slovaciei. În plus, Autoritatea AELS de Supraveghere se asigură că Islanda și Norvegia respectă obligațiile care le revin în temeiul Acordului privind Spațiul Economic European.

<sup>4</sup> Autoritatea de securitate portuară este desemnată de statul membru în conformitate cu dispozițiile articolului 5 din directivă.

Primul raport a fost adoptat la 20 ianuarie 2009<sup>5</sup>. Al doilea raport cu privire la stadiul implementării, și anume prezentul raport, expune măsurile luate pentru a favoriza implementarea unor măsuri de securitate portuară omogene la nivelul Uniunii, progresul realizat în cursul ultimei perioade de referință de cinci ani și problemele apărute în cursul implementării care nu au fost încă rezolvate<sup>6</sup>.

Prezentul raport se fundamentează pe:

- informațiile furnizate de autoritățile responsabile cu securitatea maritimă ale statelor membre și de alte părți interesate;
- rezultatele inspecțiilor realizate de Comisie în domeniul securității portuare;
- dialogul constant purtat cu autoritățile naționale și cu diverșii actori din sectorul maritim și portuar.

Raportul atrage atenția asupra anumitor dificultăți care au apărut în ceea ce privește obținerea efectelor dorite, dar și asupra impactului global pe care îl are implementarea directivei.

## 2. CONCLUZIILE PRIMULUI RAPORT

Primul raport sublinia că, deși directiva fusese adoptată în prima lectură, cu un larg sprijin în Parlamentul European și cu unanimitate în Consiliu, majoritatea statelor membre vizate o transpuseseră cu o întârziere semnificativă, ceea ce a dus la deschiderea unor proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, dintre care două s-au finalizat cu hotărâri în constatarea neîndeplinirii obligațiilor<sup>7</sup>.

La sfârșitul acestei perioade de evaluare, principalele dispoziții ale directivei fuseseră în sfârșit integrate în dreptul intern al mării majorității a statelor membre. Din păcate, aplicarea lor în practică se confrunta în continuare cu dificultăți de ordin organizațional și funcțional la nivelul porturilor în sine, deoarece administrațiile locale nu dispuneau încă de toate elementele necesare pentru a asigura punerea în aplicare a directivei. Principala dificultate era legată de **definirea perimetrului portului** din perspectiva securității.

## 3. MĂSURI ÎNSOȚITOARE ȘI DE MONITORIZARE A IMPLEMENTĂRII, LUATE DE LA SFÂRȘITUL PERIOADEI DE EVALUARE PRECEDENTE

Întârzierile înregistrate în ceea ce privește elaborarea și adoptarea măsurilor de transpunere au avut consecințe în cascadă, deoarece autoritățile competente la nivelul porturilor nu își puteau începe activitatea de implementare a directivei câtă vreme măsurile naționale nu erau hotărâte definitiv.

Global vorbind, statele membre au transpus corect directiva, cu alte cuvinte măsurile de transpunere au fost preluate corect de dispozițiile legislative, de reglementare și administrative. Cu toate acestea, de foarte multe ori aceste măsuri nu erau încă puse în practică pe plan local.

---

<sup>5</sup> COM(2009) 2 final.

<sup>6</sup> Implementarea directivei în Croația nu a fost încă supusă unei evaluări.

<sup>7</sup> Cauza C-464/08 Comisia/Estonia din 3 septembrie 2009 și cauza C-527/08 Comisia/Regatul Unit din 3 septembrie 2009.

Conform principiului subsidiarității, directiva prevede că statele membre determină ele însele limitele fiecărui port și lasă la latitudinea acestora decizia aplicării directivei în zonele adiacente. În plus, statele membre trebuie să se asigure că evaluările și planurile de securitate portuară sunt corect elaborate. Or, în 2009 un număr important de porturi nu erau încă în măsură să respecte obligațiile directivei.

Prin urmare, de-a lungul întregii perioade 2009-2013, Comisia și-a urmat angajamentul de a asigura o mai bună implementare a directivei. Măsurile luate de serviciile Comisiei s-au concretizat prin inițiative de asistență pentru statele membre, precum și prin măsuri de control. S-au realizat demersuri privind următoarele aspecte:

- pregătirea unui al doilea seminar consacrat implementării directivei;
- realizarea unui studiu cu privire la aspectele tehnice ale securității portuare (TAPS II), sarcină încredințată Centrului Comun de Cercetare (JRC – Ispra);
- colectarea și diseminarea de bune practici în cadrul comitetului MARSEC;
- implementarea unui sistem de informare regulată cu privire la elaborarea și monitorizarea planurilor de acțiune ale statelor membre pentru realizarea aplicării în practică a directivei;
- realizarea de inspecții pentru a monitoriza aplicarea directivei în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 324/2008<sup>8</sup>.

#### 4. ASISTENȚĂ PENTRU IMPLEMENTAREA DIRECTIVEI

##### 4.1. Seminarul din 21 octombrie 2010

În septembrie 2006 a fost organizat un prim seminar având ca scop să permită statelor membre și Comisiei să facă schimburi de informații cu privire la modalitățile de transpunere și implementare a directivei. Cu toate acestea, statele membre care se confruntau cu cele mai multe dificultăți au dorit să obțină informații suplimentare cu privire la măsurile și practicile implementate deja cu succes în anumite porturi ale Uniunii Europene.

Comisia a reacționat favorabil în acest sens, organizând un al doilea seminar, la 21 octombrie 2010, în cursul căruia au fost prezentate exemple variate care contribuiau la sporirea standardelor de securitate ale porturilor.

Acest seminar a permis ilustrarea unor abordări diferite avute în vedere pentru **definirea perimetrului portului** din perspectiva securității, în funcție de configurația geografică a zonelor portuare, de suprapunerea parțială cu zone rezidențiale sau cu zone industriale și comerciale. Au fost prezentate diversele soluții alese pentru determinarea limitelor zonei portuare în cazuri variind de la un port de estuar (Bordeaux) la un port istoric (Valletta), la un port înconjurat complet de o zonă urbană de mare densitate (Salerno) sau la unul dintre cele mai mari porturi din lume (Rotterdam).

Acest atelier de lucru a reprezentat o ocazie de a reaminti obiectivele fundamentale ale directivei și de a insista asupra tuturor aspectelor legate de evaluarea securității portuare, care

---

<sup>8</sup> Regulamentul (CE) nr. 324/2008 al Comisiei din 9 aprilie 2008 de stabilire a procedurilor revizuite de desfășurare a inspecțiilor efectuate de către Comisie în domeniul securității maritime - JO L 98, 10.4.2008, p.5.

reprezintă piatra de temelie a aplicării directivei. Concluziile acestui seminar au primit apoi avizul comitetului MARSEC.

## **4.2. Studiu privind aspectele tehnice ale securității portuare (TAPS II)**

Având în vedere dificultățile cu care s-au confruntat anumite state membre, Comisia a încredințat Centrului Comun de Cercetare (JRC) sarcina realizării unui studiu cu privire la aplicarea directivei în porturile europene.

Acest studiu se concentrează asupra metodologiilor care favorizează buna aplicare a directivei și asupra mijloacelor tehnice pentru implementarea acesteia. Scopul studiului este să ajute la stabilirea unor criterii comune pentru realizarea obiectivelor directivei, prin elaborarea unor norme minime, a unor recomandări, a unor orientări și a unei culegeri de bune practici. **Definirea perimetrului portului** beneficiază de o atenție deosebită, din cauza dificultăților sau a reticențelor pe care le-au avut anumite state membre în a defini domeniul de aplicare al directivei și măsurile de securitate portuară în general. Raportul final propune o metodologie care prevede două etape de verificări succesive - una vizează definirea instalațiilor portuare și a celorlalte elemente caracteristice care fac parte din același port, în timp ce a doua vizează, prin intermediul analizei riscurilor, definirea limitelor portului astfel încât să se obțină nivelul de securitate portuară cel mai eficace.

Înainte de a transmite Comisiei raportul final al studiului, Institutul pentru Protecția și Securitatea Cetățenilor din cadrul JRC a organizat, la 9 și 10 martie 2011, la Ispra (Italia), o reuniune cu toate părțile interesate, între care 14 reprezentanți ai statelor membre și ai industriei portuare, pentru a prezenta și a discuta concluziile preliminare și recomandările studiului, astfel încât autorii studiului să își poată valida concluziile.

La 20 septembrie 2011, rezultatele studiului TAPS II au fost transmise comitetului MARSEC. Anumite propuneri, în special cele care dezvoltau o metodologie sistemică pentru realizarea unei analize de risc în două etape în vederea stabilirii perimetrului portului, au fost prezentate ca instrumente deosebit de utile și de eficace pentru activitatea de analiză care trebuie desfășurată înainte de aplicarea în practică a directivei<sup>9</sup>.

La 24 ianuarie 2012, un document de lucru a fost transmis membrilor comitetului cu privire la stabilirea limitelor portului. În general, statele membre au considerat că abordarea prezentată în studiu permitea rezolvarea anumitor dificultăți în ceea ce privește stabilirea limitelor geografice ale portului. Cu toate acestea, posibilitatea ca o astfel de metodologie să fie folosită în mod obligatoriu a fost respinsă categoric, dar – de la caz la caz și în mod neobligatoriu - concluziile formulate în studiul TAPS II ar putea fi utilizate pentru urmărirea revizuire cincinală a evaluărilor privind siguranța portuară.

## **5. MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII DIRECTIVEI**

### **5.1. Monitorizarea planurilor de acțiune pentru realizarea aplicării în practică a directivei**

Începând din 2009, Comisia a instituit un sistem care îi permite să primească, în mod regulat, informații din partea statelor membre în ceea ce privește implementarea directivei. A fost

---

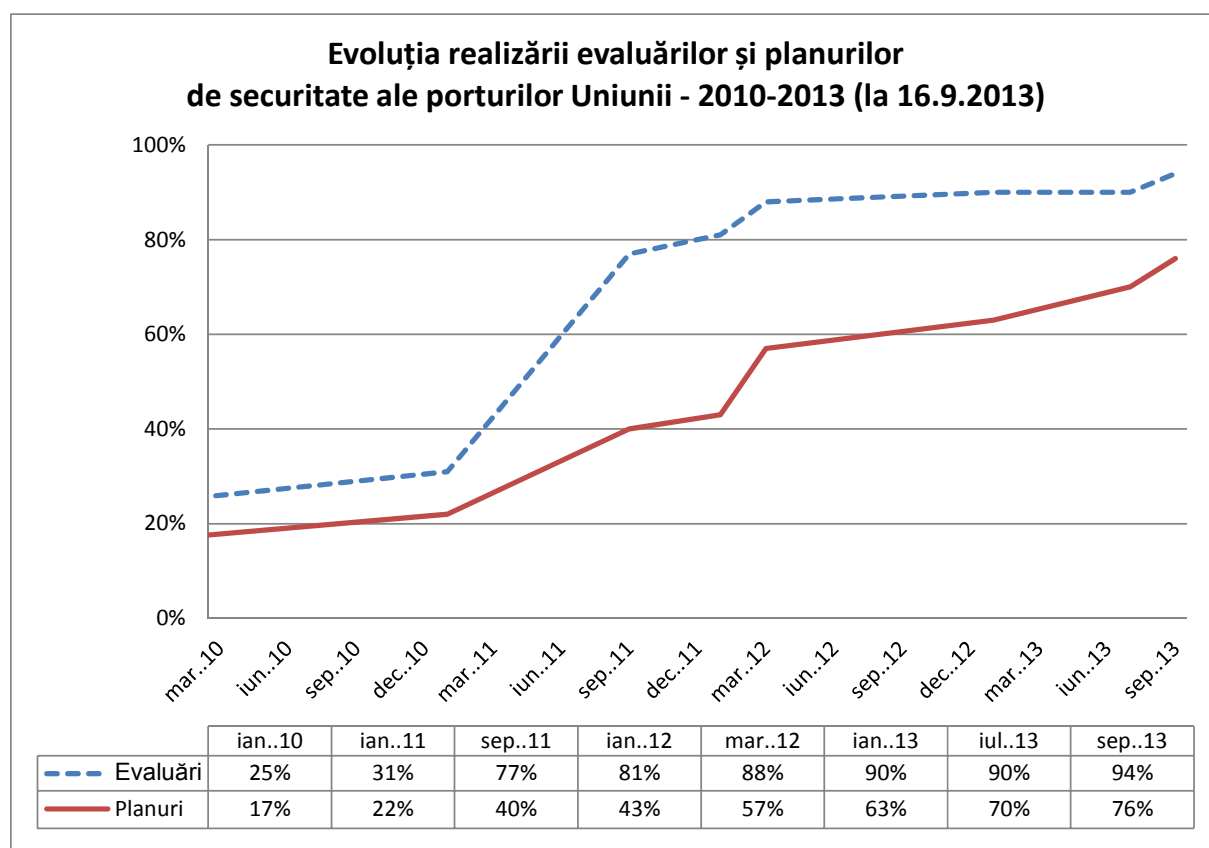
<sup>9</sup> În cursul inspecțiilor, s-a constatat în repetate ocazii valoarea pedagogică a studiului TAPS II, precum și valoarea direcțiilor de gândire propuse de acesta.

deschis un dialog susținut cu autoritățile statelor membre, pentru a obține cu regularitate informații fiabile cu privire la nivelul de realizare al evaluărilor și la adoptarea planurilor de securitate ale porturilor.

Statelor membre care au înregistrat cele mai mari întârzieri în îndeplinirea obligațiilor care le revin le-a fost solicitată prezentarea unor planuri de acțiune naționale însoțite de date limită precise pentru realizarea evaluărilor și a planurilor. În plus, au fost solicitate și rapoarte de activitate regulate, pentru a se verifica buna executare a angajamentelor.

Situația s-a ameliorat rapid pentru statele membre care au mai puțin de 30 de porturi. În cazul acestui grup de state membre, aproape toate evaluările au fost realizate, iar planurile de securitate portuară au fost elaborate și aprobate în proporție de 96 %.

În schimb, în cazul statelor membre care au mai mult de 30 de porturi, situația a evoluat mult mai lent. În prezent putem considera ca 92 % din evaluări au fost realizate și că puțin mai mult de două treimi (70 %) din planurile de securitate portuară au fost elaborate și aprobate. Întârzierile constatate se referă în principal la Regatul Unit, Spania, Grecia și Germania. Faptul că aceste state membre nu s-au arătat interesate în a-și demonstra hotărârea de a implementa cu prioritate directiva a determinat Comisia să deschidă proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor (a se vedea punctul 5.3.).



## 5.2. Inspecții realizate de Comisie pentru a monitoriza implementarea directivei

Procedurile de monitorizare a implementării directivei au fost realizate în cursul inspecțiilor Comisiei în temeiul Regulamentului (CE) nr. 324/2008.

Începând din 2009, programul de lucru pentru realizarea inspecțiilor efectuate de Comisie în domeniul securității maritime include în mod sistematic o componentă care permite verificarea măsurii în care procedurile de monitorizare a implementării directivei au fost puse corect în practică.

Cu toate acestea, până în 2012 misiunile de inspecție s-au lovit de întârzieri legate de punerea în practică, întrucât administrațiile de la nivel local nu primiseră instrucțiunile și mijloacele necesare pentru realizarea evaluărilor de securitate portuară.

Inspecțiile realizate începând din 2012, atât la nivelul administrațiilor naționale, cât și direct asupra unui eșantion de porturi, au condus la constatarea că, deși cadrul general pentru implementarea directivei este în prezent corect instituit, există un decalaj important între obiectivele de ameliorare a securității porturilor și rezultatele încă imperfecte constatate la fața locului. Între altele, inspectorii raportează regulat că evaluările nu au fost realizate conform procedurilor adecvate, că planurile nu sunt coerente cu rezultatele evaluării, că agenții de securitate portuară nu au fost încă desemnați, că sistemul de supraveghere regulată a planurilor de securitate portuară nu este asigurat în mod corect sau că dispozițiile referitoare la formarea personalului și la exerciții nu au fost puse în practică.

### **5.3. Proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor**

Deși Comisia a menținut un dialog constant cu toate statele membre, pentru a asigura o aplicare conformă și coerentă a implementării directivei, a fost totuși constrânsă să deschidă cinci proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor în decursul perioadei 2009-2013.

Trei dintre aceste dosare se referă la o implementare incompletă a directivei din cauza unor întârzieri în ceea ce privește realizarea evaluărilor și adoptarea planurilor de securitate ale porturilor. Aceste proceduri privesc Grecia, Spania și Regatul Unit care – de atunci - s-au angajat să ducă la îndeplinire noi planuri de acțiune în vederea realizării integrale a evaluărilor și a planurilor până în primul trimestru al anului 2014.

Alte două proceduri se referă la aplicarea neconformă a directivei, constatată cu ocazia inspecțiilor:

- Prima privește portul Malmö (Suedia), unde inspectorii au constatat că cele 11 instalații portuare care formau portul fuseseră identificate drept tot atâtea porturi individuale, pentru a evita implementarea unor dispoziții esențiale ale directivei. Această procedură a putut fi clasată în urma unei revizui a evaluării securității portuare, a cărei concluzie a fost instituirea unui port Malmö unic (Malmö Hamn), format din 11 instalații portuare<sup>10</sup>.
- Cea de-a doua privește porturile din landul Mecklenburg-Pomerania de Vest (Germania), unde în urma inspecțiilor s-a constatat că evaluările și planurile de securitate portuară nu fuseseră încă realizate și implementate. După ce a fost transmis un aviz motivat, autoritățile germane au convenit să realizeze noi evaluări ale securității în porturile care aveau mai multe instalații portuare, în scopul elaborării unor planuri de securitate portuară care să respecte obligațiile impuse de directivă.

---

<sup>10</sup> Printr-o inspecție ulterioară s-a putut verifica și confirma conformitatea implementării directivei la Malmö.

## **6. ASPECTE PARTICULARE REZULTATE ÎN URMA ACTIVITĂȚILOR DE EVALUARE**

### **6.1. Dimensiunea critică a porturilor care fac obiectul cerințelor pentru aplicarea în practică a directivei**

În cursul discuțiilor cu diversele părți interesate, a reieșit că acestea deseori consideră că directiva este în general bine concepută pentru porturile mari cu o puternică activitate comercială, dar că este mult mai dificil de adaptat la porturile mici.

Trebuie reamintit faptul că directiva se aplică tuturor porturilor din statele membre, în care se află una sau mai multe instalații portuare ce fac obiectul unui plan de securitate al instalației portuare aprobat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004 [articolul 2 alineatul (2)] și că statele membre se asigură că măsurile de securitate portuară sunt coordonate îndeaproape cu măsurile luate pentru aplicarea regulamentului (articolele 4 și 7). Directiva a prevăzut că statele membre determină ele însele limitele fiecărui port și lasă în seama acestora decizia aplicării directivei la zonele adiacente.

Astfel, pentru a asigura instaurarea echilibrată a unor măsuri utile în conformitate cu principiul proporționalității, colegiuitorii au avut precauția de a prevedea, la articolul 2 alineatul (4), că dacă perimetrul instalației portuare în sensul Regulamentului (CE) nr. 725/2004 a fost definit ca înglobând efectiv portul, dispozițiile pertinente ale regulamentului primează în fața celor ale directivei.

Această dispoziție a fost utilizată la scară largă de statele membre în cazul porturilor care nu dispun decât de o singură instalație portuară în temeiul regulamentului. Pe baza evaluării de securitate a portului, perimetrul portului a fost cel mai adesea (dar nu întotdeauna) definit ca fiind același cu perimetrul instalației portuare. Astfel, din cele 1 052 de porturi<sup>11</sup> în care se află una sau mai multe instalații portuare ce fac obiectul unui plan de securitate aprobat în temeiul regulamentului, 586 de porturi au fost considerate ca intrând sub incidența dispozițiilor articolului 2 alineatul (4) din directivă, cu alte cuvinte 55 % din porturile Uniunii Europene. Această situație a fost remarcată, mai precis, în statele membre care dispun de mici porturi răspândite de-a lungul coastelor sau pe insule<sup>12</sup>.

### **6.2. Cunoașterea amenințărilor și sensibilizarea părților implicate**

Activitatea realizată în cursul evaluărilor de securitate permite identificarea bunurilor și infrastructurilor care trebuie protejate de amenințările și de riscurile care planează asupra activităților portuare. Etapa următoare constă în a concepe și a pune în practică măsurile adecvate susceptibile să combată amenințările, pentru fiecare dintre cele trei niveluri de risc identificate (normal, în creștere și ridicat), utilizând proceduri specifice și echipamente tehnice care sunt adaptate specificităților porturilor și permit o reacție adecvată la vulnerabilitatea potențială a infrastructurilor.

---

<sup>11</sup> Diferența față de cifra menționată în raportul din 2009 (754 de porturi) se explică prin faptul că anumite state membre nu incluseseră inițial în lista lor de porturi vizate de directivă porturile care intrau sub incidența articolului 2 alineatul (4). Această situație a fost corectată la cererea Comisiei (cifrele datează de la 16.9.2013).

<sup>12</sup> Aceste porturi care dispun de o instalație portuară unică reprezintă o parte importantă a porturilor din Finlanda (65/78, respectiv 83 %), din Suedia (131/162, respectiv 81 %), din Grecia (82/119, respectiv 69 %), din Regatul Unit (119/175, respectiv 68 %) și din Danemarca (51/82, respectiv 62 %).

Directiva a deschis posibilitatea creării unor comitete pentru securitatea portuară care au sarcina de a furniza sfaturi practice (considerentul 9). În statele membre care au instituit o structură de acest gen, structura în cauză este compusă în general din reprezentanți locali ai administrațiilor însărcinate cu misiuni de securitate (servicii de poliție, de gardă de coastă, de afaceri maritime, vamale, de jandarmerie etc.). Schimburile indispensabile de informații găsesc astfel un forum adecvat pentru a asigura diseminarea cunoștințelor cu privire la amenințări și, astfel, pentru a favoriza sensibilizarea tuturor părților implicate.

Sporirea gradului de sensibilizare cu privire la protecția porturilor contribuie la politica generală de securitate, care este important să fie adusă la cunoștința întregului personal din port (cu alte cuvinte, personalul întreprinderilor portuare, dar și cel al întreprinderilor externe care participă la activitatea portuară), precum și la cunoștința diverșilor utilizatori ai portului. Acțiunile de sensibilizare sunt atuuri pentru asigurarea unei diseminări eficace și a unor metode adecvate de informare cu privire la respectarea măsurilor de securitate. Este important ca măsurile de securitate să fie percepute ca mijloace care favorizează realizarea și dezvoltarea activităților economice ale portului.

O mai bună luare în considerare a cerințelor privind formarea personalului și desfășurarea de exerciții de securitate portuară<sup>13</sup>, astfel cum se menționează în mod regulat în rapoartele de inspecție, ar permite de asemenea ameliorarea nivelului general al cunoștințelor necesare pentru protecția porturilor.

### **6.3. Controlul și supravegherea planurilor de securitate portuară**

Conform articolului 13 din directivă, statele membre trebuie să asigure un control care să le permită exercitarea unei supravegheri adecvate și regulate a planurilor de securitate portuară și a implementării acestora. Este vorba de un aspect esențial, care nu și-a atins încă „viteza de croazieră” în toate statele membre, din cauza unor întârzieri de transpunere, dar și a nepotrivirii dintre obiectivele fixate și resursele necesare pentru realizarea acestor controale.

Fiecare stat membru și-a dezvoltat propriul sistem de supraveghere în funcție de organizarea sa internă și de resursele de care dispune. Acest rol de control a fost atribuit fie administrațiilor centrale, fie administrațiilor locale, fie unor echipe polivalente formate din mai multe organisme administrative (transporturi, poliție, vamă, căpităni etc.) Auditurile au ca scop verificarea faptului că planurile sunt conforme cu regulamentul, că măsurile de securitate puse în practică efectiv corespund cerințelor planului și sunt corect implementate.

Aceste sarcini sunt efectuate conform unui program de lucru adoptat în mod periodic. În cazul constatării unei deficiențe, se face o propunere în scopul corectării acesteia. Pe baza raportului transmit administrației competente, poate fi solicitată o nouă evaluare a securității portului sau o actualizare a planului. Un aspect important pentru serviciile de inspecție îl constituie verificarea coordonării efective între măsurile luate la nivelul instalațiilor portuare și cele avute în vedere la nivelul portului. Monitorizarea măsurilor corective poate fi asigurată uneori cu ocazia unor audituri inopinate privind calitatea operațională a măsurilor instituite.

Rapoartele auditorilor, precum și cele ale inspectorilor Comisiei, servesc ca fundament pentru consilierea și asistența furnizate autorităților competente ale porturilor de către autoritățile

---

<sup>13</sup> La 4 mai 2012, în urma elaborării unui manual privind exercițiile și antrenamentele în domeniul securității portuare, în portul Anvers (Belgia) a avut loc un astfel de exercițiu. Acest exercițiu a putut fi urmărit de observatori din partea statelor membre și a Comisiei.

naționale, în vederea corectării deficiențelor constatate. Această practică trebuie încurajată și dezvoltată; din păcate, anumite state membre nu au instituit încă structurile necesare pentru asigurarea acestui control de conformitate într-un mod regulat și corespunzător<sup>14</sup>. Este important ca resursele umane sau financiare alocate acestor sarcini de supraveghere să fie instituite cât mai curând posibil. Atenția acordată acestui aspect va fi și mai sporită în viitor, deoarece sistemele actuale de supraveghere a planurilor de securitate portuară necesită în continuare îmbunătățiri, în mod global.

## 7. CONCLUZIE

Activitatea de evaluare a implementării Directivei 2005/65/CE a relevat că măsurile necesare pentru realizarea unei aplicări integrale a tuturor dispozițiilor directivei necesită în continuare îmbunătățiri în majoritatea statelor membre.

Cu toate acestea, experiența dobândită cu ocazia monitorizării implementării directivei indică faptul că s-au realizat progrese importante. Nu există nicio îndoială că nivelul de securitate în porturile europene a crescut. Efectul combinat al implementării regulamentului și al aplicării directivei a permis realizarea unui cadru credibil pentru prevenirea atentatelor la securitatea porturilor și pentru obținerea unei protecții adecvate a activităților maritime și portuare. Dacă impactul măsurilor este dificil de evaluat în ceea ce privește descurajarea comiterii de acte teroriste, autoritățile portuare sunt în consens în ceea ce privește existența unor efecte apreciabile asupra actelor de contrabandă, a furturilor și a actelor răuvoitoare, care au înregistrat o scădere netă. De asemenea, implementarea de măsuri de securitate a dus deseori la revizuirea organizării porturilor, precum – de exemplu - circulația și depozitarea mărfurilor, controalele de acces la diferite părți ale portului sau definiția zonelor de acces restricționat. Aceste măsuri s-au dovedit a fi tot atâtea atuuri pentru ameliorarea eficacității activităților portuare, într-un mediu foarte concurențial.

După cum a reamintit Comisia în comunicarea sa<sup>15</sup> din 23 mai 2013 intitulată „Porturile: un motor al creșterii economice”, Uniunea Europeană depinde extrem de mult de porturile maritime pentru schimburile comerciale cu restul lumii, precum și în cadrul pieței sale interne. Securitatea porturilor și a împrejurimilor acestora este, prin urmare, esențială pentru asigurarea securității globale a transportului maritim. Condițiile de securitate portuară necesită un grad ridicat de vigilență din partea statelor membre și de pregătire din partea tuturor părților implicate, pentru garantarea unui nivel de securitate ridicat și egal în toate porturile europene. Acesta este motivul pentru care toate părțile implicate trebuie să acționeze în continuare în direcția ameliorării în permanență a dispozitivelor de prevenire, de protecție și de reacție în fața noilor amenințări. În acest scop, sisteme de securitate ale instalațiilor portuare și cele ale portului trebuie să se completeze perfect. Obținerea unor relații eficiente între port, instalațiile sale portuare și navele care le folosesc rămâne o provocare majoră pentru operatori și pentru administrații.

În decursul lunilor care vin, statele membre vor trebui să reexamineze evaluările și planurile de securitate portuară conform dispozițiilor articolului 10 din directivă, care prevede că această reexaminare trebuie realizată din cinci în cinci ani. Pentru aceasta, Comisia consideră

---

<sup>14</sup> În cadrul schimburilor de informații s-a solicitat statelor membre să furnizeze evidențe referitoare la programele lor. Unele au transmis cifre precise referitoare la recrutarea de auditori și la tabelele lor de realizare a auditurilor portuare, în timp ce altele nu au fost în măsură să furnizeze informații atât de precise.

<sup>15</sup> COM(2013) 295 final.

că **metodologia elaborată în cadrul studiului TAPS II** ar putea fi utilizată în mod valabil, la nevoie, pentru a redefini perimetrul porturilor, incluzând necesitatea de a ține cont în mod corespunzător de corpul de apă.

În plus, programul de lucru multianual al inspecțiilor Comisiei va intra într-o etapă de control mai aprofundat. De exemplu, va fi vorba despre examinarea în continuare a implementării și a aplicării procedurilor prevăzute de planurile de securitate portuară să fie aplicate pasagerilor și vehiculelor ce urmează să fie îmbarcate pe nave RO-RO (care, prin natura lor, sunt deosebit de vulnerabile) sau, de asemenea, despre verificarea faptului că statele membre vizate cooperează pentru evaluarea securității portuare la cele două extremități ale liniei maritime, în cazul serviciilor de transport maritim internațional.

În fine, Comisia va continua să colaboreze cu statele membre pentru a ameliora implementarea directivei, cu obiectivul comun de a proteja mai bine porturile Uniunii Europene în beneficiul tuturor utilizatorilor porturilor, al utilizatorilor mijloacelor de transport, al economiei transportului maritim și al societății în general. Comisia va continua să fie vigilentă în ceea ce privește aplicarea corectă a acestei directive și va continua să ia măsuri în consecință dacă va considera necesar.