



Bruxelles, 25.4.2019
COM(2019) 191 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**Al treilea raport de evaluare a punerii în aplicare a Directivei privind consolidarea
securității portuare**

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Al treilea raport de evaluare a punerii în aplicare a Directivei privind consolidarea securității portuare

1. INTRODUCERE

Directiva 2005/65/CE¹ privind consolidarea securității portuare (denumită în continuare „directiva”) are ca obiectiv principal completarea măsurilor luate în 2004 prin Regulamentul (CE) nr. 725/2004² privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare (denumit în continuare „regulamentul”).

Domeniul de aplicare al regulamentului a fost limitat la măsurile de securitate la bordul navelor și la interfața imediată dintre port și navă. Acestea sunt obligațiile, provenind în principal din ISPS (Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare), la care s-au angajat cu prioritate statele membre înainte să accepte implementarea de obligații suplimentare în cadrul adoptării 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 care furnizează servicii directe pentru navele maritime³.

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 coordonarea măsurilor de securitate 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 acestei instalații portuare⁴, măsurile de securitate adecvate la nivelul portului angajează în mod prioritar responsabilitatea autorității portuare⁵ și a autorităților care au în sarcină menținerea ordinii și siguranței publice, precum și măsurile de securitate în zonele portuare (atât în zonele publice, cât și în cele operaționale).

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

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

³ Autoritatea AELS de Supraveghere se asigură că Islanda și Norvegia respectă obligațiile care le revin în temeiul Acordului privind Spațiul Economic European.

⁴ În cele mai multe cazuri, operatorii instalațiilor portuare sunt operatori privați.

⁵ Autoritatea de securitate portuară este desemnată de statul membru în conformitate cu dispozițiile articolului 5 din directivă.

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.

Primul raport a fost adoptat la 20 ianuarie 2009 iar al doilea raport la 18 noiembrie 2013⁶. Al treilea raport privind stadiul punerii în aplicare a directivei, 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 punerii în aplicare rămase încă nerezolvate.

Prezentul raport se fundamentează pe:

- informațiile furnizate de autoritățile responsabile cu securitatea maritimă ale statelor membre și de alte părți interesate;
- rezultatele numeroaselor inspecții realizate de Comisie în domeniul securității portuare pentru monitorizarea directivei în perioada de referință;
- dialogul constant purtat cu autoritățile naționale și cu diverșii actori din sectorul maritim și cel 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 punerea în aplicare a directivei.

2. CONCLUZIILE PRIMULUI ȘI ALE CELUI DE AL DOILEA 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 lansarea unor acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, dintre care două s-au finalizat cu hotărâri în constatarea neîndeplinirii obligațiilor⁷.

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

Al doilea raport a indicat progrese semnificative, dar a relevat că măsurile necesare pentru realizarea unei aplicări integrale a tuturor dispozițiilor directivei necesitau în continuare îmbunătățiri în majoritatea statelor membre. Nivelul de securitate în porturile europene a crescut, iar efectul combinat al punerii în aplicare a regulamentului și al aplicării directivei a permis realizarea unui cadru credibil pentru prevenirea atentatelor la securitatea porturilor și

⁶ COM(2009)2 final și COM(2013)792 final.

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

pentru obținerea unei protecții adecvate a activităților maritime și portuare. Implementarea de măsuri de securitate a dus deseori la revizuirea organizării porturilor, precum – de exemplu - în ceea ce privește circulația și depozitarea mărfurilor, controlul accesului 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.

3. MĂSURI ÎNȘOȚITOARE ȘI DE MONITORIZARE A PUNERII ÎN APLICARE, LUATE DE LA SFÂRȘITUL PERIOADEI DE EVALUARE PRECEDENTE

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. Totuși, în 2014, unele porturi nu erau încă în măsură să respecte obligațiile directivei.

Prin urmare, de-a lungul întregii perioade 2014-2018, Comisia și-a urmat angajamentul de a asigura o mai bună punere în aplicare a directivei. Măsurile luate de Comisie s-au concretizat prin inițiative de asistență acordată statelor membre, alături de un program solid de monitorizare a activităților, desfășurat prin intermediul unui număr important de inspecții.

În perioada 2014-2018, punerea în aplicare a Directivei 2005/65/CE a fost monitorizată prin:

- 17 inspecții la nivelul administrațiilor naționale;
- 41 de inspecții la nivelul porturilor.

Aceste măsuri s-au concentrat pe următoarele aspecte:

- menținerea unui sistem de raportare regulată cu privire la elaborarea și implementarea planurilor de acțiune ale statelor membre în scopul garantării punerii în practică a directivei;
- efectuarea celor 58 de inspecții menționate mai sus pentru monitorizarea punerii în aplicare a directivei în temeiul Regulamentului (CE) nr. 324/2008⁸, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/462;
 - colectarea și diseminarea de bune practici în cadrul comitetului MARSEC.

4. MONITORIZAREA PUNERII ÎN APLICARE A DIRECTIVEI

4.1. Monitorizarea planurilor de acțiune pentru punerea în aplicare 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 punerea în aplicare a directivei. S-a

⁸ 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, astfel cum a fost modificat, JO L 98, 10.4.2008, p. 5.

lansat 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 portuară. În plus, rapoartele anuale de monitorizare ale statelor membre transmise Comisiei constituie baza pentru monitorizarea situației evaluărilor și a planurilor de securitate portuară realizată de către serviciile Comisiei.

4.2. Inspecții realizate de Comisie pentru a monitoriza punerea în aplicare a directivei

Procedurile de monitorizare a punerii în aplicare a directivei au fost realizate în cursul inspecțiilor Comisiei în temeiul Regulamentului (CE) nr. 324/2008, astfel cum a fost modificat.

Inspecțiile realizate, atât la nivelul administrațiilor naționale, cât și direct asupra unui eșantion de porturi, au condus la constatarea că, deși cadrul juridic general pentru punerea în aplicare a directivei a fost corect instituit, există în continuare mai multe probleme comune recurente legate de punerea în aplicare corespunzătoare la nivelul porturilor din statele membre, astfel cum se prezintă în continuare.

Decalajul dintre obiectivul de îmbunătățire a coordonării măsurilor de securitate ale porturilor în rândul autorităților locale, al operatorilor portuari și al organismelor publice de asigurare a respectării legii și rezultatele încă imperfecte constatate la fața locului există în continuare, chiar dacă s-au înregistrat progrese semnificative în ultimii ani.

Definirea limitelor portului din motive de siguranță este în continuare o problemă pentru unele state membre chiar și în pofida asistenței din partea Comisiei, care a inclus, printre altele, două seminarii organizate în septembrie 2006 și în octombrie 2010 și realizarea unui studiu cu privire la aspectele tehnice ale securității portuare (TAPS II), sarcină încredințată Centrului Comun de Cercetare (JRC Ispra). TAPS II oferă orientări clare în ceea ce privește modalitățile de definire a limitelor portului, care constituie baza stabilirii amplitudinii măsurilor din planul de securitate portuară definit în anexa II la directivă.

O altă problemă esențială vizează revizuirea evaluărilor și a planurilor de securitate portuară. În temeiul articolului 10 din directivă, statele membre se asigură că evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară se revizuiesc după necesități, dar cel puțin o dată la cinci ani. În urma inspecțiilor, s-a constatat că revizuirea periodică la fiecare cinci ani nu este efectuată încă peste tot. Schimbările sau eliminările legate de instalațiile portuare nu au dus la o revizuire a evaluărilor securității portuare și a planurilor de securitate portuară, iar în mai multe cazuri, termenul de cinci ani nu a fost respectat.

În plus, inspecțiile realizate de Comisie în porturile statelor membre au evidențiat dificultățile cu care se confruntă unele porturi în ceea ce privește începerea procesului de revizuire la fiecare cinci ani a evaluărilor securității portuare și a planurilor de securitate portuară. Printre acestea se numără, în special, numărul important de autorități și de actori implicați în procesul

de revizuire și aprobare, care trebuie planificat cu suficient timp înainte de termenul de cinci ani.

În plus, unele state membre nu au asigurat încă o supraveghere adecvată a planurilor de securitate portuară și a punerii în aplicare a acestora, astfel cum se prevede la articolul 13 alineatul (1), prin intermediul unui sistem de monitorizare și de inspecții periodice, precum și prin inspecțiile necesare ale instalațiilor portuare ale fiecărui port, astfel cum se prevede la articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004.

Printre alte deficiențe se numără luarea în considerare a tuturor cerințelor în cadrul evaluării securității portuare sau discrepanțe între evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară.

4.3. Proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor

Reducerea numărului de proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor deschise este, de asemenea, un indicator al îmbunătățirii semnificative a punerii în aplicare a directivei.

Astfel cum s-a menționat în cel de-al doilea raport, a fost necesar să se deschidă cinci proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor în perioada 2009-2013; trei dintre dosare se refereau la întârzieri legate de punerea în aplicare a directivei la nivelul statelor membre, iar celelalte două dosare se refereau la aplicarea neconformă constatată cu ocazia inspecțiilor.

În perioada 2014-2018, a fost deschisă doar o procedură de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, motivul fiind aplicarea neconformă a directivei: la 6 aprilie 2017, Curtea de Justiție a Uniunii Europene și-a pronunțat hotărârea în cauza C-58/16. Pentru o serie de porturi, landul german Renania de Nord-Westfalia nu a reușit să definească limite, să aprobe evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară sau să numească agenți de securitate portuară. La începutul anului 2018, Germania a confirmat că toate porturile din Renania de Nord-Westfalia respectau în acel moment dispozițiile directivei și că Germania respecta hotărârea Curții.

5. ASPECTE PARTICULARE REZULTATE ÎN URMA ACTIVITĂȚILOR DE EVALUARE

5.1. 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 punerea în aplicare a acesteia este mult mai dificilă pentru 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 prevede că statele membre determină ele însele limitele fiecărui port în parte și lasă în seama acestora decizia aplicării directivei la zonele adiacente portului, în cazul în care acestea au un impact asupra securității portului respectiv.

Astfel, pentru a asigura instaurarea echilibrată a unor măsuri utile în conformitate cu principiul proporționalității, colegiitorii au avut posibilitatea și opțiunea 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, dintre cele 1 087 de porturi în care se află una sau mai multe instalații portuare care fac obiectul unui plan de securitate aprobat în temeiul regulamentului, 405 porturi au fost considerate ca intrând sub incidența dispozițiilor articolului 2 alineatul (4) din directivă, cu alte cuvinte 37,2 % 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 insule⁹.

5.2. Cunoașterea amenințărilor și sensibilizarea părților implicate

Activitatea realizată în cursul evaluărilor de securitate permite identificarea bunurilor și a 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.

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 securitatea (servicii de poliție, de gardă de coastă, de afaceri maritime, vamale etc.) și de asemenea, în majoritatea cazurilor, din operatorii privați care acționează în port. Această structură reprezintă un forum adecvat pentru schimburile esențiale de informații, precum și un mijloc de diseminare a cunoștințelor cu privire la amenințări, promovând astfel sensibilizarea tuturor părților implicate.

⁹ Aceste porturi care dispun de o instalație portuară unică reprezintă o proporție importantă dintre porturile 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 %).

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 esențiale 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.

5.3. Controlul și supravegherea planurilor de securitate portuară

Conform articolului 13 din directivă, statele membre trebuie să efectueze inspecții care să le permită exercitarea unei supravegheri adecvate și periodice a planurilor de securitate portuară și a punerii în aplicare a acestora. Acesta este un aspect esențial, care nu este încă realizat în mod adecvat în toate statele membre, în principal din cauza 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 umane de care dispune. Acest rol de monitorizare a fost atribuit fie administrațiilor centrale, fie administrațiilor locale, fie unor echipe polivalente formate din mai multe organisme administrative (ministerul transporturilor, poliție, vamă, căpitănie etc.). Auditurile au fost concepute pentru verificarea faptului că planurile sunt conforme cu normele și cu dispozițiile stabilite în anexa II la directivă, că măsurile de securitate puse în aplicare efectiv în porturi corespund cerințelor planului și sunt corect implementate.

Aceste sarcini sunt efectuate conform unui program de lucru care face obiectul unei aprobări periodice. În cazul constatării unei deficiențe, se face o propunere în scopul corectării acesteia. Pe baza raportului transmis 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 prin intermediul unor audituri periodice.

Rapoartele auditorilor naționali, precum și cele ale inspectorilor Comisiei, servesc ca fundament pentru consilierea și asistența furnizate autorităților competente ale porturilor de către autoritățile naționale, în vederea corectării deficiențelor constatate. Această practică trebuie încurajată și dezvoltată. Din păcate, după cum s-a menționat, anumite state membre încă nu asigură în mod sistematic acest control de conformitate într-un mod regulat și corespunzător. Este important ca resursele umane și financiare necesare pentru aceste sarcini de monitorizare să fie asigurate cât mai curând posibil. În viitor, se va acorda mai multă atenție acestui aspect; sistemele actuale de monitorizare a planurilor de securitate portuară încă au nevoie de îmbunătățiri în mai multe state membre.

6. CONCLUZIE

Activitatea de evaluare a punerii în aplicare a Directivei 2005/65/CE a arătat că au fost înregistrate progrese semnificative suplimentare, dar că măsurile de securitate necesare pentru aplicarea tuturor dispozițiilor din anexele I și II ale directivei necesită în continuare îmbunătățiri în unele state membre.

Nivelul de coordonare în materie de securitate între autoritățile locale, operatorii portuari și organismele publice de asigurare a respectării legii a continuat să crească în porturile europene. Efectul combinat al punerii în aplicare a regulamentului și al aplicării directivei a permis realizarea unui cadru credibil pentru prevenirea atentatelor la securitatea porturilor și pentru obținerea unei protecții adecvate a navelor din porturi și a activităților comerciale portuare. Cu toate că impactul măsurilor este dificil de evaluat în ceea ce privește descurajarea comiterii de acte teroriste, autoritățile portuare confirmă existența unor efecte apreciabile asupra actelor de contrabandă, a furturilor și a actelor răuvoitoare, care au înregistrat o scădere semnificativă. 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 în cadrul zonelor operaționale ale portului. Aceste măsuri s-au dovedit a fi foarte importante pentru ameliorarea eficacității activităților portuare în ceea ce privește securitatea și protecția persoanelor, a mărfurilor și a navelor din porturi, într-un mediu foarte concurențial.

Numărul mare de inspecții realizate în domeniul securității portuare a contribuit, de asemenea, în mod semnificativ, la acest nivel ridicat de securitate portuară; constatările sunt transmise statelor membre prin intermediul comitetului MARSEC, iar schimbul de bune practici este promovat.

După cum a reamintit Comisia în comunicarea sa din 23 mai 2013 („*Porturile: un motor al creșterii economice*”)¹⁰, 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, sistemele de securitate ale instalațiilor portuare și cele ale portului trebuie să se completeze perfect. Obținerea unor relații eficace între port, instalațiile sale portuare și navele care le folosesc rămâne o provocare majoră pentru operatori și pentru administrații.

Efectul combinat al regulamentului și al directivei constituie elementul principal pentru securizarea porturilor noastre și, prin urmare, contribuie în mod direct la obiectivele privind o

¹⁰ COM(2013) 295 final.

uniune a securității. Directiva este un bun exemplu în ceea ce privește modul în care infrastructura complexă eterogenă poate fi asigurată prin evaluări individuale și planuri corespunzătoare bazate pe o abordare comună și prin promovarea coordonării și a comunicării între numeroasele părți interesate implicate. Furnizarea de planuri care includ măsuri prevăzute pentru trei niveluri diferite de securitate corespunde nevoilor în materie de securitate și nevoilor operaționale, asigurând o flexibilitate deplină.

Comisia consideră că, în prezent, acest sistem răspunde așteptărilor și că Directiva 2005/65 privind consolidarea securității portuare nu trebuie modificată în acest stadiu.

În decursul lunilor următoare, statele membre vor reexamina evaluările și planurile de securitate portuară conform dispozițiilor articolului 10 din directivă, care prevede că această reexaminare trebuie realizată cel puțin din cinci în cinci ani. Prin urmare, Comisia consideră 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 aferent porturilor respective.

În plus, programul de lucru multianual privind inspecțiile Comisiei va continua să includă examinări detaliate ale măsurilor de securitate portuară. De exemplu, implementarea și aplicarea procedurilor prevăzute de planurile de securitate portuară care urmează să fie aplicate pasagerilor și vehiculelor care vor fi îmbarcate pe nave RO-RO (care, prin natura lor, sunt deosebit de vulnerabile) vor face obiectul examinării în continuare și monitorizării de către serviciile de inspecție ale Comisiei. De asemenea, în cazul serviciilor de transport maritim internațional, abordarea privind controalele la cele două extremități ale liniei maritime va fi aplicată în continuare pentru a verifica și a garanta faptul că statele membre vizate cooperează la evaluarea securității portuare.

În fine, Comisia va continua să colaboreze cu statele membre pentru a ameliora punerea în aplicare a 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 monitorizeze aplicarea acestei directive și va continua să ia măsuri juridice în consecință în cazurile în care va considera acest lucru necesar.

