COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 28.5.2004
COM(2004) 393 final

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Proposta alterada de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa ao reforço da segurança nos portos

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

INTRODUÇÃO GERAL

A comunicação sobre a protecção do transporte marítimo (COM(2003) 229 final), que integrava uma proposta relativa à segurança dos navios e da interface navio/porto, actualmente na fase de tramitação legislativa e referida, no presente documento, por Regulamento (CE) n.º …/…., identifica a segurança nos portos como uma segunda etapa necessária para garantir a segurança quer do porto quer da interface porto/hinterland. A necessidade de protecção alarga-se às pessoas que trabalham ou se deslocam aos portos, às infra-estruturas e aos equipamentos, incluindo os meios de transporte. A presente proposta tem por base essa comunicação.

POR QUE ESTÃO OS PORTOS EM RISCO?

Os portos constituem um elo fundamental da cadeia de transporte, ligando o tráfego marítimo com o tráfego interior e os fluxos de passageiros. São frequentemente o pólo em torno do qual gravitam a actividade de expedição de mercadorias perigosas e as grandes unidades químicas e petroquímicas e/ou localizam-se, muitas vezes, perto de aglomerações urbanas. É evidente que os ataques terroristas a portos podem facilmente originar sérias perturbações nos sistemas de transportes, ter graves repercussões nas actividades económicas locais e atingir directamente as pessoas que se encontram no porto e as populações próximas. É neste contexto que a Comissão se propõe definir uma política global de segurança portuária.

DESENVOLVIMENTOS A NÍVEL INTERNACIONAL

Os trabalhos desenvolvidos a nível da IMO[1] culminaram em alterações à Convenção SOLAS[2] e na elaboração do Código ISPS[3]. A Comissão apresentou uma proposta de regulamento atinente à incorporação destas medidas no direito comunitário (COM(2003) 229 final), a qual segue actualmente a tramitação legislativa.

Embora esteja a ser elaborado, por um grupo de trabalho IMO-OIT[4], um código de boas práticas em matéria de segurança portuária, não será de esperar resultados a curto prazo. Acresce que tal código não seria juridicamente vinculativo. A Comissão considera portanto necessário que a UE avance com o seu próprio regime de segurança portuária. A presente proposta complementa os trabalhos desenvolvidos a nível da IMO e da OIT.

NECESSIDADE DE UMA DIRECTIVA RELATIVA À SEGURANÇA NOS PORTOS

As alterações à Convenção SOLAS, o Código ISPS e o regulamento proposto reforçarão a protecção do transporte marítimo instituindo medidas de segurança nos navios e nas instalações portuárias[5]. O âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º …/…. limita-se à

---

1 IMO: Organização Marítima Internacional

2 SOLAS: Salvaguarda da Vida Humana no Mar

3 ISPS: Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias

4 OIT: Organização Internacional do Trabalho

5 Por «instalação portuária» entende-se, neste contexto, o sítio em que tem lugar a interface navio/porto; o termo inclui, consoante adequado, os fundeadouros, os cais de espera e os acessos pelo lado do mar. Por «interface navio/porto» entende-se as interacções que ocorrem quando um navio é directa e

parte do porto que constitui a interface navio/porto, i.e. o terminal[6]. A presente proposta tem um propósito duplo: reforçar a segurança nas zonas portuárias não abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º …/… e assegurar uma maior eficácia das medidas de segurança instituídas nos termos desse regulamento reforçando a segurança nas zonas portuárias adjacentes. A proposta não prevê obrigações adicionais em domínios já abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º …/…. .

A Comissão considera, portanto, que a directiva agora proposta irá:

– Garantir e controlar a nível comunitário a instauração de um nível adequado de segurança nos portos, complementando e reforçando as medidas de segurança aplicáveis à interface navio/porto.

– Assegurar uma aplicação harmonizada e condições homogéneas em toda a União Europeia, de modo a evitar que os utentes comerciais dos portos se confrontem com situações distintas.

– Assegurar que a implementação das medidas de segurança necessárias a nível de todo o porto assente, na medida do possível, nos instrumentos introduzidos pelo Regulamento (CE) n.º …/…., maximizando assim a segurança com um ónus adicional mínimo para os portos.

Atendendo à diversidade dos portos comunitários (grandes e pequenos, de propriedade pública ou privada, etc.), e às diferentes actividades que neles coexistem (movimentação de carga, actividade industrial, entreposto, transporte, zonas de protecção ambiental, conurbações, etc.), uma directiva é o instrumento jurídico mais indicado para instaurar com a requerida flexibilidade o necessário nível comum de segurança nos portos da Comunidade.

Atendendo a que nos portos dos Estados-Membros já vigoram sistemas de segurança, a directiva agora proposta autoriza a manutenção das medidas e estruturas de segurança existentes, desde que compatíveis com as suas disposições.

Consequentemente, a Comissão:

– **Propõe que o Parlamento Europeu e o Conselho aprovem, com a maior brevidade, a presente proposta de directiva relativa ao reforço da segurança nos portos. Ela complementa as medidas de segurança introduzidas pelo regulamento relativo ao reforço da segurança dos navios e das instalações portuárias (Regulamento (CE) n.º …/....), assegurando que todo o porto fica, assim, coberto por um regime de segurança. A proposta abrange os portos que albergam uma ou mais instalações portuárias abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º …/….**

---

imediatamente afectado por actividades que implicam o movimento de pessoas ou mercadorias, ou o fornecimento de serviços portuários, de ou para o navio.

[6] Embora seja possível, teoricamente, que os Estados-Membros dêem uma interpretação extensiva ao termo "instalação portuária", nele incluindo todo o porto e, consequentemente, alargando a aplicação do Código ISPS ao porto no seu conjunto, tal interpretação afigura-se pouco provável.

TEOR DA DIRECTIVA RELATIVA À SEGURANÇA NOS PORTOS

As medidas necessárias para reforçar a segurança nos portos terão por base os seguintes princípios:

– A segurança no porto complementa a segurança dos navios e da interface navio/porto e assegura que as medidas de segurança a estes aplicáveis são reforçadas por medidas de segurança aplicáveis à totalidade da zona portuária;

– A avaliação da segurança do porto determina que medidas de segurança são necessárias, quando e onde;

– Os níveis de segurança diferenciam-se consoante o grau de risco: normal, acrescido e iminente;

– O plano de segurança do porto define as medidas e disposições a tomar para reforçar a segurança no porto;

– A autoridade de segurança portuária é responsável por identificar e implementar medidas de segurança adequadas, mediante a avaliação e o plano atrás referidos;

– O agente de segurança do porto coordena a elaboração e a aplicação do plano de segurança do porto;

– O comité de segurança portuária aconselha a autoridade responsável;

– Acções de formação e actividades de controlo servirão de suporte à aplicação das medidas necessárias.

PRINCÍPIOS GERAIS DA PROPOSTA

– A proposta prevê as mesmas estruturas e órgãos de segurança (avaliações, agentes, etc.) que o **Regulamento (CE) n.º …/….**, de modo a instituir um regime de segurança global para toda a cadeia logística marítima, do navio e da interface navio/porto ao porto na sua totalidade e à interface porto/hinterland. Esta abordagem possibilita a simplificação dos procedimentos e a obtenção de sinergias em matéria de segurança. Em particular, a directiva proposta:

– Prevê que os Estados-Membros definam o perímetro dos respectivos portos, para efeitos da aplicação da directiva;

– Estabelece para os Estados-Membros a obrigação de assegurarem a elaboração de avaliações e planos de segurança adequados para os portos;

– Prevê que os Estados-Membros determinem e comuniquem os níveis de segurança e as respectivas alterações;

– Prevê que os Estados-Membros designem, para cada porto ou grupo de portos, uma autoridade de segurança portuária. Trata-se da autoridade pública que será responsável pela identificação e implementação das medidas de segurança portuária;

– Prevê a designação de um agente de segurança para cada porto, a fim de assegurar a adequada coordenação da elaboração, actualização e monitorização das avaliações e planos de segurança;

– Estabelece o requisito geral de instituição de um comité de segurança consultivo, com uma composição representativa das funções operacionais e das funções de poder público exercidas no porto;

– Estabelece os requisitos mínimos a que devem obedecer as avaliações e planos de segurança;

– Prevê a designação de um ponto de contacto em cada Estado-Membro para assegurar a necessária comunicação com os restantes Estados-Membros e a Comissão;

– Prevê a realização de inspecções para controlo da aplicação das medidas de segurança portuária;

– Estabelece um procedimento para a adaptação das suas disposições.

ASPECTOS JURÍDICOS

A Comissão propõe para base jurídica da directiva o n.º 2 do artigo 80º do Tratado CE, sem prejuízo da legislação dos Estados-Membros em matéria de segurança nacional e das eventuais medidas que possam ser tomadas com base no Título VI do Tratado da União Europeia.

OBSERVAÇÕES ESPECIAIS

Artigo 1º:

Define o objecto da directiva.

Artigo 2º:

Estabelece o âmbito de aplicação da directiva.

Artigo 3º:

Dá as definições dos termos principais utilizados na directiva.

Artigo 4º:

Impõe aos Estados-Membros a obrigação de coordenarem estreitamente as medidas de segurança portuária com as medidas instituídas nos termos do regulamento relativo à segurança dos navios e das instalações portuárias.

Artigo 5º:

Impõe aos Estados-Membros a obrigação de designarem uma autoridade de segurança portuária. Esta será responsável pela identificação e implementação de medidas de segurança portuária adequadas.

Artigo 6º:

Impõe aos Estados-Membros a obrigação de assegurarem a realização de avaliações da segurança para todos os seus portos abrangidos pela directiva. A avaliação deverá ter em conta as características específicas das diferentes partes do porto, bem como as avaliações da segurança das instalações portuárias existentes no seu perímetro efectuadas nos termos do regulamento relativo à segurança dos navios e das instalações portuárias. Os requisitos a que devem obedecer as avaliações figuram no Anexo I.

Artigo 7º:

Impõe aos Estados-Membros a obrigação de assegurarem a elaboração de planos de segurança para todos os seus portos abrangidos pela directiva. O plano deverá ter em conta as características específicas das diferentes partes do porto, bem como os planos de segurança das instalações portuárias existentes no seu perímetro elaborados nos termos do regulamento relativo à segurança dos navios e das instalações portuárias. Os requisitos a que devem obedecer os planos figuram no Anexo II. Este artigo refere-se também à necessidade de uma formação e exercícios adequados, remetendo para o Anexo III, que contém os requisitos de formação básicos.

Artigo 8º:

A directiva impõe três níveis de segurança distintos. Os Estados-Membros são obrigados a introduzir esse sistema de níveis de segurança nos portos em causa e a estabelecer e comunicar os níveis de segurança a aplicar nas diferentes partes dos portos, bem como as suas alterações. Essa comunicação far-se-á com base no princípio da "necessidade de conhecer".

Artigo 9º:

Prevê a designação de um agente de segurança para cada porto abrangido pela directiva, o qual deverá possuir conhecimentos a nível local e autoridade suficientes para assegurar e coordenar adequadamente a elaboração, actualização e monitorização da avaliação e do plano de segurança do porto.

Artigo 10º:

Reconhecendo a necessidade de optimizar a cooperação entre as funções operacionais e as funções de poder público exercidas nos portos, este artigo prevê a instituição de um comité de segurança portuária consultivo que congregue estas partes interessadas na segurança do porto.

Artigo 11º:

Prescreve a revisão periódica da avaliação de segurança do porto.

Artigo 12º:

Prevê a possibilidade de designação, pelos Estados-Membros, de organizações de segurança portuária reconhecidas, na condição de tais organizações preencherem as condições estabelecidas no Anexo IV.

Artigo 13º:

Prevê a designação de pontos de contacto para a segurança portuária, que serão os interlocutores da Comissão para efeitos da aplicação da directiva.

Artigo 14º:

Impõe aos Estados-Membros a obrigação de estabelecerem um sistema de supervisão adequada e regular dos planos de segurança dos portos e da sua aplicação. Estabelece igualmente o processo de realização de inspecções supervisionadas pela Comissão para verificar a eficácia das medidas de segurança portuária e do controlo da sua aplicação.

Artigo 15º:

Prevê a possibilidade de adopção de disposições com vista à definição de procedimentos harmonizados para a aplicação das disposições específicas relativas aos anexos da directiva. Tais adaptações serão efectuadas mediante o procedimento de comitologia, conforme previsto no artigo 14º.

Artigo 16º:

A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo **Regulamento (CE) n.º …/….**. O comité delibera segundo o procedimento de regulamentação (artigos 5º e 7º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão[7]).

Artigo 17º:

Estabelece a confidencialidade das informações de segurança, em particular dos relatórios de inspecção e das respostas dos Estados-Membros.

Artigo 18º:

Prevê o estabelecimento, pelos Estados-Membros, de um regime de sanções eficazes, proporcionadas e dissuasivas a aplicar em caso de infracção da directiva.

Artigo 19º:

Refere-se à obrigação dos Estados-Membros de porem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à directiva um ano, o mais tardar, após a data da sua entrada em vigor.

Artigo 20º:

Contém as disposições relativas à entrada em vigor.

Artigo 21º:

Indica os destinatários da directiva.

---

[7] JO L 184 de 17.7.1999, p. 23

Anexo I:

Estabelece os requisitos a que deve obedecer a avaliação da segurança do porto.

Anexo II:

Estabelece os requisitos a que deve obedecer o plano de segurança do porto.

Anexo III:

Estabelece os requisitos básicos de formação.

Anexo IV:

Estabelece as condições que devem preencher as organizações de segurança portuária reconhecidas.

2004/0031 (COD)

Proposta alterada de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa ao reforço da segurança nos portos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[8],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [9],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões [10],

Deliberando nos termos do artigo 251º do Tratado[11],

Considerando o seguinte:

(1) Os actos malévolos e o terrorismo contam-se entre as ameaças mais graves para os ideais de democracia e de liberdade e os valores da paz, que constituem a própria essência da União Europeia.

(2) Importa salvaguardar a segurança das pessoas, infra-estruturas e equipamentos, incluindo os meios de transporte, nos portos e certas zonas adjacentes, protegendo-os de actos ilícitos e dos efeitos devastadores que acarretam. Tal protecção beneficiaria os utentes dos transportes, a economia e o conjunto da sociedade.

(3) Em [dia/mês] de 2003, o Parlamento Europeu e o Conselho da União Europeia aprovaram o Regulamento (CE) n.º …/…. relativo ao reforço da segurança dos navios e das instalações portuárias. As medidas de protecção do transporte marítimo previstas no regulamento são apenas uma parte das medidas necessárias para garantir um nível de segurança adequado em toda a cadeia de transporte conexa. O âmbito de aplicação do regulamento limita-se às medidas de segurança a bordo dos navios e na interface navio/porto imediata.

---

8 JO C … de …, p. …
9 JO C … de …, p. …
10 JO C … de …, p. …
11 JO C … de …, p. …

(4) A fim de assegurar a maior protecção possível dos sectores marítimo e portuário, deverão introduzir-se medidas de segurança nos portos. Tais medidas não deverão cingir-se à interface navio/porto mas cobrir todo o porto, protegendo assim as zonas portuárias e assegurando simultaneamente, com o reforço da segurança nas zonas adjacentes, uma maior eficácia das medidas de segurança instituídas nos termos do Regulamento (CE) n.º …/….. As medidas deverão ser aplicáveis a todos os portos que alberguem uma ou mais instalações portuárias abrangidas pelo regulamento.

(5) Sem prejuízo das disposições dos Estados-Membros em matéria de segurança nacional e das medidas que possam ser tomadas com base no Título VI do Tratado da União Europeia, os objectivos de segurança enunciados no considerando 2 deverão ser realizados mediante a adopção de medidas adequadas de política portuária que definam normas comuns para o estabelecimento de um nível de segurança suficiente em todos os portos da Comunidade.

(6) Os Estados-Membros deverão basear-se em avaliações pormenorizadas da segurança para delimitar com precisão a área portuária sensível em termos de segurança, bem como as medidas necessárias para garantir a adequada segurança do porto. Essas medidas deverão ser função do nível de segurança instituído e reflectir o perfil de risco das diferentes zonas do porto.

(7) Os Estados-Membros deverão elaborar planos de segurança portuária que reflictam integralmente as conclusões da avaliação da segurança do porto. A aplicação eficiente das medidas de segurança requer igualmente uma clara divisão de tarefas entre todas as partes envolvidas e a realização de exercícios regulares. A atribuição de tarefas e o estabelecimento de procedimentos para a realização de exercícios no quadro do plano de segurança do porto contribuirá significativamente para a eficácia das medidas de segurança portuária preventivas e correctivas.

(8) Os navios ro-ro são particularmente vulneráveis a actos ilícitos, em especial se transportarem simultaneamente passageiros e carga. Convirá prever medidas adequadas, com base numa avaliação do risco, que assegurem que os veículos de passageiros ou mercadorias que embarcam em navios ro-ro num serviço doméstico ou internacional não põem em perigo o navio, os passageiros e a tripulação e a carga. Essas medidas deverão ser executadas no interior do porto ou nas suas entradas, antes de os veículos embarcarem no navio, e de forma a perturbar o menos possível o desenrolar das operações.

(9) Os Estados-Membros deverão assegurar que as responsabilidades a nível da segurança do porto são claramente reconhecidas por todas as partes envolvidas. Os Estados-Membros deverão verificar a observância das regras de segurança, designar uma autoridade com clara competência para todos os seus portos, aprovar as avaliações e planos de segurança dos portos, determinar e comunicar os níveis de segurança, assegurar que as medidas são devidamente comunicadas, aplicadas e coordenadas e providenciar a melhoria da eficácia das medidas de segurança e vigilância através da instituição de uma plataforma consultiva na comunidade portuária.

(10) Os Estados-Membros deverão aprovar as avaliações e planos de segurança e controlar a sua aplicação nos portos. A eficácia desse controlo deverá ser objecto de inspecções supervisionadas pela Comissão.

(11) Cada Estado-Membro deverá assegurar a existência de um ponto de contacto, que será o interlocutor da Comissão e dos restantes Estados-Membros.

(12) A presente directiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, nomeadamente, pela Carta dos Direitos Fundamentos da União Europeia.

(13) As medidas necessárias para a aplicação da presente directiva deverão ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão[12]. Convirá prever um procedimento de adaptação da presente directiva para ter em conta a evolução dos instrumentos internacionais e, à luz da experiência adquirida, adaptar ou complementar as disposições dos anexos sem alargar o âmbito de aplicação da directiva.

(14) Atendendo a que os objectivos da acção prevista, nomeadamente a introdução e aplicação equilibradas de medidas adequadas no domínio da política de transporte marítimo e da política portuária, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão europeia da presente directiva, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5° do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade enunciado no mesmo artigo, a presente directiva limita-se às regras básicas comuns necessárias para alcançar os objectivos de segurança dos portos e não excede o necessário para o efeito,

~~APROVARAM~~ **ADOPTARAM** A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º
Objecto

1. A presente directiva tem por objectivo principal o estabelecimento e a aplicação de medidas comunitárias destinadas a reforçar a segurança nos portos face às ameaças de actos ilícitos intencionais.

   É igualmente seu objectivo assegurar uma maior eficácia das medidas de segurança instituídas nos termos do Regulamento (CE) n.º …/… reforçando a segurança nas zonas portuárias adjacentes.

2. As medidas a que se refere o n.º 1 consistem:

   a) no estabelecimento de regras básicas comuns no que se refere às medidas de segurança portuária;

   b) no estabelecimento de um dispositivo de aplicação das referidas regras;

   c) no estabelecimento de mecanismos adequados de controlo da conformidade.

[12] JO L 184 de 17.7.1999, p. 23

Artigo 2º
Âmbito de aplicação

1. A presente directiva refere-se às medidas de segurança aplicáveis ou que afectam as pessoas, infra-estruturas e equipamentos, incluindo os meios de transporte, presentes no porto e nas zonas adjacentes com impacto directo ou indirecto na segurança do porto.

2. As medidas previstas na presente directiva são aplicáveis aos portos situados no território dos Estados-Membros que alberguem uma ou mais instalações portuárias abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º …/…. .

3. Os Estados-Membros determinarão o perímetro de cada porto para efeitos da aplicação da presente directiva, tendo devidamente em conta a informação decorrente da avaliação da segurança do porto.

4. Quando o perímetro de uma instalação portuária na acepção que lhe é dada no Regulamento (CE) n.º …/…., conforme definida pelo Estado-Membro, abranja todo o porto, as disposições do Regulamento (CE) n.º …/…. aplicáveis prevalecem sobre as disposições da presente directiva.

Artigo 3º
Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Porto» ou «porto marítimo», uma área em terra e na água em que foram feitas obras e instalados equipamentos que permitam, principalmente, a recepção de navios, a sua carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a recepção e entrega de mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros.

2. «Interface navio/porto», as interacções que ocorrem quando um navio é directa e imediatamente afectado por actividades que implicam o movimento de pessoas ou mercadorias, ou o fornecimento de serviços portuários, de ou para o navio.

3. «Instalação portuária», o sítio em que tem lugar a interface navio/porto; inclui, consoante adequado, os fundeadouros, os cais de espera e os acessos pelo lado do mar.

4. «Ponto de contacto para a protecção do transporte marítimo», o organismo designado por cada Estado-Membro para ser o interlocutor da Comissão e dos outros Estados-Membros e para facilitar, supervisionar e prestar informações sobre a aplicação das medidas de protecção do transporte marítimo estabelecidas na presente directiva, bem como das medidas estabelecidas no Regulamento (CE) n.º …/… .

5. «Autoridade de segurança portuária», a autoridade competente para as questões de segurança num porto.

Artigo 4º

Coordenação com as medidas instituídas nos termos do Regulamento (CE) n.º …/…

Os Estados-Membros devem assegurar uma coordenação estreita das medidas de segurança portuária instituídas nos termos da presente directiva com as medidas instituídas nos termos do Regulamento (CE) n.º …/…..

Artigo 5º

Autoridade de segurança portuária

1. Os Estados-Membros designarão uma autoridade de segurança portuária para cada porto abrangido pela presente directiva. Pode ser designada uma mesma autoridade de segurança portuária para vários portos.

2. A autoridade de segurança portuária será responsável por identificar e implementar medidas de segurança portuária adequadas, mediante avaliações da segurança e planos de segurança do porto.

3. Os Estados-Membros podem designar como autoridade de segurança portuária uma "autoridade competente para a protecção do transporte marítimo" conforme definida no Regulamento (CE) n.º …/….

Artigo 6º

Avaliação da segurança do porto

1. Os Estados-Membros devem assegurar a realização de uma avaliação da segurança de cada porto abrangido pela presente directiva. Essa avaliação deverá ter na devida conta as características específicas das diferentes partes do porto, bem como as avaliações da segurança das instalações portuárias existentes no seu perímetro efectuadas nos termos do Regulamento (CE) n.º …/… . As avaliações da segurança devem ser aprovadas pelo Estado-Membro.

2. A realização da avaliação da segurança do porto deve obedecer aos requisitos estabelecidos no Anexo I da presente directiva.

3. As avaliações da segurança podem ser efectuadas por uma organização de segurança portuária reconhecida, conforme referido no artigo 12º.

Artigo 7º

Plano de segurança do porto

1. Os Estados-Membros devem assegurar a elaboração, manutenção e actualização de um plano de segurança do porto com base na respectiva avaliação da segurança. Esse plano deverá ter devidamente em conta as características específicas das diferentes partes do porto e incorporar os planos de segurança das instalações portuárias existentes no seu perímetro elaborados nos termos do Regulamento (CE) n.º …/… . Os planos de segurança devem ser aprovados pelo Estado-Membro. Os planos só podem ser aplicados depois de aprovados.

2. O plano de segurança do porto identificará, para cada nível de segurança referido no artigo 8º:

a) os procedimentos a seguir;

b) as medidas a instituir;

c) as acções a desenvolver.

3. A elaboração do plano de segurança do porto deve obedecer aos requisitos estabelecidos no Anexo II da presente directiva.

4. Os planos de segurança podem ser elaborados por uma organização de segurança portuária reconhecida, conforme referido no artigo 12º.

5. Os Estados-Membros devem assegurar que a aplicação do plano de segurança do porto é coordenada com as outras actividades de controlo efectuadas no porto.

6. Os Estados-Membros devem assegurar a realização de acções de formação e exercícios adequados, tendo em conta os requisitos básicos de formação estabelecidos no Anexo III.

7. O plano de segurança do porto deve, em especial, prever a realização pelas autoridades nacionais competentes, com base numa avaliação do risco, de controlos de segurança adequados aos veículos de passageiros ou mercadorias que vão embarcar em navios que transportem também passageiros.

Esta disposição específica é aplicável às viagens domésticas e internacionais; no caso de viagens internacionais, os Estados-Membros interessados devem cooperar na avaliação do risco.

Artigo 8º
Níveis de segurança

1. Os Estados-Membros devem introduzir um regime de níveis de segurança nos portos.

2. Serão estabelecidos 3 níveis de segurança, conforme previsto no Regulamento (CE) n.º …/…:

– Nível de segurança 1: o nível de segurança em que devem vigorar permanentemente medidas de segurança mínimas adequadas;

– Nível de segurança 2: o nível de segurança em que devem vigorar durante um determinado período medidas de segurança adicionais adequadas devido a risco acrescido de incidente de segurança;

– Nível de segurança 3: o nível de segurança em que devem vigorar durante um período limitado medidas de segurança suplementares especiais devido à probabilidade ou iminência de um incidente de segurança, mesmo que não seja possível identificar o alvo.

3. Os Estados-Membros determinarão os níveis de segurança aplicáveis. A cada nível de segurança, o Estado-Membro em causa pode determinar a aplicação de medidas de segurança distintas em diferentes partes do porto, em função das conclusões da avaliação da segurança do porto.

4. Os Estados-Membros devem comunicar os níveis de segurança vigentes em cada porto, bem como qualquer sua eventual alteração. Os níveis de segurança serão comunicados exclusivamente às pessoas que necessitem de os conhecer em conformidade com o plano de segurança do porto.

Artigo 9º
Agente de segurança do porto

1. Para cada porto será designado um agente de segurança. Cada porto deve ter um agente de segurança próprio. Tratando-se de portos adjacentes de pequena dimensão, o agente de segurança pode ser o mesmo.

2. O agente de segurança do porto desempenhará a função de correspondente para as questões relacionadas com a segurança do porto e deve possuir uma autoridade e conhecimentos a nível local suficientes para assegurar e coordenar adequadamente a elaboração, actualização e monitorização da avaliação e do plano de segurança do porto.

3. Se as funções de agente de segurança do porto e de agente de segurança de instalação portuária designado nos termos do Regulamento (CE) n.º …/… não forem desempenhadas pela mesma pessoa, deve assegurar-se uma cooperação estreita entre todos estes agentes.

Artigo 10º
Comité de segurança portuária

1. Os Estados-Membros devem assegurar a instituição de comités de segurança portuária com funções de aconselhamento em questões práticas nos portos abrangidos pela presente directiva, salvo se as características específicas do porto tornarem supérfluo tal comité.

2. A composição do comité de segurança portuária poderá diferir de porto para porto, mas deverá sempre reflectir as funções operacionais e as funções de poder público exercidas no porto. O funcionamento do comité terá por base o princípio da "necessidade de conhecer".

Artigo 11º
Revisão

1. Os Estados-Membros devem assegurar a revisão das avaliações e planos de segurança dos portos cada vez que ocorram mudanças com incidências na segurança. As avaliações e planos devem ser revistos pelo menos de cinco em cinco anos. As avaliações e planos revistos devem ser aprovados pelo Estado-Membro. Um plano revisto só pode ser aplicado depois de aprovado.

2. A revisão das avaliações e planos de segurança dos portos pode ser efectuada por uma organização de segurança portuária reconhecida, conforme referido no artigo 12º.

Artigo 12º
Organizações de segurança portuária reconhecidas

Os Estados-Membros podem designar organizações de segurança portuária reconhecidas para os fins especificados na presente directiva. Essas organizações devem preencher as condições estabelecidas no Anexo IV.

Artigo 13º
Ponto de contacto para a segurança portuária

Os Estados-Membros devem designar, para os aspectos de segurança portuária, o ponto de contacto designado nos termos do Regulamento (CE) n.º …/… para a protecção do transporte marítimo.

O ponto de contacto para a segurança portuária comunicará à Comissão a lista dos portos abrangidos pela presente directiva.

O ponto de contacto para a segurança portuária elaborará e conservará a lista dos dados de contacto das autoridades de segurança portuária e dos agentes de segurança dos portos. A lista será comunicada à Comissão e actualizada sempre que se verifiquem alterações.

Artigo 14º
Aplicação e controlo da conformidade

1. Os Estados-Membros devem instituir um sistema que garanta uma supervisão adequada e regular dos planos de segurança dos portos e da sua aplicação.

2. Seis meses após a data referida no artigo 19º, a Comissão, em cooperação com os pontos de contacto a que se refere o artigo 13º, dará início a inspecções, incluindo inspecções de uma amostra adequada de portos, destinadas a controlar a aplicação da presente directiva pelos Estados-Membros. As inspecções devem ter em conta os dados fornecidos pelos pontos de contacto, incluindo os relatórios de controlo. Os procedimentos para a realização das inspecções serão adoptados mediante o procedimento a que se refere o n.º 2 do artigo 16º.

3. Os agentes mandatados pela Comissão para realizarem as inspecções previstas no n.º 2 devem apresentar, antes de procederem à inspecção, uma autorização escrita emanada da Comissão especificando a natureza e o objectivo da inspecção, bem como a data prevista para o seu início. Em tempo útil antes da realização das inspecções, a Comissão informará os Estados-Membros interessados.

   O Estado-Membro interessado deve aceitar estas inspecções e zelar por que os organismos ou as pessoas em causa as aceitem igualmente.

4. A Comissão transmitirá os relatórios de inspecção ao Estado-Membro interessado, que, no prazo de três meses a contar da sua recepção, deve comunicar com suficiente detalhe as medidas adoptadas para corrigir as eventuais deficiências detectadas. O relatório e as respostas serão transmitidos ao comité referido no artigo 16°.

Artigo 15º
Adaptações

As disposições dos Anexos I a IV da presente directiva podem ser alteradas mediante o procedimento a que se refere o n.º 2 do artigo 16º, sem alargamento do âmbito de aplicação da directiva.

Artigo 16º
Comité

1. A Comissão será assistida pelo comité instituído pelo Regulamento (CE) n.º …/…, constituído por representantes dos Estados-Membros e presidido por um representante da Comissão.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5° e 7° da Decisão 1999/468/CE[13], tendo em conta o disposto no seu artigo 8°.

   O período previsto no n.º 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é fixado num mês.

Artigo 17º
Confidencialidade e divulgação de informações

1. Ao executar a presente directiva, a Comissão tomará medidas adequadas, em conformidade com as disposições da Decisão 2001/844/CE, CECA, Euratom da Comissão[14], para proteger as informações sujeitas ao requisito de confidencialidade a que tenha acesso ou que lhe sejam comunicadas pelos Estados-Membros.

   Os Estados-Membros tomarão medidas equivalentes em conformidade com a legislação nacional aplicável.

2. As pessoas que efectuam inspecções de segurança ou tratam informações confidenciais relacionadas com a presente directiva devem ser objecto de uma verificação de segurança do nível adequado pelo Estado-Membro de que são nacionais.

3. Sem prejuízo do direito de acesso do público a documentos, conforme estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho[15], os relatórios de inspecção e as respostas dos Estados-Membros a que se refere o n.º 4 do artigo 14º são secretos e não serão objecto de publicação. Esses relatórios e respostas

---

13 JO L 184 de 17.7.1999, p.23
14 JO L 317 de 3.12.2001, p.1
15 JO L 145 de 31.5.2001, p.43

serão disponibilizados exclusivamente às autoridades competentes, que os comunicarão apenas às partes interessadas que necessitem de os conhecer, em conformidade com as regras nacionais aplicáveis à divulgação de informações sensíveis.

4. Cada Estado-Membro deve, na medida do possível e em conformidade com a legislação nacional aplicável, tratar como confidenciais as informações respeitantes a outros Estados-Membros provenientes dos relatórios ou respostas.

5. Excepto nos casos em que for evidente que os relatórios ou respostas devem ou não devem ser divulgados, os Estados-Membros ou a Comissão consultarão o Estado-Membro interessado.

Artigo 18º
Sanções

Os Estados-Membros devem assegurar a instauração de um regime de sanções eficazes, proporcionadas e dissuasivas a aplicar em caso de infracção das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva.

Artigo 19º
Execução

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em […] [um ano após a data de entrada em vigor]. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

   Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas deverão conter uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades de referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 20º
Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia.*

Artigo 21º
Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*

ANEXO I
Avaliação da segurança do porto

A avaliação da segurança do porto constitui a base para a elaboração do plano de segurança do porto e a sua aplicação. A avaliação da segurança deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

– Identificação e avaliação dos bens e infra-estruturas que é importante proteger;

– Identificação das ameaças possíveis aos bens e infra-estruturas e da probabilidade da sua ocorrência, com vista à definição das medidas de segurança e sua ordem de prioridade;

– Identificação, selecção e hierarquização por ordem de prioridade das contramedidas e mudanças de procedimento e identificação do seu nível de eficácia na redução da vulnerabilidade; e

– Identificação dos pontos fracos, incluindo o factor humano, da infra-estrutura e das políticas e procedimentos aplicados.

Para esse efeito, a avaliação deverá abranger, pelo menos, os seguintes aspectos:

– Identificação de todas as zonas com impacto na segurança do porto e, consequentemente, do perímetro deste. Incluem-se aqui as instalações portuárias abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º …/…, cuja análise de risco servirá de ponto de partida;

– Identificação dos problemas de segurança decorrentes da interface das medidas de segurança das instalações portuárias com outras medidas de segurança do porto;

– Identificação dos grupos de risco a nível do pessoal do porto;

– Subdivisão do porto em zonas, se aconselhável, em função da probabilidade de constituírem alvo de actos ilícitos intencionais. As diferentes zonas serão avaliadas em função não apenas do seu perfil de alvo potencial directo, mas também da possibilidade de constituírem ponto de passagem para ataques a zonas vizinhas;

– Identificação das variações do risco, e.g. em função da sua sazonalidade;

– Identificação das características específicas de cada zona, nomeadamente localização, acessos, alimentação de energia eléctrica, sistema de comunicações, regime de propriedade, utentes e outros elementos julgados pertinentes para a segurança;

– Elaboração de cenários de ameaça potencial para cada zona identificada. Uma subzona ou infra-estrutura nela localizadas, carga, bagagem, pessoas ou equipamento de transporte que nela se encontrem podem constituir o alvo directo de uma ameaça identificada ou fazer parte de uma zona mais ampla definida no cenário;

– Identificação das consequências específicas de um cenário de ameaça. Estas podem incidir numa só ou em várias zonas. Deverão ser identificadas tanto as consequências

directas como as indirectas. O risco de baixas humanas deve merecer atenção especial;

– Identificação da possibilidade de potenciação dos efeitos de actos de interferência ilícita;

– Identificação das vulnerabilidades de cada zona;

– Identificação dos aspectos organizacionais pertinentes para a segurança geral do porto, incluindo a multiplicidade de autoridades com competências de segurança e os procedimentos e regras vigentes;

– Identificação das vulnerabilidades da segurança global do porto em relação com os aspectos da organização, da legislação e dos procedimentos;

– Identificação das medidas, procedimentos e acções destinados a reduzir as vulnerabilidades críticas. Deverá dar-se atenção à necessidade, e aos meios, de controlar ou restringir o acesso a todo ou a partes específicas do porto, incluindo a identificação dos passageiros, do pessoal do porto e outros trabalhadores, dos visitantes e dos tripulantes dos navios, bem como de vigilância de zonas ou actividades e de controlo da carga e das bagagens. Essas medidas, procedimentos e acções devem ser consentâneas com o risco percepcionado, que pode variar de zona para zona no porto;

– Definição de uma estrutura organizacional que permita reforçar a segurança do porto;

– Identificação de mecanismos de reforço das medidas, procedimentos e acções em caso de alteração do nível de segurança para um nível superior;

– Definição de regras específicas de tratamento de problemas de segurança tipificados, nomeadamente carga, bagagens, bancas, provisões ou pessoas "suspeitos", volumes não identificados, perigos notórios (e.g. uma bomba). Essas regras deverão servir para determinar em que condições será preferível tratar o problema *in loco* ou depois de o transferir para uma zona protegida;

– Identificação das medidas, procedimentos e acções destinados a limitar e mitigar as repercussões;

– Estabelecimento de uma divisão de tarefas compatível com a adequada e correcta aplicação das medidas, procedimentos e acções identificados;

– Tomada em consideração, quando adequado, da relação com outros planos de segurança (e.g. os planos de segurança das instalações portuárias) e outras medidas de segurança vigentes. Dever-se-á atender igualmente à relação com outros planos de intervenção (e.g. plano de combate a marés negras, plano portuário de contingência, plano de acção médica, plano de resposta a acidentes nucleares, etc.);

– Identificação dos requisitos de comunicação para o accionamento das medidas e procedimentos;

– Tomada em consideração das medidas de protecção das informações de segurança sensíveis. Determinação da "necessidade de conhecer" relativamente às pessoas directamente interessadas e, quando adequado, ao público em geral.

ANEXO II
Plano de segurança do porto

O plano de segurança estabelece as disposições de segurança a tomar no porto. O plano deve ter por base as conclusões da avaliação da segurança do porto. Deve estabelecer medidas concretas de forma clara e prever um mecanismo de controlo que permita a adopção de medidas correctivas adequadas quando necessário.

O plano de segurança deve abranger os seguintes aspectos gerais:

– Definição das zonas com impacto na segurança do porto. Dependendo da avaliação da segurança do porto, as medidas, procedimentos e acções poderão variar de zona para zona. Certas zonas poderão, com efeito, necessitar de medidas de prevenção mais rigorosas do que outras. Deverá dar-se especial atenção às interfaces entre zonas identificadas na avaliação da segurança;

– Coordenação das medidas de segurança relativas a zonas com características de segurança distintas;

– Instituição, se for caso disso, de medidas diferenciadas em função da parte do porto de que se trate, da alteração dos níveis de segurança e das informações específicas provenientes dos serviços de informações.

Com base nestes aspectos gerais, o plano de segurança atribuirá as tarefas e estabelecerá os planos de actividade nos seguintes domínios:

– Requisitos de acesso. Em algumas zonas, estes requisitos só se aplicarão quando os níveis de segurança excederem patamares mínimos. Os requisitos e patamares devem figurar em detalhe no plano de segurança do porto;

– Requisitos de controlo dos documentos de identificação, das bagagens e da carga. Estes requisitos poderão ser ou não aplicáveis, ou ser ou não integralmente aplicáveis, às diferentes zonas. As pessoas que pretendam entrar ou se encontrem numa zona poderão ser objecto de controlo. O plano de segurança deve dar resposta adequada às conclusões da avaliação da segurança do porto, que constitui a ferramenta para a identificação dos requisitos de segurança a estabelecer para cada zona e a cada nível de segurança. Caso se utilizem cartões de identificação especiais para fins de segurança do porto, deverão estabelecer-se procedimentos claros para a emissão, controlo da utilização e devolução de tais documentos. Esses procedimentos deverão ter em conta as características específicas de certos grupos de utentes do porto, possibilitando medidas diferenciadas que limitem o impacto negativo dos requisitos de acesso. As categorias a estabelecer deverão incluir, pelo menos, os marítimos, os agentes das autoridades, o pessoal permanente do porto, as pessoas que trabalham ou se deslocam regularmente ao porto, os residentes no porto e as pessoas que trabalham ou se deslocam ocasionalmente ao porto;

– Ligação com as autoridades responsáveis pelo controlo da carga, das bagagens e dos passageiros. Se necessário, o plano deve prever a ligação com os sistemas de informação e de desembaraço destas autoridades, incluindo os eventuais sistemas de desembaraço pré-chegada.

– Procedimentos e medidas para o tratamento de carga, bagagem, bancas, provisões ou pessoas suspeitas, incluindo a designação de uma zona protegida, bem como de outros problemas de segurança e incidentes de violação da segurança do porto;

– Requisitos de vigilância de zonas ou de actividades nelas exercidas. A determinação da necessidade de vigilância e das soluções técnicas a utilizar terá por base a avaliação da segurança do porto;

– Sinalização. As zonas sujeitas a requisitos (acesso e/ou controlo) devem ser adequadamente sinalizadas. Os requisitos de acesso e de controlo devem ter em conta a legislação aplicável e as práticas vigentes. A vigilância de actividades deve ser devidamente indicada, se a legislação nacional a isso obrigar;

– Comunicações e habilitação de segurança. As informações de segurança relevantes devem ser comunicadas correctamente em conformidade com as normas de habilitação de segurança incluídas no plano. Atendendo à sensibilidade de certas informações, a comunicação terá por base o princípio da "necessidade de conhecer", devendo todavia prever-se, nos casos necessários, procedimentos para as comunicações dirigidas ao público em geral. As normas de habilitação de segurança devem fazer parte do plano e destinam-se a proteger da divulgação não autorizada as informações de segurança sensíveis.

– Notificação de incidentes de segurança. A fim de assegurar uma intervenção rápida, o plano de segurança deve estabelecer requisitos claros de notificação dos incidentes de segurança ao agente de segurança do porto e/ou à autoridade competente para a segurança do porto.

– Integração com outros planos ou actividades de prevenção. O plano deverá abordar expressamente a integração com outras actividades de prevenção e controlo exercidas no porto.

– Integração com outros planos de intervenção e/ou inclusão de medidas, procedimentos e acções específicos de intervenção. O plano deverá expor em detalhe a interacção e coordenação com outros planos de intervenção ou emergência. Onde necessário, os conflitos existentes deverão ser resolvidos e as lacunas colmatadas.

– Requisitos de formação e de realização de exercícios.

– Organização operacional da segurança do porto e métodos de trabalho. O plano de segurança deve detalhar a organização, bem como a divisão de tarefas e os métodos de trabalho a nível da segurança do porto. Deve igualmente especificar as modalidades de coordenação com os agentes de segurança das instalações portuárias e dos navios, de acordo com as necessidades. Deve ainda definir as tarefas do comité de segurança portuária, no caso de este existir.

– Procedimentos de adaptação e actualização do plano.

ANEXO III
Requisitos básicos de formação

Pelo menos uma vez por ano, mas sem exceder um intervalo de 18 meses, deverão realizar-se exercícios de vários tipos, com a eventual participação dos agentes de segurança das instalações portuárias, em conjunção com as autoridades pertinentes dos Estados-Membros, os agentes de segurança das companhias e os agentes de segurança dos navios, se disponíveis. Os pedidos de participação de agentes de segurança de companhias ou navios em exercícios conjuntos devem ter em conta as incidências na segurança e no serviço do navio. Os exercícios devem testar as comunicações, a coordenação, a disponibilidade de recursos e a capacidade de intervenção. Os exercícios poderão:

(1) ser efectuados em escala real ou no terreno;

(2) consistir em simulações em maqueta ou seminários; ou

(3) ser combinados com outros exercícios, nomeadamente exercícios de intervenção de emergência ou outros exercícios realizados pelas autoridades públicas.

ANEXO IV
Condições que devem preencher as organizações de segurança portuária reconhecidas

Uma organização de segurança portuária reconhecida deve poder demonstrar:

(1) competências nos aspectos de segurança do porto pertinentes;

(2) conhecimento adequado das operações portuárias, incluindo da configuração e construção do porto;

(3) conhecimento adequado de outras operações com impacto na segurança e que possam afectar a segurança do porto;

(4) capacidade para avaliar os riscos potenciais para a segurança do porto;

(5) capacidade para actualizar e aperfeiçoar as competências do seu pessoal em matéria de segurança portuária;

(6) capacidade para verificar que o seu pessoal continua a ser digno de confiança;

(7) capacidade para manter as medidas adequadas para evitar a divulgação não autorizada de material sensível em matéria de segurança, ou o acesso não autorizado a esse material;

(8) conhecimento da legislação nacional e internacional pertinente e das regras de segurança;

(9) conhecimento das actuais ameaças contra a segurança, nas suas diferentes formas;

(10) conhecimentos em matéria de identificação e detecção de armas e substâncias e engenhos perigosos;

(11) conhecimentos em matéria de identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança do porto;

(12) conhecimento das técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança;

(13) conhecimento dos equipamentos e sistemas de segurança e vigilância e suas limitações operacionais.

Uma organização de segurança portuária reconhecida que tenha efectuado a avaliação da segurança de um porto ou procedido à revisão da avaliação da segurança de um porto não está autorizada a elaborar ou a rever o plano de segurança desse porto.

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

Domínio(s) político(s): Política de transportes terrestres, aéreos e marítimos

Actividade(s): Aplicação das medidas de segurança portuária e controlo da sua aplicação

DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO: DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVA AO REFORÇO DA SEGURANÇA NOS PORTOS

1. RUBRICA ORÇAMENTAL + DESIGNAÇÃO

06 **07 01**~~02 03 02~~ Segurança física dos transportes

06 01 04 13 Segurança dos transportes — Despesas de gestão administrativa

06 02 11 03 Comités

2. DADOS QUANTIFICADOS GLOBAIS

2.1 Dotação total da acção (parte B): cf. ponto 6.1

2.2 Período de aplicação

Indefinido, com início em 2006

2.3 Estimativa global plurianual das despesas

a) Calendário das dotações de autorização/dotações de pagamento (intervenção financeira) (*cf. ponto 6.1.1*)

Milhões de euros (três casas decimais)

	Ano 2004	2005	2006	2007	2008	2009 e exerc. segs.	Total
Dotações de autorização (DA)	0	0	0,142	0,126	0,**126**~~2~~ ~~76~~	0,126	0,**520**~~6~~ ~~70~~
Dotações de pagamento (DP)	0	0	0,142	0,126	0,**126**~~2~~ ~~76~~	0,126	0,**520**~~6~~ ~~70~~

b) Assistência técnica e administrativa (ATA) e despesas de apoio (DDA) (*cf. ponto 6.1.2*)

DA	0	0	0	0	0**,150**	0	0**,150**
DP	0	0	0	0	0**,150**	0	0**,150**

Subtotal a+b							
DA	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670
DP	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670

c) Incidência financeira global dos recursos humanos e outras despesas de funcionamento (*cf. pontos 7.2 e 7.3*)

DA/DP	0	0	1,028	0,991	0,991	0,991	4,001

TOTAL a+b+c							
DA	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671
DP	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671

2.4 Compatibilidade com a programação financeira e as perspectivas financeiras

Nova acção

[X] A proposta é compatível com a programação financeira existente.

[...] A proposta implica uma reprogramação da rubrica em causa das perspectivas financeiras.

[...] A proposta pode implicar o recurso às disposições do acordo interinstitucional.

2.5 Incidência financeira nas receitas[16]

[X] A proposta não tem implicações financeiras (refere-se a aspectos técnicos relativos à execução de uma medida).

3. CARACTERÍSTICAS ORÇAMENTAIS

Natureza da despesa		**Nova**	**Participação da EFTA**	**Participação dos países candidatos**	**Rubrica das PF**
DNO	DND	NÃO	NÃO	NÃO	**N.º** 3

4. BASE JURÍDICA

N.º 2 do artigo 80º do Tratado CE

[16] Para mais elementos, ver exposição de motivos.

5. DESCRIÇÃO E JUSTIFICAÇÃO

5.1 Necessidade de intervenção comunitária[17]

5.1.1 Objectivos visados

Após o 11 de Setembro de 2001, a União Europeia reiterou o seu apoio à comunidade internacional implementando os meios necessários para lidar com a ameaça terrorista. Consequentemente, a UE desenvolveu legislação no domínio da segurança da aviação e centrou atenções no problema de o transporte marítimo internacional poder servir de veículo a acções terroristas. Um documento recente da OCDE[18] sumaria as ameaças terroristas a que estão expostos o transporte marítimo e os portos.

A Conferência Diplomática da IMO, de 12 de Dezembro de 2002, adoptou alterações à Convenção SOLAS e o Código ISPS conexo, que estabelecem um regime de protecção do transporte marítimo internacional e da interface navio/porto.

Os resultados desta conferência estão a ser incorporados na legislação comunitária na forma de um regulamento, com vista a garantir uma aplicação uniforme. Parte das disposições não obrigatórias do Código ISPS tornar-se-á obrigatória e os textos da IMO serão adaptados por forma a atenderem às condições específicas da UE.

O âmbito de aplicação das regras da IMO limita-se, todavia, ao transporte marítimo internacional e à interface navio/porto. Embora constituam um importante passo em frente, essas regras, dada a limitação do seu âmbito de aplicação, criam um vazio de segurança indesejável ao excluírem as zonas exteriores à interface navio/porto. Esta é a consequência inevitável do modo como foram adoptadas estas novas regras de segurança: como alterações a uma Convenção Internacional existente. Reconheceu-se igualmente ser necessário um considerável volume de trabalho adicional para tratar o problema da segurança nos portos para além da interface navio/porto. Um grupo de trabalho misto IMO/OIT está a preparar orientações detalhadas em matéria de segurança dos portos, mas a sua elaboração poderá levar algum tempo. Este vazio temporário está já a ser colmatado por iniciativas a outros níveis, seja a aplicação de todas as novas regras da IMO a todo o porto (EUA) seja a adopção de medidas de segurança adicionais com impacto directo ou indirecto nos portos (medidas nacionais de segurança portuária nos Estados-Membros da UE; medidas como a Container Security Initiative-CSI, a Container Trade Partnership-CTPAT e a regra da notificação com 24 horas de antecedência nos EUA, etc.).

À luz do exposto, considera-se necessária uma directiva comunitária em matéria de segurança portuária a fim de:

– proporcionar aos Estados-Membros um enquadramento uniforme para o reforço da segurança nos portos;

– estabelecer uma abordagem uniforme para a integração das zonas portuárias marítimas e não-marítimas importantes num quadro global de segurança portuária;

---

17 Idem

18 OCDE, Direcção da Ciência, Tecnologia e Indústria, Comité do Transporte Marítimo, "Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact", Julho de 2003

– apoiar os esforços dos Estados-Membros tendentes a tornar os portos seguros quer para o transporte marítimo quer para as populações vizinhas e bem assim para o meio marinho e terrestre;

– garantir condições uniformes a nível da União Europeia para o acesso e o controlo dos mercados e actividades associados ao sector portuário.

5.1.2 Disposições adoptadas decorrentes da avaliação ex ante

Entre Fevereiro e Dezembro de 2002, os Estados-Membros e a Comissão participaram em três sessões técnicas da IMO e numa conferência diplomática, consagradas à discussão urgente da protecção do transporte marítimo internacional. A Comunidade considera necessária uma acção prioritária neste domínio.

Durante este período inicial, ficou claro que a segurança não começa nem acaba na proximidade do navio (a interface navio/porto). Para optimizar a eficácia, a protecção do transporte deve em última instância abarcar toda a cadeia de abastecimento, do vendedor ao comprador. Nesta cadeia, a segurança dos portos tem sido repetidamente considerada um factor crítico para a segurança geral do transporte (comunicação da Comissão sobre o reforço da protecção do transporte marítimo, OMA, "Maritime Security Bill" dos EUA, CTPAT). Assinale-se sobretudo que:

– Se não houver segurança na zona portuária adjacente à interface navio/porto, o risco de "contaminação" da instalação portuária protegida é elevado. Pode pois considerar-se que a poupança de custos nas medidas de segurança preventivas de base seria largamente excedida pelos custos decorrentes de controlos de segurança adicionais onerosos na interface navio/porto.

– O sector tem indicado, por diversas vezes, que até Julho de 2004 terá investido um montante significativo na instituição de medidas de segurança para os navios e as instalações portuárias. Consequentemente, há a vontade de eliminar lacunas patentes de segurança (insuficiência ou ausência de medidas de segurança no porto), que podem reduzir a eficácia de tal investimento. Atendendo à coexistência de instalações portuárias e não-portuárias nos portos, as lacunas na segurança geral do porto podem de facto causar problemas à segurança das interfaces navio/porto.

Noutras partes do mundo, uma segurança satisfatória nos portos é já considerada um elemento essencial para a segurança do tráfego marítimo. Níveis satisfatórios de segurança nos portos, em complemento da aplicação do Código ISPS, podem ser condição prévia para um fluxo de tráfego irrestrito à partida desses portos.

Para além do sinal negativo que a UE estaria a transmitir caso se limitasse a proteger a interface navio/porto e negligenciasse a segurança geral dos seus portos, os custos da inacção poderiam efectivamente subir a níveis alarmantes em caso de ataque terrorista conseguido. Em primeiro lugar, a preservação de vidas humanas é em si mesmo um objectivo. Em segundo lugar, a ameaça terrorista e o temor que provoca têm incidência directa na eficiência da economia global. Em terceiro lugar, em reacção a um ataque terrorista conseguido, muitos portos seriam provavelmente encerrados por algum tempo para se reavaliar o seu nível de segurança e a ameaça real a que estariam expostos. Um porto atacado pode, evidentemente, sofrer enormes danos a nível das suas instalações e da sua imagem comercial.

Alguns exemplos dados pela OCDE ilustram os custos económicos *strictu senso*[19]:

Uma disputa laboral nos portos da costa ocidental dos EUA resultou num *lock out* de 10 dias. Uma estimativa prudente situa em 467 milhões de dólares os custos concomitantes. Os carregadores indicaram a sua intenção de alterarem toda a sua cadeia logística, implicando custos gigantescos, caso o *lock out* prosseguisse.

– Os níveis médios de existências nos EUA reduziram-se na década de 90 de 1,57 meses para 1,36 meses em 2001. Em 2002 subiram para 1,43 meses. Esta evolução, resultante da incerteza e do temor quanto à estabilidade do abastecimento, destruiu os progressos alcançados em meia década e representa para os Estados Unidos um custo de capital adicional de 50 a 80 mil milhões de dólares[20].

– Uma simulação em escala real da entrada de contentores-bomba nos EUA, que em parte são interceptados no porto e em parte se infiltram pela cadeia logística, originou um custo total estimado de 58 mil milhões de dólares[21]. Seriam além disso necessários 92 dias para recuperar o atraso no movimento portuário. Esta estimativa tem em conta apenas os custos originados nos EUA, desprezando os custos originados noutras regiões.

Um quadro uniforme de segurança nos portos da UE reduzirá a concorrência interportuária a nível da segurança dentro da União e, no que respeita aos países terceiros, eliminará qualquer incentivo a comparações entre portos comunitários quando à sua segurança. Assim, uma directiva no domínio da segurança nos portos minimizará ou eliminará distorções da concorrência indesejáveis.

Assinale-se, finalmente, que é de esperar a criação de postos de trabalho adicionais, essencialmente em ligação com a aplicação do Código ISPS. No entanto, poderão também surgir oportunidades de emprego nas actividades de segurança portuária.

5.1.3 Disposições adoptadas na sequência da avaliação ex post

Nenhumas/Não aplicável.

5.2 Acções previstas e modalidades de intervenção orçamental

A directiva exige que os Estados-Membros identifiquem o perímetro dos portos por ela abrangidos. Os Estados-Membros deverão definir uma política de segurança para essas zonas e assegurar a realização e elaboração de avaliações e planos de segurança adequados e a sua actualização. A introdução e a aplicação da política de segurança para cada porto devem ser fiscalizadas por uma autoridade nacional central. Para se obter o nível comum de aplicação desejado, a directiva define, nos seus anexos, os aspectos prioritários a incluir nas avaliações e planos de segurança dos portos.

Uma vez que o sistema global deve ser coerente, para assegurar a sua fiabilidade a nível comunitário, a Comissão efectuará inspecções para verificar a aplicação dos planos nacionais adoptados nos termos da directiva.

---

19 OCDE, op.cit

20 "The Friction Economy", in *Fortune*, Fevereiro de 2003; Bowserbox, D and Closs, D., "Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy", in *Traffic World*, Abril de 2002.

21 Conference Board, Booz Allen Hamilton, Outubro de 2002.

5.3 Modalidades de execução

Gestão directa pela Comissão, com pessoal estatutário ou externo.

Uma vez que o controlo da aplicação se iniciará 18 meses mais tarde que o controlo efectuado nos termos do regulamento relativo ao reforço da segurança dos navios e das instalações portuárias, e dada a inevitável relação entre o controlo da segurança destes e o controlo da segurança dos portos, propõe-se que a experiência adquirida pelas entidades que executam aquele controlo seja aproveitada para o controlo da aplicação da directiva.

No entanto, a fim de introduzir no processo de controlo o necessário elemento de competência específica em matéria de segurança portuária, serão necessários oito inspectores de segurança adicionais (cf. ponto 7.1).

6. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

6.1 Incidência financeira total na parte B (para todo o período de programação)

O custo deste sistema é calculado adicionando os diferentes custos numa base anual, com início em 2006, altura em que se considera estar plenamente operacional a medida comunitária proposta.

6.1.1 Intervenção financeira

A directiva prevê um exercício de controlo e inspecção a efectuar pela Comissão. Estima-se que, a partir de 2006, se realizem anualmente 84 visitas de inspecção (5 dias por porto*€1500). ~~O exercício de controlo e inspecção será complementado com reuniões de peritos. Em 2008 far-se-á uma análise da aplicação da directiva e de eventuais iniciativas futuras (i.e. dois anos depois de a directiva produzir efeitos).~~

Estudos: a Comissão tenciona encomendar um estudo de avaliação do impacto e eficácia das medidas adoptadas. O estudo será efectuado em 2008 e subsequentemente de três em três anos. Esta avaliação regular é necessária para que Comissão possa, via o procedimento de comitologia, propor os ajustamentos ao sistema que se mostrem necessários. O custo unitário dos estudos é estimado em €150 000.

Visitas de inspecção: para o cálculo do número de inspecções, ver o ponto 7.1. No primeiro ano, prevê-se uma despesa adicional com o equipamento para o trabalho *in loco* (computadores portáteis).

6.1.1 Intervenção financeira

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 e exercícios seguintes	Total
~~(a) Estudos~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0,150~~	~~Cada 3 anos~~	~~0,150~~
(**a**~~b~~) Reuniões de peritos	0	0	0	0	0	0	0
(**b**~~c~~) Visitas de inspecção	0	0	0,126	0,126	0,126	0,126	0,504
(**c**~~d~~) Equipamento de trabalho	0	0	0,016	0	0	Após amortização	0,016
TOTAL	0	0	0,142	0,126	**0,126**~~0,276~~	0,126	0,**520**~~654~~

(Se necessário, explicar o método de cálculo)

6.1.2 Assistência técnica e administrativa (ATA), despesas de apoio (DDA) e despesas TI (dotações para autorização)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 e exerc. seguintes	Total
(a) ~~nada~~ **Estudos**		0			0**,150**	**Cada 3 anos**	0**,150**
(b) nada	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0**,150**	0	0**,150**

(Se necessário, explicar o método de cálculo)

7. INCIDÊNCIA NOS EFECTIVOS E DESPESAS ADMINISTRATIVAS

7.1 Incidência nos recursos humanos

A directiva prevê o controlo da conformidade. Propõe-se que esse controlo tenha por base a experiência adquirida com o controlo análogo efectuado nos termos do regulamento relativo à segurança dos navios e das instalações portuárias.

Para determinar o número de inspectores necessários há a considerar seis parâmetros:

– Cada inspecção deve ser efectuada por dois inspectores;

– O controlo da aplicação deve incluir a inspecção dos sistemas nacionais de controlos de segurança ao ritmo de um terço por ano. Atendendo a que exploração de portos diz respeito a um máximo de 20 Estados-Membros ~~(actuais e aderentes)~~, a estimativa actual é de 7 inspecções por ano;

– Um estudo das medidas de segurança vigentes nos portos comunitários identificou 769 portos na UE ~~e nos países aderentes~~, com base nos dados da Lloyds Fairplay. O controlo da aplicação da directiva deverá ser efectuado por meio de verificações pontuais nos portos a uma taxa de 10%/ano dos portos identificados;

– Estima-se que os controlos, os preparativos, as deslocações e a actividade de acompanhamento representem uma semana de trabalho por inspecção;

– Os inspectores efectuarão as inspecções de duas em duas semanas.

Obtém-se assim um número de cerca de 20 inspecções por ano e por inspector (considerando 40 semanas de trabalho por ano). Para realizar as inspecções são necessárias equipas de dois inspectores, pelo que 2 inspectores efectuarão por ano 20 inspecções. 10% de 769 portos representa cerca de 77 portos por ano. 1/3 dos sistemas nacionais de segurança representa 7 inspecções anuais, o que totaliza um mínimo de 84 inspecções por ano. Serão pois necessários 8 inspectores. Em termos de equipamento, serão necessários 8 computadores portáteis, a um preço unitário de € 2000.

Um administrador será responsável por todo o processo.

Tipos de postos de trabalho		Efectivos a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou suplementares		Total	Descrição das tarefas decorrentes da acção
		Número de postos de trabalho permanentes	Número de postos de trabalho temporários[22]		
Funcionários ou Agentes temporários	A	1	8		Administrador principal (existente) Administrador
	B	0	0 0		Inspectores de segurança Adjunto do administrador
	C	0			Secretários do serviço de inspectores
Total		1	8	9	

[22] ~~Estes números baseiam-se na premissa de a Agência Europeia da Segurança Marítima dispor dos efectivos necessários para desempenhar as funções que lhe são conferidas pelo n.° 7 do artigo 10° da proposta de regulamento.~~

7.2 Incidência financeira global dos recursos humanos

Tipo de recursos humanos	Montantes (€)	Método de cálculo *
Funcionários Agentes temporários	108 000 864 000	Custo médio dos funcionários da Comissão, despesas gerais incluídas (108 000 €/ano/funcionário)
Total	972 000	

Os montantes correspondem às despesas totais para doze meses.

7.3 Outras despesas de funcionamento decorrentes da acção

Comité de peritos: reuniões de 1 dia com peritos do sector para que a Comissão possa preparar as adaptações às regras previstas no artigo 15º da proposta de directiva. Estima-se serem necessárias três reuniões no primeiro ano; posteriormente, deverá ser suficiente uma reunião por ano.

Rubrica orçamental (n.º e designação)	Montante (€)	Método de cálculo
Dotação global 01 02 11 03 – Comités obrigatórios (COSS 27C730) [(1)]	56 250 (primeiro ano) 18 750 (seguintes)	3 reuniões do comité de representantes para a segurança marítima no primeiro ano 1 reunião nos anos seguintes. Reembolso das despesas de viagem dos peritos nacionais estimado, em média, em 25 x 750€/perito
Total	56 250 (primeiro ano) 18 750 (seguintes)	

Os montantes correspondem às despesas totais da acção para 12 meses.

[(1)] Especificar o tipo de comité, bem como o grupo a que pertence

I.	Total anual (7.2 + 7.3)	1 028 250€ (primeiro ano) 990 750€ (seguintes)
II.	Duração da acção	Indefinida
III.	Custo total da acção (I x II)	Indefinido

As necessidades em recursos humanos e administrativos serão cobertas pela dotação atribuída à DG gestora no âmbito do procedimento de atribuição anual.

8. ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO

8.1 Sistema de acompanhamento

Será criado um sistema de acompanhamento, envolvendo inspecções nos Estados-Membros e estudos de impacto periódicos.

Seis meses após a data de aplicação da directiva proposta, a Comissão, em cooperação com as autoridades nacionais, dará início à realização de inspecções para verificar as modalidades de controlo da aplicação dos planos nacionais adoptados no quadro da directiva. Estas inspecções terão em conta as informações fornecidas pelas autoridades nacionais, nomeadamente os relatórios de controlo.

8.2 Modalidades e periodicidade da avaliação prevista

A Comissão tenciona lançar um estudo de avaliação do impacto e da eficácia das medidas adoptadas. Tal estudo deverá ser realizado no ano N+2 e, subsequentemente, de três em três anos.

~~Seis meses após a data de aplicação da directiva proposta, a Comissão, em cooperação com as autoridades nacionais, dará início à realização de inspecções para verificar as modalidades de controlo da aplicação dos planos nacionais adoptados no quadro da directiva. Estas inspecções terão em conta as informações fornecidas pelas autoridades nacionais, nomeadamente os relatórios de controlo.~~

9. MEDIDAS ANTIFRAUDE

As actividades dos inspectores da Comissão para a protecção do transporte marítimo serão sujeitas aos procedimentos normais de auditoria da Comissão.

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO

IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS, EM ESPECIAL AS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

TÍTULO DA PROPOSTA

Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao reforço da segurança nos portos

NÚMERO DE REFERÊNCIA DO DOCUMENTO

COM(200~~3~~**4**) XXXX

A PROPOSTA

1. Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, por que é necessária legislação comunitária neste domínio e quais os seus principais objectivos?

Já se elaborou legislação comunitária no domínio da segurança dos navios e das instalações portuárias, que a presente directiva relativa à segurança nos portos complementará. Assim, também as medidas previstas na presente proposta devem ser aplicadas uniformemente na Comunidade, de forma a não prejudicar a coerência a nível da UE das medidas que a proposta visa complementar. Acresce que uma aplicação uniforme evita distorções da concorrência relacionadas com a segurança.

O IMPACTO NAS EMPRESAS

2. Quem será afectado pela proposta?

– Quais são os sectores de actividade afectados?

Carregadores, agentes, gestores dos portos e companhias instaladas no perímetro dos portos.

– Qual a dimensão das empresas afectadas (qual a concentração de pequenas e médias empresas)?

Nestes sectores exercem actividades empresas de todas as dimensões.

– Essas empresas localizam-se em áreas geográficas específicas da Comunidade?

Não; ~~treze~~ **20** Estados-Membros são abrangidos a título de Estado do porto. ~~Com as próximas adesões, este número aumenta para 20.~~

3. Que medidas terão as empresas de tomar para dar cumprimento à proposta?

Quando ainda não existam, estabelecer os procedimentos de segurança adequados e, se for caso disso, adquirir o equipamento necessário. Garantir a formação do pessoal para as necessidades de segurança. Poderá ser necessário pessoal suplementar.

4. Quais são os efeitos económicos prováveis da proposta?

– no emprego

Poderão ser criados postos de trabalho para as funções relacionadas com a segurança do porto, bem como nas empresas especializadas em segurança.

– no investimento e na criação de novas empresas

As companhias que exercem actividades no porto poderão ter de adquirir equipamento de segurança. As empresas especializadas em segurança poderão conhecer alguma expansão.

– na competitividade das empresas

Nenhum, na medida em que todas estarão sujeitas aos mesmos requisitos.

5. A proposta contém medidas destinadas a ter em conta a situação específica das pequenas e médias empresas (requisitos reduzidos ou diferentes, etc.)?

Não directamente, mas os requisitos assentam em avaliações caso a caso e estarão, portanto, bem adaptados às necessidades específicas, nos limites de um nível mínimo de segurança.

CONSULTAS

6. Organizações consultadas sobre a proposta e resumo das respectivas posições

– A Comissão consultou os Estados-Membros ~~e os países aderentes~~, bem como os representantes dos sectores interessados. As respostas indicam um claro reconhecimento da necessidade de medidas de segurança nos portos. A oportunidade de uma abordagem comunitária é amplamente aceite, na condição de as medidas previstas terem na devida conta a diferente estrutura dos portos e as várias estruturas neles existentes (ao nível da organização e em termos de nível de risco).

– Todas as organizações europeias representativas do sector participaram com o estatuto de observador nos trabalhos da IMO para a protecção do transporte marítimo. Nos trabalhos do grupo de trabalho misto IMO/OIT, que está a preparar orientações detalhadas em matéria de segurança portuária, participam representantes dos empregadores, dos trabalhadores e dos governos.

A Comissão lançou um estudo do impacto destas medidas. O consultor associou ao seu trabalho a Organização dos Portos Marítimos Europeus (ESPO), a Federação dos Operadores Portuários Privados Europeus (FEPORT) e a Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA).

O sector terá de investir em medidas de segurança para os navios e as instalações portuárias, mas manifesta alguma preocupação quanto à eficácia de tal investimento se não forem eliminadas as lacunas de segurança existentes (insuficiência ou ausência de medidas de segurança nos portos). Atendendo à coexistência de instalações portuárias e não-portuárias nos portos, as lacunas na segurança geral do porto podem de facto causar problemas à segurança das interfaces navio/porto.