KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 28.5.2004
KOM(2004) 393 v konečném znění

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Pozměněný návrh

SMERNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o zvýšení bezpečnosti přístavu

(předložená Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

VŠEOBECNÝ ÚVOD

Sdělení o bezpečnosti námořní dopravy (KOM(2003) 229 v konečném znění), které obsahuje návrh pro lodní bezpečnost a bezpečnost rozhraní loď/přístav, prochází v současné době legislativním procesem, je v tomto dokumentu uváděné jako nařízení (ES) č. …/…, identifikuje bezpečnost přístavu jako nezbytný druhý krok, který by měl zabezpečit jak přístav, tak rozhraní mezi přístavem a pevninou. Potřeba ochrany se rozšiřuje na lidi pracující nebo procházející přístavem, infrastrukturu a zařízení, včetně dopravních prostředků. Tento návrh vychází z výše uvedeného sdělení.

PROČ JSOU PŘÍSTAVY V NEBEZPEČÍ?

Přístavy jsou základním spojovacím článkem s celým dopravním řetězcem, který spojuje námořní a pozemní obchod a dopravu cestujících. Přístavy jsou často ústředním bodem dodávek nebezpečných nákladů, hlavními chemickými a petrochemickými výrobními centry, a/nebo jsou umístěny poblíž měst. Je jasné, že teroristické útoky v přístavech mohou snadno vyústit ve vážná narušení dopravních systémů a spustit řetězové efekty s dopadem na okolní průmysl, stejně jako mohou přímo ublížit lidem v přístavu a obyvatelstvu v okolí. V rámci tohoto kontextu navrhuje Komise vytvořit obsáhlou politiku bezpečnosti přístavu.

MEZINÁRODNÍ ZAMĚŘENÍ

Práce v IMO[1] vedla k vypracování pozměňovacích návrhů dokumentu SOLAS[2] a zákona ISPS[3]. Komise navrhla nařízení zaměřené na začlenění těchto opatření do závazného zákona společenství (KOM(2003) 229 v konečném znění). V současné době probíhá legislativní proces.

Ačkoli pracovní skupina IMO-ILO[4] pracuje v současné době na zákonu o zajištění bezpečnosti přístavu, není reálné očekávat v blízké době nějaké výsledky. Je třeba poznamenat, že takový zákon by nebyl právně závazný. V tomto světle Komise věří, že EU bude pokračovat ve svém vlastním návrhu bezpečnosti přístavu. Tento návrh doplňuje práci IMO-ILO.

POTŘEBA SMĚRNICE PRO BEZPEČNOST PŘÍSTAVU

Pozměňovací návrhy SOLAS, kodex ISPS a navrhované nařízení, zvýší bezpečnost námořní dopravy vytvořením bezpečnostních opatření na lodích a v zařízení přístavů[5]. Nařízení (ES) č. …/… končí v místě přístavu, které představuje rozhraní loď/přístav, tj. terminál.[6] Existuje

---

1 IMO: Mezinárodní organizace pro námořní dopravu.

2 SOLAS: Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři.

3 ISPS: International Ship and Port Facility Security.

4 ILO: Mezinárodní organizace práce.

5 V tomto kontextu znamená "zařízení přístavu" místo, kde se odbývají činnosti rozhraní loď/přístav; to zahrnuje takové prostory, jako jsou kotviště, vyčkávací přístaviště a příjezdové cesty od moře "Rozhraní loď/přístav" jsou interakce, ke kterým dochází, když loď je přímo a okamžitě vystavena činnostem zahrnujícími pohyb cestujících, zboží nebo poskytování služeb přístavu určité lodi.

6 Ačkoli by bylo pro členské státy teoreticky možné interpretovat "zařízení přístavu" v rozšířeném pojetí, které zahrnuje celý přístav, tudíž rozšířené použití zákona ISPS na celý přístav, lze se domnívat, že taková interpretace nebude použita.

dvojí důvod pro tento návrh: zvýšit bezpečnost v těch prostorách přístavu, která nepokrývá nařízení (ES) č. …/… a zajistit, že bezpečnostní opatření zavedená při použití nařízení (ES) č. …/… mají prospěch ze zvýšené bezpečnosti přilehlých přístavních prostor. Tento návrh nevytváří nové povinnosti v prostorách již pokrytých nařízením (ES) č. …/….

Komise se tudíž domnívá, že tato směrnice dosáhne:

– Zabezpečení a monitorování dostatečné úrovně bezpečnosti přístavu na úrovni Společenství, doplněním a podporou bezpečnostních opatření platných pro rozhraní loď/přístav.

– Zajištění harmonizovaného zavedení a stejných podmínek v celé Evropské unii tak, aby neexistovaly rozdíly pro uživatele komerčních přístavů.

– Zajištění toho, že nezbytná bezpečnostních opatření pokrývající celý přístav, budou zavedena, pokud je to možné, s využitím již existujících nástrojů zavedených nařízením (ES) č. …/…, a tím dosažení maximální bezpečnosti při minimálním dodatečném zatížení přístavů.

Při značné různorodosti přístavů Společenství (velké-malé, soukromé-veřejné, atd.), stejně jako při značně odlišných činnostech současně existujících v těchto přístavech (manipulace s lodním nákladem, průmysl, skladování, doprava, environmentální prostory, městské aglomerace, a mnoho dalších), je směrnice nejvhodnějším právním nástrojem k zavedení požadované flexibility, při současném vytvoření nezbytné úrovně společné bezpečnosti přístavů v celém Společenství.

Je známo, že řada bezpečnostních režimů v přístavech se již v členských zemích používá. Tato směrnice umožňuje, aby již existující bezpečnostní opatření a struktury byly zachovány za předpokladu, že jsou v souladu s pravidly směrnice.

Komise, tudíž:

– **Navrhuje, aby Evropský parlament a Rada přijaly co možná nejdříve tuto směrnici o zvýšení bezpečnosti přístavu. Návrh doplňuje bezpečnostní opatření zavedená nařízením o zvýšení bezpečnosti na lodi a v zařízení přístavu (Nařízení (ES) č. …/…) tím, že bezpečnostní režim se vztahuje na celý přístav. Tento nový návrh zahrnuje jakýkoli přístav s jedním nebo více přístavními zařízeními, které spadají do oblasti působnosti nařízení (ES) č. …/….**

OBSAH SMĚRNICE O BEZPEČNOSTI PŘÍSTAVU

Opatření požadovaná pro zvýšení bezpečnosti přístavu by se měla řídit následujícími zásadami:

– Bezpečnost přístavu doplňuje bezpečnost námořní dopravy a bezpečnost rozhraní loď/přístav a zajišťuje posílení těchto bezpečnostní opatření bezpečnostními opatřeními v celém prostoru přístavu.

– Zhodnocení bezpečnosti přístavu rozhoduje o tom, jaká opatření jsou požadována, kde a kdy.

– Úrovně bezpečnosti rozlišují mezi normálními, zvýšenými a bezprostředními hrozbami.

– Bezpečnostní plán přístavu vytyčuje všechna opatření a podrobnosti pro zvýšení bezpečnosti přístavu.

– Orgán pro bezpečnost přístavu je odpovědný za identifikaci a zavedení vhodných bezpečnostní opatření přístavu pomocí prostředků výše uvedeného a plánu.

– Úředník pro bezpečnost přístavu koordinuje rozvoj a zavedení bezpečnostního plánu přístavu.

– Bezpečnostní výbor přístavu vydává doporučení odpovědnému orgánu.

– Výcvik a kontrola podporují zavedení požadovaných opatření.

VŠEOBECNÉ ZÁSADY NÁVRHU

– Návrh se spoléhá na stejné bezpečnostní struktury a orgány (bezpečnostní ohodnocení, úředníci, atd.), jak jsou uvedeny v **nařízení (ES) č. …/…** tak, aby se zajistil obsáhlý bezpečnostní režim pro celý logistický řetězec námořní dopravy od plavidla přes rozhraní loď/přístav, přes celý přístav k rozhraní přístav/pevnina. Tento přístup dovoluje zjednodušení postupů, stejně jako spolupráci při zajišťování bezpečnosti. Navrhovaná směrnice zejména:

– vyzývá členské státy, aby definovaly hranice svých přístavů pro účel této směrnice;

– vyzývá členské státy, aby zajistily vytvoření řádné analýzy bezpečnosti přístavu a bezpečnostních plánů;

– vyzývá členské státy, aby stanovily a sdělily používané bezpečnostní úrovně a jejich změny;

– vyzývá členské státy, aby ustanovily bezpečnostní orgán pro každý přístav nebo skupiny přístavů. Tento státní orgán bude odpovědný za vhodnou identifikaci a zavedení bezpečnostních opatření přístavu;

– konstatuje potřebu jmenovat úředníka pro bezpečnost přístavu pro každý přístav, který zajistí řádnou koordinaci při zpracování zhodnocení bezpečnosti přístavu a bezpečnostních plánů, jejich aktualizaci a dodržování;

– konstatuje potřebu obecného požadavku poradního bezpečnostního výboru, který tvoří zástupci všech důležitých provozních a vládních funkcí v přístavu;

– navrhuje minimální požadavky na bezpečnostní ohodnocení a plány;

– vyzývá ke zřízení koordinačních orgánů v členských státech pro poskytování nezbytných sdělení ostatním členským státům a Komisi;

– určuje kontrolní postupy pro monitorování zavádění bezpečnostních opatření v přístavu;

– určuje postup pro úpravu opatření.

PRÁVNÍ OHLEDY

Komise navrhuje vytvořit směrnici v souladu s čl. 80 odst. 2 Smlouvy, bez dotčení vnitrostátní bezpečnostní legislativy členských států a jakýkoliv opatření, které by mohly být přijaty v souladu s Hlavou VI Smlouvy o Evropské unii.

ZVLÁŠTNÍ OHLEDY

Článek 1:

Tento článek určuje předmět této směrnice.

Článek 2:

Tento článek určuje oblast působnosti této směrnice.

Článek 3:

Tento článek obsahuje definice hlavních pojmů používaných ve směrnici.

Článek 4:

Tento článek ukládá členským zemím povinnost úzce koordinovat bezpečnostní opatření přístavu s těmi opatřeními, které byly přijaty při používání nařízení o bezpečnosti námořní dopravy a bezpečnosti zařízení přístavu.

Článek 5:

Tento článek ukládá členským zemím povinnost ustanovit orgán pro bezpečnost přístavu. Tento orgán pro bezpečnost přístavu bude odpovědný za stanovení a zavedení vhodných bezpečnostních opatření přístavu.

Článek 6:

Tento článek obsahuje závazek pro členské státy provést zhodnocení bezpečnosti přístavu pro všechny přístavy, kterých se týká tato směrnice. Uvedené zhodnocení musí vzít v úvahu specifika různých částí přístavu, stejně jako zhodnocení bezpečnosti vypracované pro zařízení přístavu v rámci hranic přístavu jako výsledek ustanovení nařízení pro bezpečnost námořní dopravy. Podrobné požadavky na zhodnocení bezpečnosti přístavu jsou uvedeny v příloze 1.

Článek 7:

Tento článek obsahuje povinnost členských států vypracovat bezpečnostní plány přístavu pro všechny přístavy, na které se vztahuje tato směrnice. Tyto plány musí vzít v úvahu specifika různých částí přístavu, stejně jako platné bezpečnostní plány pro zařízení přístavu v rámci hranic přístavu jako výsledek ustanovení nařízení pro bezpečnost námořní dopravy. Podrobné požadavky na bezpečnostní plány přístavu jsou uvedeny v příloze II. Tento článek také zahrnuje potřebu odpovídajícího školení a výcviku. Pro tento účel se odvolává na přílohu III, která obsahuje základní požadavky na školení.

Článek 8:

Směrnice ukládá používat tři rozdílné bezpečnostní úrovně. Členské státy musí zavést ve svých významných přístavech úrovňový systém, určit a sdělovat používané bezpečnostní úrovně v různých částech svých přístavů a jejich změny. Sdělování je založeno na základu „potřeby vědět“.

Článek 9:

Článek 9 obsahuje povinnost jmenovat úředníka pro bezpečnost přístavu pro každý přístav, kterého se týká tato směrnice, který by měl dostatečně znát místní poměry a mít pravomoc přiměřeně zajistit a koordinovat ve významných přístavech vytvoření, aktualizaci a dodržování analýzy bezpečnosti přístavu a bezpečnostních plánů.

Článek 10:

V důsledku potřeby optimální spolupráce mezi provozními a veřejnými orgány v přístavu stanovuje tento článek potřebu ustanovení bezpečnostního poradního výboru přístavu, který reprezentuje všechny tyto orgány.

Článek 11:

Tento článek obsahuje požadavek pravidelného zhodnocení bezpečnosti přístavu.

Článek 12:

Článek 12 dává členským státům možnost ustanovit uznávané organizace pro bezpečnost přístavu, za předpokladu, že tyto organizace splňují podmínky uvedené v příloze IV.

Článek 13:

Tento článek určuje vytvoření místního centra pro bezpečnost přístavu, který bude kontaktním bodem Komise pro zavedení této směrnice.

Článek 14:

Tento článek obsahuje povinnost členských států zřídit vhodný a pravidelný kontrolní systém pro kontrolu bezpečnostních plánů přístavu a jejich zavedení. Tento článek také obsahuje proces, podle kterého provádí Komise kontrolu dohledu nad účinností zavádění sledování bezpečnosti přístavu a bezpečnostních opatření.

Článek 15:

Tento článek naznačuje, že lze přijmout ustanovení za účelem definování harmonizovaných postupů pro aplikaci detailů, které se vztahují k přílohám této směrnice. Takové úpravy se řídí postupem Komise definovaným v článku 14.

Článek 16:

Komisi pomáhá stejný výbor, který je zřízen podle **nařízení (ES) č. …/…**. Tento výbor jedná v souladu s regulatorním postupem (články 5 a 7 rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999, které stanoví postupy pro výkon zaváděcích pravomocí udělených Komisi[7]).

Článek 17:

Tento článek se týká důvěrností informací o bezpečnosti, zejména kontrolních zpráv a odpovědí členských států.

Článek 18:

Tento článek vyzývá členské státy zavést účinné, přiměřené a odrazující pokuty za porušení této směrnice.

Článek 19:

Tento článek obsahuje povinnost členských států uvést v platnost zákony, nařízení a administrativní předpisy, které jsou nezbytné pro soulad s touto směrnicí, a to nejpozději do jednoho roku od jejího uvedení v platnost.

Článek 20:

Obsahuje detaily uvedení v platnost.

Článek 21:

Se zabývá adresáty této směrnice.

Příloha I:

Obsahuje detailní požadavky na zpracování zhodnocení bezpečnosti přístavu.

Příloha II:

Obsahuje detailní požadavky na zpracování bezpečnostního plánu přístavu.

Příloha III:

Obsahuje základní požadavky na výcvik.

Příloha IV:

Obsahuje detailní podmínky, které mají být splněny uznávanou bezpečnostní organizací.

[7] Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

2004/0031 (COD)

Pozměněný návrh

SMERNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o zvýšení bezpečnosti přístavu

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise[8],

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[9],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[10],

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy[11],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Protizákonné činy a terorismus patří mezi největší hrozby ideálů demokracie, svobody a hodnot míru, které jsou samou podstatou Evropské unie.

(2) Bezpečnost lidí, infrastruktury a zařízení, včetně dopravních prostředků v přístavech, stejně jako ve významných přilehlých prostorách, by měly být chráněny proti protizákonným činům a jejich zničujícím účinkům. Taková ochrana by měla být ku prospěchu uživatelů dopravy, ekonomiky a společnosti jako celku..

(3) Dne/měsíce/2003 přijal Evropský parlament a Rada nařízení (ES) č. …/…. o bezpečnosti námořní dopravy. Opatření bezpečnosti námořní dopravy uložená tímto nařízením, tvoří pouze část opatření nezbytných k dosažení přiměřené úrovně bezpečnosti v celých námořních dopravních řetězcích. Toto nařízení je omezeno ve svém rozsahu na bezpečnostní opatření na palubách lodí a na bezprostřední rozhraní loď/přístav.

(4) K dosažení vrcholné bezpečnosti námořní dopravy a přístavního průmyslu, by se měla zavést bezpečnostní opatření. Měla by být rozšířena za rozhraní loď/přístav a pokrývat celý přístav a tak chránit prostory přístavu a zajistit, že přijatá bezpečnostní opatření při použití nařízení (ES) č. …/…. mají prospěch ze zvýšené bezpečnosti v přilehlých

---

8 Úř. věst. C […], […], s. […].
9 Úř. věst. C […], […], s. […].
10 Úř. věst. C […], […], s. […].
11 Úř. věst. C […], […], s. […].

oblastech. Tato opatření by se měla použít ve všech přístavech, ve kterých je jedno nebo více zařízení přístavu, na které se vztahuje nařízení (ES) č. …/…. .

(5) Bez dotčení pravidel členských států v oblasti vnitrostátní bezpečnosti a opatření, která mohou být přijata v souladu s hlavou VI Smlouvy o Evropské unii, by bezpečnostní cíl, popsaný ve 2. bodu preambule, měl být dosažen přijetím přiměřených opatření v oblasti politiky přístavu, která vytváří společné standardy pro zřízení dostatečných úrovní bezpečnosti přístavu v přístavech Společenství.

(6) Členské státy by se měly opřít o podrobné zhodnocení bezpečnosti, aby mohly stanovit přesné hranice významné bezpečnostní oblasti přístavu a odlišná opatření, požadovaná k zajištění přiměřené bezpečnosti přístavu. Tato opatření musí být odlišná v závislosti na vhodné bezpečnostní úrovni a musí odrážet rozdíly v rizikovém charakteru různých podoblastí přístavu.

(7) Členské státy by měly vytvořit bezpečnostní plány přístavu, které budou důkladně transponovat závěry analýzy bezpečnosti přístavu. Účinné fungování bezpečnostních opatření také vyžaduje jasné rozdělení úkolů mezi všemi zúčastněnými stranami, stejně jako pravidelné procvičování opatření. Uvedení rozdělení úkolů a postupů pro procvičování v plánu bezpečnosti přístavu silně přispívá ke zvýšení efektivnosti preventivních a nápravných bezpečnostních opatření přístavu.

(8) **Plavidla pro přepravu vozidel jsou zvlášť zranitelná protizákonnými činnostmi, zejména, jestliže dopravují cestující a náklad zároveň. Na základě analýzy rizik by měla být přijata přiměřená opatření, která zajistí, že osobní automobily a nákladní automobily určené k přepravě na lodích pro přepravu vozidel na domácích a mezinárodních linkách neohrozí plavidlo, jeho cestující, posádku a náklad. Opatření by měla být přijata v přístavu nebo na hranicích přístavu před tím, než osobní automobily a nákladní automobily vjedou na loď a způsobem, který co nejméně narušuje plynulost provozu.**

(9) Členské státy by měly zajistit, že odpovědnosti za bezpečnost přístavu jsou jasně uznány všemi zúčastněnými stranami. Členské státy musí monitorovat soulad s bezpečnostními pravidly a pro své přístavy ustanovit odpovědný orgán, schválit pro své přístavy všechny bezpečnostní analýzy a plány, vytvořit a sdělit bezpečnostní úrovně, zajistit, že opatření jsou dobře sdělována, zaváděna a koordinována a učinit opatření pro zvýšení účinnosti bezpečnostních opatření a bdělosti prostředky programu poradenství v rámci komunity přístavu.

(10) Členské státy by měly schválit analýzy a plány a sledovat jejich zavádění ve svých přístavech. Účinnost sledování zavádění by měla být předmětem kontrol dozorovaných Komisí.

(11) Členské státy by měly zajistit, že koordinační orgán zaujímá roli kontaktního místa mezi Komisí a členskými státy.

(12) Tato směrnice respektuje základní práva a dodržuje zásady uznávané zejména v Chartě základních práv Evropské unie.

(13) Opatření, která jsou třeba pro zavedení této směrnice, by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999, která stanoví postupy pro

výkon zaváděcích pravomocí udělených Komisi[12]. Pro úpravu této směrnice s ohledem na rozvoj v mezinárodních nástrojích a zkušenosti, by měl být definován postup, umožňující úpravu nebo doplnění ustanovení příloh této směrnice, aniž by došlo k jejímu rozšíření.

(14) Protože cíle navržené akce, zejména vyvážené zavedení a použití přiměřených opatření v oblastní bezpečnostní politiky námořní dopravy a přístavu, nelze dostatečně dosáhnout členskými státy a tudíž mohou být dosaženy, s ohledem na evropský rozsah této směrnice, lépe na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu s principem subsidiarity stanoveném v článku 5 Smlouvy. V souladu s principem proporcionality stanoveném ve výše uvedeném článku, je tato směrnice omezena na základní společné standardy požadované pro dosažení cílů bezpečnosti přístavu a nejde dál, než je nezbytně nutné pro uvedený účel,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1
Předmět

1. Hlavním cílem této směrnice je zavedení a realizace opatření Společenství, zaměřených na zvýšení bezpečnosti přístavu vzhledem k hrozbám úmyslných protizákonných činností.

   Měla by také zajistit to, že bezpečnostní opatření přijatá při použití nařízení (ES) č. …/…. mají prospěch ze zvýšené bezpečnosti v přilehlých přístavních prostorách.

2. Opatření uvedená v odstavci 1 se musí skládat z:

   a) Vytvoření společných základních pravidel pro bezpečnostní opatření přístavu;

   b) Vytvoření zaváděcího mechanismu těchto pravidel;

   c) Vytvoření přiměřených mechanizmů pro sledování plnění stanovených pravidel.

Článek 2
Oblast působnosti

1. Tato směrnice se týká bezpečnostních opatření, která je třeba dodržovat nebo jimi působit na lidi, infrastrukturu a zařízení, včetně dopravních prostředků v přístavech, stejně jako v přilehlých oblastech, kde mají tato opatření přímý nebo nepřímý vliv na bezpečnost v přístavu.

2. Opatření uvedená v této směrnici se musí použít ve všech přístavech na území členského státu, ve kterém se na jedno nebo více přístavních zařízení vztahuje nařízení (ES) č …/…. .

[12] Úř. věst. L 184, 17.1.1999, s. 23.

3. Členské státy musí stanovit pro každý přístav hranice pro účely této směrnice, na základě vhodného zvážení informací z zhodnocení bezpečnosti přístavu.

4. Jestliže byly členským státem definovány hranice zařízení přístavu podle nařízení (ES) č. …/…. jako hranice, které účinně přístav pokrývají, mají příslušná ustanovení nařízení (ES) č. …/…. přednost před ustanoveními této směrnice.

Článek 3
Definice

Pro účel této směrnice:

1. "přístav" nebo "námořní přístav" je prostor země a vody, vytvořený z takových provozů a zařízení, které především umožňují přijímání lodí, jejich nakládání a vykládání, skladování zboží, příjem a dodávání tohoto zboží, a nástup a výstup cestujících,

2. "rozhraní loď/přístav " je vzájemné působení, ke kterému dochází, když loď je přímo a okamžitě vystavena činnostem zahrnujícími pohyb cestujících, zboží nebo poskytování služeb určité lodi,

3. "zařízení přístavu" je místo, kde se odbývají činnosti rozhraní loď/přístav; to zahrnuje takové prostory, jako jsou kotviště, vyčkávací přístaviště a příjezdové cesty od moře.

4. "koordinační orgán pro bezpečnost námořní dopravy" je orgán ustanovený každým členským státem, aby sloužil jako kontaktní místo pro Komisi a ostatní členské státy, a pro usnadnění, dodržování a sjednocení aplikace bezpečnostních opatření námořní dopravy, která jsou stanovena v nařízení (ES) č. …/…. .

5. "bezpečnostní orgán přístavu " je orgán odpovědný za bezpečnost v daném přístavu.

Článek 4
Koordinace opatření přijatých při použití nařízení (ES) č. …/….

Členské státy zajistí, aby opatření pro bezpečnost přístavu zavedená podle této směrnice byla úzce koordinována s opatřeními přijatými při použití nařízení (ES) č. …/…..

Článek 5

Bezpečnostní orgán přístavu

1. Členské státy zřídí bezpečnostní orgán přístavu pro každý přístav, na který se vztahuje tato směrnice. Bezpečnostní orgán přístavu lze ustanovit pro více jak jeden přístav.

2. Bezpečnostní orgán přístavu musí být odpovědný za vymezení a zavedení přiměřených bezpečnostních opatření pomocí zhodnocení bezpečnosti přístavu a bezpečnostních plánů.

3. Členské státy mohou jako bezpečnostní orgán přístavu pověřit „příslušný orgán pro bezpečnost námořní dopravy“ podle nařízení (ES) č. …/…..

Článek 6

Zhodnocení bezpečnosti přístavu

1. Členské státy zajistí, že přístavy, na které se vztahuje tato směrnice projdou zhodnocením bezpečnosti přístavu. Tato zhodnocení by měla vzít důkladně v úvahu specifika různých částí přístavu a vezmou v úvahu zhodnocení pro zařízení přístavu v rámci hranic provedené podle nařízení (ES) č. …/…. . Zhodnocení bezpečnosti přístavu musí být schváleno členským státem.

2. Každé zhodnocení bezpečnosti přístavu musí být provedeno podle podrobných požadavků uvedených v příloze I této směrnice.

3. Zhodnocení bezpečnosti přístavu může být vypracováno uznanou bezpečnostní organizací přístavu podle článku 12.

Článek 7

Bezpečnostní plán přístavu

1. Členské státy zajistí, aby v návaznosti na zhodnocení bezpečnosti přístavů byly vytvořeny, udržovány a aktualizovány bezpečností plány přístavu. Bezpečnostní plány přístavu by měly přiměřeně reagovat na specifika různých částí přístavu a v rámci svých hranic sjednotit bezpečnostní plány pro zařízení přístavu podle nařízení (ES) č. …/…. . Bezpečnostní plány přístavu musí schválit členský stát. Mohou být zavedeny pouze tehdy, pokud byly schváleny.

2. Bezpečnostní plány přístavu vyznačí pro každou z rozdílných bezpečnostních úrovní, které jsou uvedeny v článku 8:

   a) postupy, které se mají dodržovat;

   b) opatření, které je třeba přijmout;

   c) činnosti, které se mají provést.

3. Každý bezpečnostní plán přístavu se musí vytvořit v souladu s podrobnými požadavky uvedenými v příloze II uvedené směrnice.

4. Bezpečnostní plány přístavu mohou být vypracovány uznanou bezpečnostní organizací přístavu podle článku 12.

5. Členské státy musí zajistit koordinaci bezpečnostních plánů přístavu s ostatními kontrolními činnostmi prováděnými v přístavu.

6. Členské státy musí zajistit provádění přiměřeného školení a výcvik s ohledem na základní požadavky na školení, uvedené v příloze III.

7. Bezpečnostní plán přístavu musí zejména zajistit to, že na základě zhodnocení rizik provedou příslušné vnitrostátní orgány přiměřené bezpečnostní kontroly osobních automobilů a nákladních automobilů připravených pro nalodění na plavidla, která převážejí i cestující.

Tento konkrétní požadavek se uplatňuje v domácí i mezinárodní dopravě; v případě mezinárodní dopravy musí členské státy, kterých se to týká, při hodnocení rizik spolupracovat.

Článek 8
Bezpečnostní úrovně

1. Členské státy zavedou systém bezpečnostních úrovní přístavu.

2. Stanoví se 3 bezpečnostní úrovně podle nařízení (ES) č.. …/…..:

   – Bezpečnostní úroveň 1, je úroveň, při které musí být minimální vhodná bezpečnostní opatření udržována po celou dobu;

   – Bezpečnostní úroveň 2, je úroveň, při které musí být po určitou dobu udržována vhodná dodatečná ochranná bezpečnostní opatření, jakožto důsledek zvýšeného nebezpečí bezpečnostní události;

   – Bezpečnostní úroveň 3 je úroveň, při které musí být pro určitou omezenou dobu udržována další specifická ochranná bezpečnostní opatření, když je pravděpodobná nebo bezprostředně hrozí bezpečnostní událost, přesto, že není možné stanovit specifický cíl.

3. Členské státy určí užívané bezpečnostní úrovně. Pro každou bezpečnostní úroveň může členský stát stanovit, že v různých částech přístavu mají být provedena různá bezpečnostní opatření v závislosti na výsledku zhodnocení bezpečnosti přístavu.

4. Členské státy sdělí platnou bezpečnostní úroveň pro každý přístav, stejně jako jakékoli jejich změny. Bezpečnostní úrovně by měly být v souladu s bezpečnostním plánem přístavu oznamovány pouze příslušným osobám, které s nimi seznámeny být musí.

Článek 9

Úředník pro bezpečnost přístavu

1. Pro každý přístav musí být jmenován úředník pro bezpečnost přístavu. Každý přístav musí mít svého úředníka pro bezpečnost přístavu. Malé sousedící přístavy mohou mít společného úředníka pro bezpečnost.

2. Úředníci pro bezpečnost přístavu musí plnit úlohu kontaktního bodu pro otázky bezpečnosti přístavu a měly by mít dostatečnou pravomoc a místní znalosti pro přiměřené zajištění a koordinování tvorby, aktualizace a následného využití hodnocení bezpečnosti přístavu a bezpečnostních plánů.

3. Jestliže úředník pro bezpečnost přístavu není zároveň bezpečnostním úředníkem či úředníky pro zařízení přístavu podle nařízení (ES) č. …/…. , musí být mezi nimi úzká spolupráce.

Článek 10

Bezpečnostní výbor přístavu

1. Členské státy zajistí zřízení bezpečnostních výborů přístavu pro poskytování praktických rad v přístavech, na které se vztahuje tato směrnice, pokud specifické vlastnosti daného přístavu nezpůsobí nadbytečnost takových výborů.

2. Složení bezpečnostního výboru se může v jednotlivých přístavech lišit, ale mělo by vždy odrážet provozní funkce a funkce veřejných orgánů v přístavu. Příslušné informace je třeba předávat pouze osobám, které je potřebují znát.

Článek 11

Přezkumy

1. Členské státy musí zajistit, že zhodnocení bezpečnosti přístavu a bezpečnostní plány se přezkoumají pokaždé, když se objeví důležité změny v bezpečnosti. Přezkum musí být proveden alespoň každých pět let. Po přezkumu musí členský stát schválit zhodnocení bezpečnosti přístavu a bezpečnostní plány. Přezkoumaný plán může být zaveden pouze po jeho schválení.

2. Přezkumy zhodnocení bezpečnosti přístavu a bezpečnostních plánů může provádět uznaná organizace pro bezpečnost přístavu podle článku 12.

Článek 12

Uznaná organizace pro bezpečnost přístavu

Členské státy mohou zřídit uznávané organizace pro bezpečnost přístavu pro účely specifikované v této směrnici. Uznávané organizace pro bezpečnost přístavu musí plnit podmínky stanovené v příloze IV.

Článek 13

Kontaktní místo pro bezpečnost přístavu

Členské státy zřídí pro otázky bezpečnosti přístavu kontaktní místo pro bezpečnost námořní dopravy a zařízení přístavu podle nařízení (ES) č.. …/…. .

Kontaktní místo pro bezpečnost přístavu musí Komisi doručit seznam přístavů, na které se vztahuje tato směrnice.

Kontaktní místo pro bezpečnost přístavu musí vytvořit a udržovat podrobný seznam s kontaktními údaji orgánů pro bezpečnost přístavu, stejně jako úředníků pro bezpečnost přístavu. Tento seznam musí být Komisi doručen a při změnách aktualizován.

Článek 14

Provádění a kontrola shody

1. Členské státy vytvoří systém, který zajišťuje přiměřený a pravidelný dohled nad bezpečnostními plány přístavu a jejich prováděním.

2. Šest měsíců po datu uvedeném v článku 19 Komise**,** ve spolupráci s kontaktními místy podle článku 13, zahájí sérii kontrol, včetně kontrol vhodného vzorku přístavů, pro účely sledování použití této směrnice členskými státy. Tyto kontroly vezmou v úvahu údaje poskytnuté kontaktními místy, včetně monitorovacích zpráv. Postupy pro provádění těchto kontrol se přijmou v souladu s postupem uvedeným v čl. 16 odst.2.

3. Úředníci zplnomocnění Komisí pro provádění uvedených kontrol podle odstavce 2 konají své pravomoci na základě předložení písemného pověření vydaného Komisí, v nichž je uveden předmět, účel a datum zahájení kontroly. Komise informuje dotčené členské státy o kontrolách s dostatečným předstihem.

   Členské státy, kterých se kontroly týkají, se podrobí uvedeným kontrolám a zajistí, že orgány nebo osoby, kterých se tyto kontroly týkají, se těmto kontrolám také podrobí.

4. Komise doručí danému členskému státu kontrolní zprávy, na základě kterých členský stát do tří měsíců od převzetí zpráv prokáže přijetí přiměřených nápravných opatření k odstranění jakýchkoli nedostatků. Zprávu a odpovědi doručí výboru uvedeném v článku 16.

Článek 15

Úpravy

Ustanovení příloh I až IV může být pozměněno v souladu s postupem uvedeným v čl. 16 odst. 2, aniž by se však rozšířila oblast působnosti této směrnice.

Článek 16
Postup výboru

1. Komisi bude nápomocen výbor ustavený podle nařízení (ES) č.. …/…., který se skládá ze zástupců členských států, a kterému předsedá zástupce Komise.

2. Při odkazu na tento odstavec se použijí články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/EC [13], s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí.

   Období uvedené v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES se stanoví na jeden měsíc.

Článek 17
Důvěrnost a šíření informací

1. Při používání této směrnice Komise přijme, v souladu s ustanovením rozhodnutí Komise 2001/844/ES, ESVO, Euratom [14], vhodná opatření k ochraně údajů, které podléhají požadavku důvěrnosti, ke kterým má přístup nebo které jsou jí doručené členskými státy.

   Členské státy musí přijmout rovnocenná opatření v souladu s vnitrostátními předpisy.

2. Jakákoli osoba, která vykonává bezpečnostní kontroly nebo zachází s důvěrnými informacemi, které souvisejí s touto směrnicí, musí mít přiměřenou úroveň prověření členského státu, jehož je státním příslušníkem.

3. Aniž je dotčeno právo veřejnosti na přístup k dokumentům, jak je uvedeno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001[15], kontrolní zprávy a odpovědi členských států, uvedené v článku 14 odst. 4 jsou tajné a nesmí být uveřejňovány. Dostupné jsou pouze příslušným orgánům, které je mohou sdělovat pouze zúčastněným stranám, které dané informace potřebují, v souladu s příslušnými vnitrostátními pravidly pro šíření citlivých informací.

4. S informacemi vyplývajícími z kontrolních zpráv a odpovědí členských států, které se týkají ostatních členských států, nakládají členské státy, pokud možno, a v souladu s příslušným vnitrostátním zákonem, jako s důvěrnými informacemi.

5. Jestliže není jasné, zda smí či nesmí být kontrolní zprávy a odpovědi uveřejněny, musí členské státy nebo Komise toto konzultovat s příslušným členským státem.

Článek 18
Sankce

Členské státy zajistí zavedení účinných, přiměřených a odrazujících sankcí za porušení vnitrostátních ustanovení přijatých podle této směrnice.

---

[13] Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.
[14] Úř. věst. L 317, 3.12.2001, s. 1.
[15] Úř. věst. 145, 31.5.2001, s. 43.

Článek 19
Provádění

1. Členské státy přijmou právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do […] [jeden rok od data nabytí její platnosti]. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

   Tyto předpisy přijaté členskými státy musejí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 20
Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek21
Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda*

PŘÍLOHA I
Zhodnocení bezpečnosti přístavu

Zhodnocení bezpečnosti přístavu je základem pro práci na bezpečnostním plánu a jeho konečném zavedení. Zhodnocení bezpečnosti přístavu při nejmenším vyšetří tyto prvky:

– identifikace a vyhodnocení důležitého majetku a infrastruktury, které je třeba chránit,

– identifikace možných hrozeb majetku a infrastruktuře a pravděpodobnost jejich výskytu, pro vytvoření a upřednostnění bezpečnostních opatření,

– identifikace, výběr a upřednostnění protiopatření a procedurálních změn a jejich úrovně účinnosti při snižování zranitelnosti a

– identifikace slabých stránek, včetně lidských faktorů v infrastruktuře, opatřeních a postupech.

Pro tento účel musí zhodnocení přinejmenším pokrývat níže uvedené aspekty:

– stanovit všechny oblasti, které jsou významné pro bezpečnost přístavu, tudíž také hranice přístavu. To zahrnuje zařízení přístavu, kterých se už týká nařízení (ES) č.. …/…., a jejichž zhodnocení nebezpečí bude sloužit jako základ,

– stanovit bezpečností položky, které vyplývají z rozhraní mezi zařízením přístavu a ostatními bezpečnostními opatřeními,

– stanovit rizikové skupiny mezi pracujícími v přístavu,

– pokud je to užitečné, rozdělit přístav na části podle pravděpodobnosti, že se stanou možným cílem úmyslných protizákonných činností. Prostory neposuzovat pouze podle jejich charakteru jako potencionálního cíle, ale také podle jejich potencionální role jako průchozího místa v případě napadení přilehlých oblastí,

– stanovit rizikové varianty, např. ty, které jsou sezónního charakteru,

– stanovit specifické charakteristiky každé podoblasti, jako je lokalita, přístup, dodávky elektrické energie, komunikační systém, vlastnictví, uživatelé a ostatní prvky, které jsou považovány za bezpečnostně významné,

– stanovit potencionální scénáře hrozeb pro každou identifikovanou podoblast. Podoblast, infrastruktura, náklad, zavazadla, lidé nebo dopravní zařízení v této oblasti mohou být přímým cílem neidentifikované hrozby nebo mohou být částí větší oblasti uvedené ve scénáři hrozeb,

– stanovit specifické důsledky scénáře hrozby. Důsledky mohou mít dopad na jednu nebo více podoblastí. Stanovit jak přímé, tak nepřímé důsledky. Zvláštní pozornost věnovat nebezpečí lidských obětí,

– stanovit možnost hromadných účinků protizákonných činností,

– stanovit zranitelnost každé podoblasti,

– stanovit všechny organizační aspekty, které jsou významné pro celkovou bezpečnost přístavu, včetně rozdělení všech orgánů, které mají vztah k bezpečnosti, a existující pravidla a postupy,

– stanovit zranitelná místa překlenující bezpečnosti přístavu, související s organizačními, legislativními a procedurálními aspekty,

– stanovit opatření, postupy a činnosti zaměřené na redukci kritických zranitelných míst. Zvláštní pozornost by se měla věnovat potřebě kontroly přístupu a prostředkům kontroly přístupu nebo omezení přístupu do celého přístavu nebo jeho určitých částí, včetně identifikace cestujících, zaměstnanců přístavu nebo ostatních dělníků, návštěvníků a posádek lodí, prostoru nebo požadavkům na sledování činností, kontroly nákladu a zavazadel. Opatření, postupy a činnosti by měly odpovídat vnímanému nebezpečí, které se může lišit v různých prostorách přístavu,

– stanovit organizační strukturu podporující zvýšení bezpečnosti přístavu,

– stanovit, jak by měla být posílena opatření, postupy a činnosti v případě zvýšení bezpečnostní úrovně,

– stanovit specifické požadavky pro činnosti při vzniku bezpečnostních situací, jako je „podezřelý“ náklad, zavazadlo, lodní zásoby nebo osoby, neznámé balíky, známá nebezpečí (např. bomba). Tyto požadavky určují žádoucí podmínky pro jejich objasnění buď na místě nebo po jejich odvezení na bezpečné místo,

– stanovit opatření, postupy a činnosti zaměřené na omezení a zmírnění následků;

– stanovit úkolové skupiny pro vhodné a správné zavedení identifikovaných opatření, postupů a činností;

– pokud je to vhodné, věnovat zvláštní pozornost vztahu k ostatním bezpečnostním plánům (např. bezpečnostním plánům zařízení přístavu) a ostatním již existujícím bezpečnostním opatřením. Pozornost by měla být také věnována vztahu k ostatním plánům reakcí (např. plán reakce na únik ropy, plán pro výjimečné situace v přístavu, plán zdravotního zásahu, plán pro případ nukleární katastrofy, atd.);

– stanovit komunikační požadavky na zavedení opatření a postupů;

– věnovat zvláštní pozornost opatřením na ochranu bezpečnostně citlivých informací proti jejich prozrazení. Stanovit požadavky na informovanost u všech zúčastněných osob, stejně jako případně veřejnosti.

PŘÍLOHA II
Bezpečnostní plán přístavu

Bezpečnostní plán přístavu určuje bezpečnostní opatření přístavu. Je založen na závěrech zhodnocení bezpečnosti přístavu. Vydává jasná opatření. Obsahuje kontrolní mechanizmus, který umožňuje, jestliže je to nezbytné, přijetí vhodných nápravných opatření.

Bezpečnostní plán přístavu je založen na níže uvedených obecných aspektech:

– Definici všech oblastí důležitých pro bezpečnost přístavu. V závislosti na zhodnocení bezpečnosti přístavu se opatření, postupy a činnosti mohou mezi jednotlivými podoblastmi lišit. Některé podoblasti mohou vyžadovat silnější preventivní opatření než ostatní. Zvláštní pozornost by se měla věnovat rozhraním mezi podoblastmi, jak jsou identifikována v zhodnocení bezpečnosti přístavu;

– Zajištění koordinace mezi bezpečnostními opatřeními pro oblasti s různými bezpečnostními charakteristikami;

– Umožnění různých opatřením s ohledem na různé části přístavu, měnící se bezpečnostní úrovně a konkrétní zpravodajskou činností.

Bezpečnostní plán založený na těchto všeobecných aspektech přisuzuje úkoly a specifické pracovní plány v těchto oblastech:

– požadavky na přístup. Pro některé oblasti vstoupí požadavky v platnost pouze tehdy, když bezpečnostní úrovně překročí určité minimální meze. V bezpečnostním plánu by měly být úplně uvedeny všechny požadavky a meze,

– požadavky na kontrolu identity, nákladu a zavazadel. Požadavky mohou, ale nemusí, platit v podoblastech. V různých podoblastech požadavky mohou, ale nemusí, platit v plném rozsahu. Osoby vstupující do nebo pohybující se uvnitř podoblasti mohou být podrobeny kontrole. Bezpečnostní plán přístavu přiměřeně reaguje na závěry zhodnocení bezpečnosti přístavu, což je nástroj, podle kterého jsou identifikovány požadavky na bezpečnost každé podoblasti a na každé bezpečnostní úrovni. Jestliže jsou pro účely bezpečnosti přístavu vytvořeny identifikační karty, měly by se vytvořit jasné postupy pro jejich vydávání, kontrolu užívání a vracení. Takové postupy by měly vzít v úvahu specifika určitých skupin uživatelů přístavu a umožnit zvláštní opatření za účelem omezení negativního dopadu požadavků kontroly přístupu (vstupu). Tyto kategorie by měly při nejmenším zahrnovat námořníky, příslušné úředníky, stálé pracovníky přístavu, lidi pravidelně pracující nebo navštěvující přístav, obyvatele žijící v přístavu a lidi příležitostně pracující nebo navštěvující přístav,

– spolupráce s orgány kontroly nákladu, zavazadel a cestujících. Jestliže je to nutné, plán stanoví propojení informačních a odbavovacích systémů těchto orgánů, včetně možných před-příjezdových odbavovacích systémů,

– postupy a opatření pro zacházení s podezřelým nákladem, zavazadly, lodními zásobami nebo osobami, včetně označení uzavřené oblasti; rovněž pro ostatní bezpečnostní záležitosti a porušení bezpečnosti přístavu;

– požadavky na sledování podoblastí nebo činností uvnitř podoblastí. Potřeby a možná technická řešení jsou odvozeny od zhodnocení bezpečnosti přístavu,

– značení. Oblasti s případnými požadavky (přístup a/nebo kontrola), by měly být řádně označeny. Požadavky na kontrolu a přístup vezmou v úvahu všechny významné existující zákony a zkušenosti. Sledování činností by mělo být řádně označeno, jestliže to vnitrostátní legislativa požaduje,

– komunikace a prověřování bezpečnosti. Všechny důležité bezpečnostní informace musí být řádně sdělovány v souladu se standardy prověřování bezpečnosti, které jsou uvedeny v plánu. Z pohledu citlivosti některých informací, bude komunikace založena na principu poskytování informací jen osobám, které je potřebují, ale pokud to bude nutné, bude zahrnovat nezbytné postupy pro komunikaci s veřejností. Normy prověřování bezpečnosti tvoří část plánu a jsou zaměřeny na ochranu bezpečnostně citlivé informace proti neoprávněnému vyzrazení,

– podávání zpráv o bezpečnostních událostech. Pro dosažení rychlé reakce, musí bezpečnostní plán přístavu stanovit jasné požadavky na podávání zpráv o všech bezpečnostních událostech úředníkovi pro bezpečnost přístavu a/nebo příslušným orgánům pro bezpečnost přístavu,

– propojení s jinými preventivními plány a činnostmi. Plán by měl konkrétně upravit propojení s ostatními v přístavu platnými preventivními a kontrolními činnostmi,

– propojení s jinými plány reakce a /nebo zařazení specifických opatření reakce, postupů a činností. Plán by měl detailně stanovit propojení a koordinaci s ostatními plány reakce a plány pro výjimečné situace. Jestliže je to nutné, měly by se vyřešit konflikty a nedostatky.

– požadavky na školení a výcvik,

– funkční organizace pro bezpečnost přístavu a její pracovní postupy. Bezpečnostní plán přístavu podrobně stanoví organizaci pro bezpečnost přístavu, rozdělení úkolů a pracovní postupy. Také případně podrobně stanoví koordinaci se zařízeními přístavu a bezpečnostními úředníky plavidel. Určuje úkoly výboru pro bezpečnost přístavu, jestliže tento výbor existuje,

– postupy pro úpravu a aktualizaci bezpečnostního plánu přístavu.

PŘÍLOHA III
Základní požadavky na výcvik

Nejméně jedenkrát během kalendářního roku a s odstupem nejvýše 18 měsíců by se měla provádět různá cvičení, která mohou zahrnovat účast bezpečnostních úředníků zařízení přístavu, spolu s příslušnými orgány členských států, podnikovými bezpečnostními úředníky nebo bezpečnostními úředníky plavidel, jestliže je to možné. Požadavek na účast podnikových bezpečnostních úředníků a bezpečnostních úředníků plavidel by měl brát v úvahu dopad na bezpečnost a provoz plavidla. Cvičení by měla vyzkoušet komunikaci, koordinaci, dostupnost zdrojů a odezvy. Tato cvičení mohou být provedena:

(1) v plném rozsahu a živě;

(2) jako simulace na panelu nebo formou semináře; nebo

(3) v kombinaci s ostatními cvičeními pořádanými jako reakce na mimořádné události nebo ostatními cvičeními státních orgánů přístavu.

PŘÍLOHA IV
Podmínky, které má plnit uznaná organizace pro bezpečnost přístavu

Uznaná organizace pro bezpečnost přístavu by měla být schopná prokázat:

(1) odborné znalosti v důležitých ohledech bezpečnosti přístavu;

(2) přiměřené znalosti činností přístavu, včetně znalostí plánu a stavebního uspořádání přístavu;

(3) přiměřené znalosti ostatních důležitých bezpečnostních činností potencionálně ovlivňující bezpečnost přístavu;

(4) schopnost posoudit pravděpodobná bezpečnostní rizika přístavu;

(5) schopnost udržovat a zlepšovat odborné bezpečnostní znalosti svých pracovníků;

(6) schopnost monitorovat stálou spolehlivost svých pracovníků;

(7) schopnost udržovat vhodná opatření, která zabraňují neoprávněnému prozrazení nebo přístupu k bezpečnostně citlivým materiálům;

(8) znalost příslušné vnitrostátní a mezinárodní legislativy a bezpečnostních požadavků;

(9) znalost současných bezpečnostních hrozeb a trendů;

(10) znalost rozpoznávání a odhalování zbraní, nebezpečných látek a zařízení;

(11) znalost rozpoznávání vlastností a chování osob, na nediskriminačním základě, které jsou potencionálním nebezpečím pro bezpečnost přístavu;

(12) znalost metod používaných k obcházení bezpečnostních opatření;

(13) znalost bezpečnostního a sledovacího zařízení a systémů, a jejich provozních omezení.

Uznaná organizace pro bezpečnost přístavu, které zpracovala zhodnocení bezpečnosti přístavu nebo přezkum takového zhodnocení pro přístav, nemůže vytvořit ani přezkoumat bezpečnostní plán tohoto přístavu.

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

Policy area(s): Inland, air and maritime transport policy

Activit(y/ies): Implementation of port security measures and the monitoring thereof

TITLE OF ACTION: DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ON ENHANCING PORT SECURITY

1. BUDGET LINE(S) + HEADING(S)

06 ~~02 03 02~~ **07 01** Transport security
06 01 04 13 Transport security administrative management
06 02 11 03 Committees

2. OVERALL FIGURES

2.1 Total allocation for action (Part B): See point 6.1

2.2 Period of application:

Indefinite, starting in 2006

2.3 Overall multi-annual estimate of expenditure

(a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention) *(see point 6.1.1)*

€ million (to three decimal places)

	Year 2004	2005	2006	2007	2008	2009 and subs. years	Total
Commitments	0	0	0.142	0.126	0.**126** ~~276~~	0.126	0.**520** ~~670~~
Payments	0	0	0.142	0.126	0.**126** ~~276~~	0.126	0.**520** ~~670~~

b) Technical and administrative assistance and support expenditure *(see point 6.1.2)*

Commitments	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**
Payments	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**

Subtotal a+b							
Commitments	0	0	0.142	0.126	0.276	0.126	0.670
Payments	0	0	0.142	0.126	0.276	0.126	0.670

(c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure *(see points 7.2 and 7.3)*

Commitments/ payments	0	0	1.028	0.991	0.991	0.991	4.001

TOTAL a+b+c							
Commitments	0	0	1.170	1.117	1.267	1.117	4.671
Payments	0	0	1.170	1.117	1.267	1.117	4.671

2.4 Compatibility with financial programming and financial perspective

New action

[X] Proposal is compatible with existing financial programming.

[...] Proposal will entail reprogramming of the relevant heading in the financial perspective.

[...] Proposal may require application of the provisions of the Interinstitutional Agreement.

2.5 Financial impact on revenue[16]

[X] Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure).

3. BUDGET CHARACTERISTICS

Type of expenditure		**New**	**EFTA contribution**	**Contributions from candidate countries**	**Heading in financial perspective**
NCE	NDA	NO	NO	NO	**No** 3

4. LEGAL BASIS

Article 80(2) of the EC Treaty

[16] For further information, see separate explanatory note.

5. DESCRIPTION AND GROUNDS

5.1 Need for Community intervention[17]

5.1.1 Objectives pursued

After the events of September 11th 2001, the European Union reiterated its support to the global community in developing all necessary means of dealing with the terrorist threat. Consequently, the EU developed legislation on aviation security and turned to the problem of terrorist gateways through international maritime transport. A recent document of the OECD[18] summarises the terrorist threat to which maritime transport, including ports, is exposed.

The IMO Diplomatic Conference on 12 December 2002 adopted amendments to the SOLAS Convention and the related ISPS-Code on a security regime for international maritime shipping and the ship/port interface.

The results of the IMO Diplomatic Conference are in the process of being incorporated into EU legislation in the form of a regulation to ensure a uniform application. Parts of the non-mandatory elements of the ISPS Code will be made mandatory and there will be fine-tuning of the IMO texts to address the specific conditions in the EU.

However, the scope of IMO rules limits the field of application to international shipping and the ship/port interface. Although already a significant breakthrough, this limited scope leaves an unwanted void in security since the areas beyond the ship/port interface fall outside the coverage. This is the inevitable consequence of the way these new security rules were adopted: they were tailored as amendments to an existing international convention. It was equally recognised that considerable additional work was required to address the issue of port security beyond the ship/port interface. A joint IMO/ILO working group is working on detailed guidance on port security; it may take time to develop. Elsewhere this temporary void is already being addressed. This is done by applying all new IMO rules to the entire port (US approach), or by adopting additional security measures with a direct or indirect impact on ports (national port security measures in EU Member States, the US rules like the Container Security Initiative-CSI, Container Trade Partnership-CTPAT, 24 hour advance notification rule, etc.).

In view of the above, a community directive on port security is considered necessary to:

– provide the Member States with a uniform framework to enhance security in ports;

– establish a uniform approach to integrate key maritime and non-maritime port areas in an overarching port security framework;

– support Member States in developing secure ports both towards maritime transport and towards landside population, as well as vis-à-vis the marine and land environment;

– ensure uniform conditions throughout the European Union for access to and control of markets and activities associated with the port sector.

---

17 For further information, see separate explanatory note.

18 OECD, Directorate for Science, Technology and Industry, Maritime Transport Committee, Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact, July 2003.

5.1.2 Measures taken in connection with ex ante *evaluation*

Between February and December 2002 the Member States and the Commission participated in three IMO technical sessions and a diplomatic conference devoted to urgent consideration of the security of international maritime transport. The community considers that this requires priority action.

During this lead period it became clear that security does not start or end in the vicinity of the ship (the ship/port interface). For optimal effectiveness, transport security should ultimately cover the entire supply chain from seller to purchaser. Within this supply chain port security has been repeatedly emphasised as being critical to overall transport security (Commission communication on enhancing maritime transport security, WCO, US Maritime Security Bill, CTPAT). Most notably:

– Without security in the port area adjacent to the ship/port interface, the risk of 'contamination' of the secured port facility is considered to be high. Therefore, one can consider that saving on costs for basic preventive port security measures would be strongly outweighed by the cost of having to add costly additional security checks at the ship/port interface.

– Industry has indicated on several occasions that it will have invested considerable amounts by July 2004 in the development of ship and port facility security measures. Consequently there is a wish to eliminate clear security voids (such as insufficient or non-existing port security measures) which could lessen the effectiveness of these investments. In view of the geographic mix of facilities and non ship/shore areas within ports, voids in general port security could indeed pose problems to the security of the ship/port interfaces.

In other parts of the world satisfactory port security is already considered to be part of the requirements for securing maritime trade. Satisfactory levels of port security may, in addition to compliance with the ISPS Code, develop into preconditions for unrestricted trade flows from these ports.

Irrespective of the negative signal the EU would send out if it were to neglect its own ports' security beyond the ship/port interface, the costs of 'doing nothing' may well, in case of a successful terrorist attack, rise to alarming levels. Firstly, the preservation of human lives is an aim in itself. Secondly, the terrorist threat and the resulting fear directly impacts on the efficiency of the global economy. Thirdly, in case of a successful attack it is likely that, as a reaction, many ports could be closed temporarily to reassess their security level and the actual threat. The port in which an attack was carried out may obviously incur enormous damage to installations and trade image.

The economic costs *strictu senso* can be illustrated by a few examples given by the OECD:[19]

A labour dispute in US western coast ports resulted in a 10 day lock out in these ports. A moderate estimate calculated the resulting costs at US$ 467 million.Shippers indicated their intent to change their entire logistic chains, with rocketing costs, had the lock out continued.

[19] OECD, op.cit.

– US average stock levels have been reduced over the 1990s from 1.57 months to 1.36 months in 2001. In 2002 average stocks rose to 1.43 months. This evolution, due to uncertainty and fear for supply stability, has eliminated the progress of half a decade and represents for the US an extra capital cost of US$ 50-80 bn.[20]

– A full scale simulation of container bombs entering the US, partly caught in port, partly slipping through in the logistic chain, resulted in a total estimated cost of US$ 58 bn.[21] It would also take up to 92 days before port backlogs were completely eliminated. This estimate takes only into account costs arising in the US, and therefore neglects the resulting costs elsewhere.

A uniform port security framework in all EU ports will reduce security related inter-port competition within EU boundaries. As regards third countries, it will remove any incentive to compare EU ports with regard to their respective security. Hence a port security directive will minimise or eliminate undesirable competitive distortions.

Finally, it should be mentioned that additional labour can be expected. The bulk of this additional labour will be related to implementing the ISPS Code. However also in port security, new labour opportunities might arise.

5.1.3 Measures taken following ex post *evaluation*

None/Not applicable.

5.2 Actions envisaged and budget intervention arrangements

The directive requires each Member State to identify the boundaries of the ports subject to the directive. Member States should outline a security policy for these areas and ensure that security assessments and appropriate security plans are established and updated. The introduction and implementation of each national port's security policy must be monitored by a national central authority. For the purposes of reaching a desired common level of implementation, the directive includes priority issues in its Annex for the port security assessment and the port security plan.

As the overall scheme must be consistent to ensure its reliability at EU level the Commission is called on to carry out inspections to verify implementation of the national plans adopted pursuant to this directive.

5.3 Methods of implementation

Direct management by the Commission using regular or outside staff.

Since any compliance monitoring would begin only 18 months after the compliance monitoring carried out under the maritime security regulation, and given the inevitable link between the monitoring of maritime security and of port security, it is proposed to use the expertise gained by the compliance monitors to carry out the monitoring under this Directive.

However, in order to introduce into the monitoring process the necessary element of specific port security expertise, eight additional port security inspectors would be required (see 7.1 below).

---

[20] The Friction Economy, in: Fortune, February 2003; Bowserbox, D and Closs, D., Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy, in: Traffic World, April 2002.

[21] Conference Board, Booz Allen Hamilton, October 2002.

6. FINANCIAL IMPACT

6.1 Total financial impact on Part B (over the entire programming period)

The cost of this scheme is calculated by adding up the individual costs on an annual basis, starting in 2006, when the proposed Community action is estimated to have fully become operational.

6.1.1 Financial intervention

The directive provides for a monitoring and inspection exercise to be carried out by the Commission. It is expected that, as from 2006, approximately 84 inspection visits will be carried out each year (5 days per port * €1500). ~~Monitoring and inspection will be accompanied by meetings of experts. A study on implementation and possible future initiatives should be carried out in 2008 (i.e. two years after the directive has become operational).~~

The Commission also intends to commission a study to evaluate the impact and the effectiveness of the measures adopted. Such a study should be conducted in 2008, and then every three years. Such regular evaluation is necessary to enable the Commission to propose, via the committee procedure, any adjustments to the proposed system which might prove necessary. The unit cost of each study is estimated at €150 000.

Inspection visits: for the calculation of the number of inspection visits, see 7.1. In the first year an additional cost for on-site working equipment (laptop PCs) is expected.

6.1.1 Financial intervention

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 and subsequent years	Total
~~(a) Studies~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0.150~~	~~Every 3 years~~	~~0.150~~
a~~(b)~~ Meetings of experts	0	0	0	0	0	0	0
b~~(c)~~ Inspection visits	0	0	0.126	0.126	0.126	0.126	0.504
c~~(d)~~ Working equipment	0	0	0.016	0	0	Upon depreciation	0.016
TOTAL	0	0	0.142	0.126	0.**126**~~27 6~~	0.126	0.**520** ~~654~~

(If necessary, explain the method of calculation.)

6.1.2 Technical and administrative assistance, support expenditure and IT expenditure (commitment appropriations)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 and subsequent years	Total
(a) **studies** ~~none~~		0			0,**150**	**Every 3 years**	0,**150**
(b) none	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**

(If necessary, explain the method of calculation.)

7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

7.1 Impact on human resources

This directive requires compliance monitoring. It is proposed that this be based on the experience gained from similar monitoring carried out pursuant to the maritime security regulation.

In order to identify the required number of Inspectors six parameters are relevant:

– Inspections should be performed by two inspectors together;

– Compliance monitoring should include the inspection of national security monitoring systems at a rate of one third per annum. Since ports are operated in a maximum of 20 Member States ~~(present and accession countries)~~, the present estimate is foreseen 7 inspections per year;

– A study on port security measures in EU ports identifies 769 ports in the EU ~~and Accession countries,~~ based upon Lloyds Fairplay data. Compliance monitoring of the application of this directive should be performed by means of spot checks in ports at a rate of 10% p.a. of all identified ports;

– Compliance monitoring, preparation, travel and follow-up is expected to represent a workload of 1 working week per inspection;

– Inspectors will perform their inspections every second week

This results in about 20 inspections per year per inspector (assuming 40 working weeks a year). For inspections, teams of 2 inspectors are required thus resulting in 2 inspectors performing 20 inspections per annum. 10% of 769 ports is about 77 ports a year. 1/3rd of all national security systems represents 7 inspections a year; bringing the total to at least 84 inspections a year. As a consequence 8 inspectors are required for these inspections. As working equipment, 8 laptops are required, at a unit price of € 2000.

One administrator will be in charge of the entire process.

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources		Total	Description of tasks deriving from the action
		Number of permanent posts	Number of temporary posts~~22~~		
Officials or temporary staff	A	1	8		Principal administrator (existing) Administrator
			0		Security inspectors
	B	0	0		Administrator's assistant
	C	0			Secretaries of the inspectorate
Total		1	8	9	

7.2 Overall financial impact of human resources

Type of human resources	Amount (€)	Method of calculation *
Officials	108 000	Average cost of Commission officials, including overheads (€108 000/year/official)
Temporary staff	864 000	
Total	972 000	

The amounts are total expenditure for twelve months.

~~22~~ ~~These figures are based on the assumption that the European Maritime Safety Agency has sufficient staff to perform the tasks assigned to it by Article 10(7) of the proposal for a Regulation.~~

7.3 Other administrative expenditure deriving from the action

Committee of experts: one-day meetings with experts from the sector concerned to enable the Commission to draw up the adaptations to the rules provided for in Article 15 of the proposal for a Directive. It is expected that in the first year three meetings would be required and afterwards one meeting a year should suffice.

Budget line (number and heading)	Amount (€)	Method of calculation
Overall allocation 01 02 11 03 – Compulsory committees (COSS 27C730)[(1)]	56 250 (first year) 18 750 (subsequent)	3 meetings of the maritime security representatives committee in the first year 1 meeting in subsequent years Reimbursement of national experts' travel expenses, estimated at 25 times an average of €750/expert
Total	56 250 (first year)18 750 (subsequent)	

The amounts are total expenditure for twelve months.

[(1)] Specify the type of committee and the group to which it belongs.

I.	Annual total (7.2 + 7.3)	€ 1 028 250 (first year) € 990 750
II.	Duration of action	(subsequent years)
III.	Total cost of action (I x II)	Indefinite Indefinite

The needs in terms of human and administrative resources will be covered within the allocation granted to the managing DG in the framework of the annual allocation procedure.

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1 Follow-up arrangements

Follow-up arrangements will be adopted involving inspections in the Member States and periodic impact studies.

Six months after the date of application of the proposed directive, the Commission, in cooperation with the national authorities, will start a series of inspections to verify the means of monitoring implementation of the national plans adopted pursuant to the directive. These inspections will take account of the data supplied by the national authorities, including the monitoring reports.

8.2 Arrangements and schedule for the planned evaluation

The Commission intends to launch a study to evaluate the impact and the effectiveness of the measures adopted. Such a study should be conducted in year N+2, and then every three years.

~~Six months after the date of application of the proposed directive, the Commission, in cooperation with the national authorities, will start a series of inspections to verify the means of monitoring implementation of the national plans adopted pursuant to the directive. These inspections will take account of the data supplied by the national authorities, including the monitoring reports.~~

9. ANTI-FRAUD MEASURES

The activities of the commission's maritime security inspectors will be subject to the commission's normal audit procedures.

IMPACT ASSESSMENT FORM

THE IMPACT OF THE PROPOSAL ON BUSINESS WITH SPECIAL REFERENCE TO SMALL AND MEDIUM-SIZED ENTERPRISES(SMEs)

TITLE OF PROPOSAL

Directive of the European Parliament and of the Council on enhancing port security

DOCUMENT REFERENCE NUMBER

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

THE PROPOSAL

1. Taking account of the principle of subsidiarity, why is Community legislation necessary in this area and what are its main aims?

   Community legislation has already been developed for ship and port facility security, which is intended to be complemented by this Directive on port security. Hence, also the measures covered by this proposal must be applied consistently throughout the Community in order not to offset the EU wide consistency of the measures it intends to complement. Moreover, uniform application avoids security related distortions of competition.

THE IMPACT ON BUSINESS

2. Who will be affected by the proposal?

   – Which business sectors?

   Shippers, agents, port managers, companies set up within the port boundaries.

   – What sizes of company (share of small and medium-sized businesses)?

   All sizes of company active in these sectors.

   – Are there particular geographical areas of the Community where these businesses are found?

   No, ~~thirteen~~ **20** Member States are concerned as port states~~. Upon accession of the accession countries this further increases to 20~~.

3. What will business have to do to comply with the proposal?

   Where not already in place, introduce appropriate security procedures and, where appropriate, acquire the necessary equipment. Ensure that staff receive training on security requirements. Additional staff may be needed.

4. What economic effects is the proposal likely to have:

– on employment?

Jobs may be created to perform port related security tasks, and probably also at specialised security firms.

– on investment and the creation of new businesses?

Companies active in the port may have to acquire security equipment. Specialised security firms may expand.

– on the competitiveness of businesses?

None, in that all will be subject to the same requirements.

5. Does the proposal contain measures to take account of the specific situation of small and medium-sized enterprises (reduced or different requirements, etc.)?

Not directly, but requirements are based upon a case by case assessment and will therefore have optimal adaptation to specific concern, within the limits of a minimal security threshold.

CONSULTATION

6. List the organisations which have been consulted about the proposal and outline their main views.

– The Commission has consulted all Member States ~~and candidate countries,~~ and all interested industry representatives. The replies clearly show that the sector recognises the need for port security measures. There is wide acknowledgement for a Community approach, provided that the measures sufficiently take into account the various structures of and in ports (on organisational level, in terms of risk level).

– All European organisations representing this sector participated as observers in the work of the IMO on maritime security. Employers, employees and government representatives are participating in the work of the joint IMO-ILO Working Group developing detailed guidance for port security.

The Commission has commissioned a study of the impact of these measures. The consultant associated the European Sea Ports Organisation (ESPO), the Federation of European Private Port Operators (FEPORT) and the European Community Shipowners' Association (ECSA) with its work.

While the industry has to invest in developing ship and port facility security measures, there is concern of eliminating clear security voids (such as minor or non-existing port security measures) which may render these investments idle. In view of the geographic mix of facilities and non ship/shore areas security voids in general port security may indeed pose problems to the security of the ship/port interfaces.