AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 28.5.2004
COM(2004) 393 végleges

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Módosított javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS EGY IRÁNYELVÉHEZ

A kikötői biztonság növeléséről

(előterjesztő: a Bizottság)

MAGYARÁZÓ FELJEGYZÉS

ÁLTALÁNOS BEVEZETÉS

A Tengeri Biztonságról szóló (COM(2003) 229) végleges közlemény, amely egy jelenleg jogalkotási folyamatban lévő javaslatot tartalmaz a hajók és a hajó/kikötő kapcsolatok biztonságáról, és ebben a dokumentumban EK .../... rendeletként fog szerepelni, a kikötők biztonságát egy olyan szükséges második lépésként határozza meg, amelynek biztosítania kell mind a kikötők, mind a kikötők és hátország összeköttetésének védelmét. A védelemnek ki kell terjednie a kikötőkben dolgozó illetve kikötőkön áthaladó emberekre, az infrastruktúrára és berendezésekre, beleértve a járműveket is. Ez a javaslat a fenti közleményre épül.

MIÉRT VANNAK VESZÉLYBEN A KIKÖTŐK?

A kikötők lényeges elemei a teljes szállítási láncnak, összekötik a tengeri és szárazföldi kereskedelmet és utasforgalmat. A kikötők gyakran központjai a veszélyes szállítmányok szállításának, vegyi- és olajipari termelési központok és/vagy városok közelében helyezkednek el. Világos, hogy a kikötői terrorista akciók könnyen komoly rombolást okoznak a szállítási rendszerekben, és csapás szerű hatást gyakorolnak a környező iparra, közvetlenül veszélyeztetik a kikötőkben és környezetükben lévő embereket. Ez az oka annak, hogy a Bizottság egy átfogó kikötői biztonságpolitika kialakítását javasolja.

NEMZETKÖZI ÖSSZEFÜGGÉSEK

Az IMO[1]-ban végzett munka vezetett a SOLAS[2] és ISPS[3] CODE módosításainak fejlődéséhez. A Bizottság egy olyan szabályozást javasolt, amely azt célozta, hogy ezek az intézkedések beépüljenek a kötelező közösségi jogba (COM(2003) 229 végleges közlemény). A jogalkotási munka folyamatban van..

Annak ellenére, hogy az IMO-ILO[4] Munkacsoport jelenleg is dolgozik a Kikötői Biztonságról szóló Gyakorlati Szabályokon, nem látszik reálisnak, hogy gyors eredményeket várjunk. Meg kell jegyezni, hogy ezek a szabályok nem is lennének jogilag kötelezőek. Ennek fényében a Bizottságnak az a véleménye, hogy az EU-nak saját kikötő biztonsági rendszert kell kifejlesztenie. Ez a javaslat kiegészíti az IMO-ILO munkáját.

A KIKÖTŐI BIZTONSÁGI IRÁNYELVEK SZÜKSÉGESSÉGE

A SOLAS módosítások, az ISPS CODE és a javasolt változtatások növelni fogják a tengeri biztonságot a hajók és kikötői berendezések[5] biztonsági intézkedéseinek fejlesztésével. Az EK .../...rendelet a kikötő azon részénél végződik, amelynél a hajó és a kikötő találkozik, vagyis a

---

1 IMO: Nemzetközi Tengerészeti Szervezet

2 SOLAS: Életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezmény.

3 ISPS: Nemzetközi Hajó és Kikötői Berendezések Biztonsága

4 ILO: Nemzetközi Munkaügyi Szervezet

5 Ebben az összefüggésben a „kikötői berendezés" a hajó/kikötő kölcsönhatás helyszínét jelenti, ez magában foglalja a horgonyzási helyeket, várakozó kikötő helyeket és a nyílt tengerről történő megfelelő megközelítést. A „hajó kikötő" kikötő kapcsolat azokat a kölcsönhatásokat jelenti, amelyek akkor történnek, amikor a hajót közvetlenül és azonnal érintik olyan események, amelyek a személyek, áruk mozgását hozzák létre, vagy kikötői szolgáltatások hajóról vagy hajóra irányuló tevékenységeket végeznek.

terminálnál[6]., Ennek a javaslatnak kettős célja van: azon területek biztonságát növelni, amelyeket az EK../...rendelet nem érint, és biztosítani az EK ../...rendelet alkalmazásával a végrehajtott biztonsági intézkedések által megnövelt biztonság jótékony hatását a szomszédos kikötői területeken. Ez a javaslat nem hoz létre új kötelezettségeket az EK .../...rendelet által érintett területeken.

A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy ez az irányelv az alábbi célokat tűzi ki:

– Közösségi szinten biztosítja és figyeli a kikötői biztonság megfelelő szintjének fejlődését az által, hogy kiegészíti és támogatja a hajó/kikötő kapcsolat biztonsági intézkedéseinek végrehajtását.

– Azonos feltételeket és harmonikus alkalmazást biztosít az Európai Unió minden részén, és ezáltal nem jönnek létre különbségek a kereskedelmi kikötőket használók között.

– Biztosítja az egész kikötőre vonatkozó szükséges biztonsági intézkedések messzemenően lehetséges megvalósítását az EK .../...rendelet által bevezetett már létező eszközök segítségével, és így maximális biztonsági eredményt lehet elérni a kikötők minimális többlet terhelése mellett.

A Közösség kikötőinek jelentős különbözősége ellenére (kicsi-nagy, magán-köztulajdonú stb.), valamint a Közösség kikötőiben együtt meglévő eltérő tevékenységek (teherárú kezelés, ipar, raktározás, szállítás, környezetvédelmi területek, sűrű városképződés, és így tovább) figyelembe vételével rugalmassága miatt egy irányelv a legmegfelelőbb jogi eszköz a Közösség egész területén szükséges közös kikötői biztonsági szint elérésére.

Felismerésre került, hogy a tagállamokban eddig is több kikötői biztonsági rendszert alkalmaztak. Ez az irányelv lehetővé teszi a meglévő biztonsági intézkedések és eszközök fenntartását, amennyiben ezek megfelelnek az irányelv szabályainak.

Ennek megfelelően a Bizottság:

– **Javasolja, hogy az Európai Parlament és a Tanács mielőbb alkalmazza ezt az irányelvet A kikötői biztonság növeléséről. A javaslat kiegészíti azokat a biztonsági intézkedéseket, amelyek a hajók és kikötői létesítmények biztonsági intézkedéseinek növelésével kerültek bevezetésre (EK .../...rendelet), és ezáltal egy, a teljes kikötőt védő biztonsági rendszer jön létre. Ez az új javaslat magában foglalja az EK .../...rendelet által védett egy vagy több kikötői létesítmény bármely épületét.**

A KIKÖTŐI BIZTONSÁG IRÁNYELVÉNEK TARTALMA

A kikötői biztonság növelésére szolgáló intézkedések a következő elveket követik:

[6] Habár elméletileg lehetséges lenne, hogy a tagállamok a „kikötői berendezést” teljes kikötőként értelmeznék, vagyis kiterjesztenék az ISPS Code alkalmazását az egész kikötőre, érthető okokból ilyen értelmezés bizonyára nem fog születni.

– A kikötői biztonság a tengeri és a hajó/kikötő kapcsolat biztonságából tevődik össze és biztosítja, hogy ezek a biztonsági intézkedések erősödnek a teljes kikötőre vonatkozó biztonsági intézkedések által;

– A kikötői biztonság felmérése dönti el azt, hogy milyen intézkedésekre van szükség, mikor és hol;

– Megkülönböztetünk normál, növekvő és fenyegető veszélyhez tartozó biztonsági szinteket;

– A kikötői biztonság növelésének minden intézkedését és elemét egy kikötői biztonsági terv írja le;

– A fenti felmérés és terv alapján a kikötői biztonsági hatóság felelős a megfelelő kikötői biztonsági intézkedések kiválasztásáért és végrehajtásáért;

– A kikötői biztonsági terv fejlesztését és végrehajtását egy kikötői biztonsági tisztviselő koordinálja;

– A megfelelő hatóságok részére egy kikötői biztonsági bizottság ad tanácsokat;

– A szükséges intézkedések alkalmazását gyakorlás és ellenőrzés segíti;

A JAVASLAT ÁLTALÁNOS ELVEI

– A javaslat ugyanazokra a biztonsági rendszerekre és személyekre (biztonsági felmérések, tisztek stb.) támaszkodik, mint az **EK .../...rendelet**, hogy ezáltal biztosítsa a teljes tengeri logisztikai lánc átfogó biztonságát a hajó és a hajó/kikötő kapcsolat, valamint a teljes kikötő és kikötő/hátország kapcsolat vonatkozásában. Ez a megközelítés lehetővé teszi a folyamatok egyszerűsítését valamint a biztonsági szinergiákat. Nevezetesen a javasolt irányelv:

– felszólítja a tagállamokat arra, hogy határozzák meg kikötők határvonalait ezen irányelv szempontjai szerint;

– felszólítja a tagállamokat arra, hogy biztosítsák a megfelelő kikötői biztonsági felmérések és biztonsági tervek készítését;

– felszólítja a tagállamokat arra, hogy határozzák meg és tegyék közzé a használatos biztonsági szinteket, valamint ezek változásait;

– felszólítja a tagállamokat, hogy nevezzenek ki minden kikötőben vagy kikötő csoportban kikötő biztonsági hatóságot. Ez lesz az a közhatóság, amely felelős a kikötői biztonsági intézkedések megfelelő meghatározásáért és végrehajtásáért;

– megkívánja minden egyes kikötőben egy kikötői biztonsági tisztviselő kinevezését annak biztosítására, hogy a kikötői biztonsági felmérések és tervek létrejöjjenek, napra-készek legyenek, és be legyenek tartva;

– általánosan előírja egy biztonsági tanácsadó bizottság alakítását, amelyben helyet kap a kikötő összes üzemeltetési és kormányzati funkciójának képviselője;

– előírja a biztonsági felmérések és tervek minimális követelményeit;

– felkéri a tagállamokat, hogy nevezzék meg központjaikat, hogy lehetővé váljon a más tagállamokkal és a Bizottsággal történő kommunikáció;

– ellenőrzési eljárásokat biztosít a kikötői biztonsági intézkedések végrehajtásának figyelésére;

– rögzíti az intézkedései végrehajtásának folyamatát;

JOGI MEGFONTOLÁSOK

A Bizottság az irányelv alapjául az EK Szerződés 80. cikk (2) bekezdését javasolja a tagállamok nemzeti biztonsági jogalkotásának, és az Európai Unióról szóló szerződés VI. címe alapján hozott intézkedések sérelme nélkül;

SPECIÁLIS MEGFONTOLÁSOK

1. cikk:

Ez a cikk rögzíti az irányelv tárgyát.

2. cikk:

Ez a cikk írja le az irányelv alkalmazási területét.

3. cikk:

Ez a cikk tartalmazza az irányelvben használt fontosabb kifejezések definícióját.

4. cikk:

Ez a cikk írja elő a tagállamok azon kötelezettségét, hogy szorosan egyeztessék azokat a kikötői biztonsági intézkedéseiket azokkal az intézkedésekkel, amelyek a tengeri és kikötői berendezések biztonságára vonatkozó szabályozásból fakadnak.

5. cikk:

Ez a cikk írja elő a tagállamok kötelezettségét arra vonatkozóan, hogy nevezzenek ki kikötői biztonsági hatóságot. Ez a kikötői biztonsági hatóság lesz felelős a megfelelő kikötői biztonsági intézkedések meghatározásáért és végrehajtásáért.

6. cikk:

Ez a cikk tartalmazza a tagállamok kötelezettségét arra vonatkozóan, hogy elvégezzék a kikötői biztonsági felmérését az összes kikötőjükben, amelyre ez az irányelv vonatkozik. Ez a felmérés figyelembe veszi a kikötő különböző részeinek sajátosságait, valamint a tengeri biztonság szabályozásából származó rendelkezések alapján a kikötői berendezésekre vonatkozó biztonsági felmérést. A kikötők biztonsági felmérésének részletes követelményeit az I. melléklet tartalmazza.

7. cikk:

Ez a cikk tartalmazza a tagállamok kötelezettségét arra vonatkozóan, hogy elkészítsék a kikötői biztonsági tervet az összes kikötőjükben, amelyre ez az irányelv vonatkozik. Ez a terv figyelembe veszi a kikötő különböző részeinek sajátosságait, valamint a tengeri biztonság szabályozásából származó rendelkezések alapján a kikötői berendezésekre vonatkozó biztonsági tervet. A kikötők biztonsági felmérésének részletes követelményeit az II. melléklet tartalmazza. Ez a cikk tartalmazza a megfelelő tréningek és gyakorlatok szükségességét is. Emiatt a cikk utal III. mellékletre, amely tartalmazza az alapvető tréning követelményeket.

8. cikk:

Az irányelv három eltérő biztonsági szint használatát írja elő. A tagállamok kötelesek bevezetni ezeket a biztonsági szinteket az érintett kikötőikben, meg kell határozniuk és ismertetniük a kikötők különböző részeiben alkalmazott biztonsági szinteket, és ezek bármely változását. Az ismertetés a "tudni kell" ("need-to know") elven alapul.

9. cikk:

A 9. cikk tartalmazza azt a kötelezettséget, hogy az ezen irányelv által érintett összes kikötőben kikötői biztonsági tisztviselőt kell kinevezni, akinek megfelelő helyismerettel és felhatalmazással kell rendelkeznie ahhoz, hogy kellő módon biztosítsa és koordinálja saját kikötőjében a biztonsági felmérések és tervek létrehozását, naprakészségét és betartatását.

10. cikk:

Felismerve az üzemeltetési és közhatósági tevékenységek optimális együttműködésének szükségességét a kikötőkben, ez a cikk lehetőséget ad egy olyan kikötői biztonsági tanácsadó testület létrehozására, amelyben helyet kapnak ezek a kikötői biztonsági felelősök.

11. cikk:

Ez a cikk tartalmazza az időszakosan ismétlődő kikötői biztonsági felmérések követelményét.

12. cikk:

A 12. cikk lehetőséget ad a tagállamoknak arra, hogy elismert kikötői biztonsági szervezeteket jelöljenek ki, amennyiben ezek a szervezetek megfelelnek a VI. mellékletben rögzített feltételeknek.

13. cikk:

Ez a cikk lehetővé teszi egy kikötő biztonsági központ felállítását, amelyek a Bizottság kapcsolati pontja lesz ezen irányelv végrehajtása során.

14. cikk:

Ez a cikk öleli fel a tagállamok kötelezettségét arra vonatkozóan, hogy hozzanak létre egy pontos és szabályos ellenőrző rendszert a kikötői biztonsági tervek és végrehajtásuk vonatkozásában. Ugyancsak ez a cikk tartalmazza a Bizottság által vezetett ellenőrzések folyamatát is, amellyel azt ellenőrzik, hogy mennyire hatékony a kikötői biztonság végrehajtásának figyelése és mennyire hatékonyak az intézkedések maguk.

15. cikk:

Ez a cikk vázolja azokat az intézkedéseket, amelyeket alkalmazni lehet annak érdekében, hogy meg lehessen határozni azokat az összehangolt folyamatokat, amelyek az irányelv mellékleteiben megadott részletek használatára vonatkoznak. Az ilyen alkalmazások a 14. cikkben leírt Bizottsági ellenőrzés alatt történnek.

16. cikk:

A Bizottságot segíti az **EK .../... rendelet** szerint felállított bizottság. Ez a bizottság a szabályozó folyamatnak megfelelően működik (a Bizottságnak átadott végrehajtói hatalom gyakorlásának folyamatáról szóló 1999. június 28-i 1999/ 468/EK bizottsági határozat 5. és 7. cikke szerint).[7]

17. cikk:

Ez a cikk a biztonsággal kapcsolatos információk titoktartásával foglalkozik, különös tekintettel az ellenőrző riportokra és a tagállamok válaszaira.

18. cikk:

Ez a cikk szólítja fel a tagállamokat arra, hogy intézményesítsenek hatékony, arányos és visszatartó erejű büntetéseket az irányelv be nem tartása esetében.

19. cikk:

Ez a cikk tartalmazza a tagállamok azon kötelezettségét, hogy léptessék életbe azokat a törvényeket, szabályozásokat és adminisztratív eljárásokat, amelyek szükségesek ahhoz, hogy eleget tegyenek az irányelvnek, és ezt legkésőbb egy évvel annak hatálybalépése után tegyék meg.

20. cikk:

A hatálybelépés részleteit tartalmazza.

21. cikk

Az irányelv címzettjeivel foglalkozik.

I. melléklet:

A kikötői biztonsági felmérés megvalósításának részletes követelményeit tartalmazza.

II. melléklet:

A kikötői biztonsági terv készítésének részletes követelményeit tartalmazza.

---

[7] HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

III. melléklet

Az alapvető kiképzés követelményeit tartalmazza.

IV: melléklet:

Egy elismert kikötői biztonsági szervezet részére előírt részletes feltételeket tartalmazza.

2004/0031 (COD)

Módosított javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS EGY IRÁNYELVÉHEZ

A kikötői biztonság növeléséről

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA

Tekintettel az Európai gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre, különösen annak 80. cikk (2) bekezdésére

tekintettel a Bizottság javaslatára,[8]

tekintettel Az Európai Közösségek Gazdasági és Szociális Bizottságának véleményére,[9]

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére [10]

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően [11]

mivel:

(1) A demokrácia ideáljának, a szabadságnak és a béke értékeinek - amelyek az Európai Unió valódi lényegét jelentik - legnagyobb fenyegetései a törvénytelen cselekedetek és a terrorizmus.

(2) A kikötőkben, valamint azok szomszédos területein meg kell védeni az emberek, az infrastruktúra és berendezések biztonságát, beleértve a járműveket is, a törvénytelen cselekedetektől és azok pusztító hatásaitól. Ez a védelem hasznára válik a szállításban résztvevőknek, a gazdaságnak és az egész társadalomnak.

(3) 2003/Hónap/Nap-on az Európai Parlament és az Európai Unió Bizottsága elfogadta a tengeri biztonságról szóló EK .../...rendeletet. Az ebben a rendeletben foglalt tengeri biztonsági intézkedések csak egy részét alkotják azoknak a szükséges intézkedéseknek, amelyek a tengerhez kapcsolódó szállítási lánc megfelelő, elérendő biztonsági szintjét szolgálják. Ez a szabályozás csak a hajók és a közvetlen hajó/kikötő kapcsolat biztonsági intézkedéseire korlátozódnak.

(4) Annak érdekében, hogy a lehető legteljesebb védelmet biztosítsuk a tengeri és kikötői tevékenységeknek, kikötői biztonsági intézkedéseket kell bevezetni. Ezek az intézkedések kiterjednek a hajó/kikötő kapcsolaton túlra is, és lefedik az egész kikötőt,

---

8 HL C […], […], […].o.
9 HL C […], […], […] o.
10 HL C […], […], […]o.
11 HL C […], […], […]o.

ily módon védik a kikötői területeket, valamint biztosítják, hogy az EK .../...rendelet végrehajtása által foganatosított biztonsági intézkedések által megnövelt biztonság javára válik a csatlakozó területeknek. Ezeket az intézkedéseket az összes olyan kikötőben alkalmazni kell, ahol egy vagy több, az EK .../...rendelet hatálya alá eső kikötői berendezés van.

(5) A tagállamok nemzetbiztonságra vonatkozó szabályainak megsértése nélkül, valamint az Európai Uniós Szerződés VI. címén alapuló intézkedések megsértése nélkül a (2) preambulum bekezdésben leírt biztonsági célt el kell érni a kikötői politika megfelelő intézkedéseinek alkalmazásával oly módon, hogy közös szabványok létrehozásával az Unió összes kikötőjében egy megfelelő kikötői biztonsági szint valósuljon meg.

(6) A tagállamok részletes biztonsági felmérésekre támaszkodva meghatározzák a biztonsági kikötő terület pontos határvonalait, valamint azokat a különböző intézkedéseket, amelyek biztosítják a megfelelő kikötői biztonságot. Ezek az intézkedések eltérőek az adott biztonsági szintnek megfelelően, valamint tükrözik a különböző kikötőrészek eltérő biztonsági profiljait is.

(7) A tagállamok kikötői biztonsági terveket hoznak létre, amelyek nagyon pontosan átveszik a kikötői biztonsági felmérésének megállapításait. A biztonsági intézkedések hatékony működése azt is megköveteli, hogy az összes résztvevőnek átlátható feladat csoportja legyen, és rendszeresen gyakorolja az intézkedéseket. A feladat csoportok változatlansága és a kikötői biztonsági terv szerint végzett gyakorlási folyamatok nagyban hozzájárulnak mind a megelőző, mind a helyrehozó kikötői biztonsági intézkedések hatékonyságához.

(8) **A Roll-on roll-off hajók különösen ki vannak téve a törvényellenes cselekedeteknek, főként akkor, ha teherárú mellett személyeket is szállítanak. A kockázat felmérések alapján megfelelő intézkedéseket kell hozni, amelyek biztosítják, hogy a hazai és nemzetközi útvonalaikat roll-on roll-off hajókon megtenni szándékozó személygépkocsik és tehergépkocsik ne okozzanak kockázatot a hajóra, annak utasaira, személyzetére és rakományára. Ezeket az intézkedéseket a kikötőben, vagy a kikötő határán kell elvégezni, mielőtt a személy- és tehergépkocsik belépnek a hajóra olyan módon, hogy a működés folyamatosságát a lehető legkisebb mértékben gátolják.**

(9) A tagállamok biztosítják, hogy a kikötői biztonságért dolgozók felelőssége az összes érintett résztvevő számára tökéletesen ismert legyen. A tagállamok folyamatosan figyelik a biztonsági szabályok betartását, teljes felelősséggel bíró hatóságot hoznak létre minden kikötőjükben, jóváhagyják kikötőik biztonsági felméréseit és terveit, megalkotják és közzéteszik a biztonsági szinteket. Ugyancsak biztosítják, hogy az intézkedéseket jól ismerjék, alkalmazzák és koordinálják, és a kikötői közösséget informáló tanácsadással növelik a biztonsági intézkedések hatékonyságát és az elővigyázatosságot.

(10) A tagállamoknak jóvá kell hagyniuk a kikötői felméréseket és terveket, és folyamatosan figyelniük kell ezek végrehajtását. A végrehajtás hatékonyságának figyelését a Bizottság által felügyelt ellenőrzések szolgálják.

(11) A tagállamok biztosítják, hogy központjuk átveszi a kapcsolati pont szerepét a Bizottság és a tagállamok között.

(12) Ez az irányelv tiszteletben tartja az alapvető emberi jogokat, és különösen figyelembe veszi az Európai Unió alapjogi chartája.

(13) Az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseknél a Bizottságnak átadott végrehajtói hatalom gyakorlásának folyamatáról szóló 1999. június 28-i 1999/ 468/EK bizottsági határozatot kell figyelembe venni.[12] Az irányelv alkalmazásánál olyan eljárást kell meghatározni, amely nemzetközi eszközöket vesz figyelembe, és a tapasztalat alapján alkalmazza, vagy kiegészíti ezen irányelv mellékleteinek részletes intézkedéseit anélkül, hogy bővítené az irányelv tartalmát.

(14) Miután a javasolt terv céljai, nevezetesen a tengeri szállításra és a kikötői politikára vonatkozó megfelelő intézkedések azonos mértékű bevezetése és alkalmazása a tagállamok által nem érhetőek el, és mivel az irányelv európai mértéke miatt a célok a Közösség szintjén jobban megvalósíthatóak, a Közösség alkalmazhat olyan intézkedéseket, amelyek összhangban vannak a Szerződés 5. cikkében rögzített másodlagosság elvével. Az ugyanebben a cikkben leírt arányossági elvvel összhangban ez az irányelv csak a kikötői biztonság céljainak eléréséhez szükséges alapvető közös szabványokat tartalmazza, és csak addig megy el, amennyi szükséges ehhez a célhoz,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk
Tárgy

1. Az irányelv fő tárgya olyan Közösségi intézkedések bevezetése és végrehajtása, amelyek a kikötői biztonságot növelik szándékos törvényellenes cselekedetek fenyegetései ellen.

   Biztosítania kell azt is, hogy az EK .../...rendelet alkalmazása által hozott biztonsági intézkedések javítsák a kikötőkkel szomszédos területek biztonságát is.

2. Az (1) bekezdésben említett intézkedések az alábbiakat tartalmazzák:

   a) Közös alapszabályok felállítása a kikötői biztonsági intézkedésekről,

   b) Ezen szabályok végrehajtási mechanizmusainak létrehozása,

   c) A végrehajtást figyelő megfelelő rendszer kialakítása.

2. cikk
Alkalmazási terület

1. Ez az irányelv olyan biztonsági intézkedéseket készít elő, amelyeket be kell tartani. Az intézkedések emberekre, az infrastruktúrára és a berendezésekre – beleértve a járműveket is – vonatkoznak a kikötők, valamint azok szomszédságában lévő

[12] HL L 184., 1999.1.17., 23. o.

területeken, amennyiben ezeknek közvetlen vagy közvetett hatásuk van a kikötő biztonságára.

2. Az irányelvben rögzített intézkedéseket alkalmazni kell a tagállamok területén elhelyezkedő összes kikötőben, amelyben egy vagy több olyan kikötői berendezés van, amely az EK .../...rendelet hatálya alá esik

3. A tagállamok meghatározzák mindegyik kikötő határvonalát ezen irányelv szempontjai szerint, és megfelelően figyelembe veszik a kikötői biztonsági felméréséből származó információkat.

4. Amennyiben egy kikötői berendezés határvonalát a tagállam már úgy definiálta az EK../...rendelet értelmében, hogy azok hatásosan lefedik a kikötőt, abban az esetben az EK.../... rendelet, megfelelő intézkedései megelőzik ezen irányelv rendelkezéseit.

3. cikk

Fogalom-maghatározások

Az irányelv szempontjából:

1. "kikötő" vagy "tengeri kikötő" az a föld- és vízterület, amely működésével és berendezéseivel lehetővé teszi elsősorban hajók fogadását, be- és kirakodását, áruk raktározását, ezen termékek fogadását és szállítását, utasok be- és kihajózását.

2. "hajó/kikötő kapcsolat" azokat a kölcsönhatásokat jelenti, amelyek akkor történnek, amikor a hajót közvetlenül és azonnal érintik olyan események, amelyek a személyek, áruk mozgását hozzák létre, vagy kikötői szolgáltatások hajóról vagy hajóra irányuló tevékenységeket végeznek.

3. "kikötői berendezés" jelenti a hajó/kikötő kölcsönhatás helyszínét; ez magában foglalja a horgonyzási helyeket, várakozó kikötőhelyeket és a nyílt tengerről történő megfelelő megközelítést.

4. "A tengeri biztonság központja" azt a szervezetet jelenti, amelyet minden tagállam kinevez abból a célból, hogy a Bizottság és más tagállamok felé kapcsolatként szolgáljon, elősegítse, kövesse és tájékoztasson a tengeri biztonsági intézkedésekről, amelyek ebben az irányelvben és az EK .../...rendeletben lettek megállapítva.

5. "kikötői biztonsági hatóság" jelenti az adott kikötőben a biztonsági ügyekért felelős hatóságot.

4. cikk

Az EK.../...rendeletben rögzített intézkedések alkalmazásának koordinációja

A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv által bevezetett kikötői biztonsági intézkedéseket szorosan koordinálják az EK .../...rendeletben rögzített intézkedések alkalmazásával.

5. cikk

Kikötői biztonsági hatóság

1. A tagállamok minden kikötőben, amely ezen irányelv hatálya alá esik, egy kikötői biztonsági hatóságot állítanak fel. Egy kikötői hatóság több kikötőért is felelhet.

2. A kikötői biztonsági hatóság felel a megfelelő kikötői biztonsági intézkedések meghatározásáért és végrehajtásáért a kikötői biztonsági felmérések és tervek alapján.

3. A tagállamok kinevezhetik az EK .../...rendeletben előírt " tengeri biztonságért felelős hatóságot is kikötői biztonsági hatóságnak.

6. cikk

Kikötői biztonsági felmérés

1. A tagállamok biztosítják, hogy az irányelv hatálya aláeső kikötőkben elvégzik a kikötői biztonsági felméréseket. Ezeket a felméréseket a kikötő különböző részeinek eltérő sajátosságai szerint kell elvégezni, és figyelembe kell venni az EK .../...rendelet alapján a kikötő határvonalain belül a kikötői berendezéseken végzett felmérést is. A kikötői biztonsági felméréseket a tagállamoknak jóvá kell hagyniuk.

2. Minden kikötői biztonsági felmérést az irányelv I. mellékletében leírt részletes követelmények szerint kell elvégezni.

3. A kikötői biztonsági felméréseket, a 12. cikknek megfelelően elismert kikötői biztonsági szervezetek végzik.

7. cikk

Kikötői biztonsági tervek

1. A tagállamok biztosítják, hogy a kikötői biztonsági felmérések eredményeként kikötői biztonsági terveket hoznak létre, ezeket karbantartják és fejlesztik. A kikötői bizton-sági tervek pontosan tükrözik a kikötők különböző részeinek sajátosságait, és magukban foglalják azoknak a területükön lévő kikötői berendezéseknek a biztonsági terveit, amely tervek az EK .../...rendelet végrehajtása során jöttek létre. A kikötői biztonsági terveket a tagállamoknak jóvá kell hagyniuk. Ezeket csak akkor lehet alkalmazni, amennyiben megtörtént jóváhagyásuk.

2. A kikötői biztonsági tervek rögzítik az összes, a 8. cikkben felsorolt biztonsági szint vonatkozásában:

   a) az előírt eljárásokat;

   b) az elvégzendő intézkedéseket;

   c) a végrehajtandó tevékenységeket;

3. Minden kikötői biztonsági terv ezen előirányzat II. mellékletében megadott részletes követelmények szerint készül

4 A kikötői biztonsági terveket a 12. cikkben említett elismert kikötői biztonsági hatóság készíthet.

5. A tagállamok biztosítják, hogy a kikötői biztonsági tervek végrehajtását a kikötőben végzett egyéb ellenőrző tevékenységekkel összhangban végzik

6. A tagállamok biztosítják a megfelelő számú tréning és gyakorlás elvégzését, figyelembe véve a III. mellékletben megadott tréning alapkövetelményeket.

7. Nevezetesen, a kikötői biztonsági terv garantálja, hogy a kockázat felmérés alapján a kompetens nemzeti hatóságok megfelelő biztonsági ellenőrzéseket végeznek azokon a személy- és tehergépkocsikon, amelyek olyan hajókra történő behajózásra várnak, amelyek szintén szállítanak utasokat.

Ezt a különleges követelményt a belföldi és nemzetközi forgalomra is alkalmazni kell; nemzetközi forgalom esetén a résztvevő tagállamoknak együtt kell működniük a kockázat felmérésében.

8. cikk
Biztonsági szintek

1. A tagállamok bevezetik a kikötői biztonsági szinteket.

2. Az EK.../...rendeletnek megfelelően három biztonsági szint létezik:

– Az 1. biztonsági szint azt a szintet jelenti, amelynél folyamatosan minimális védelmi biztonsági intézkedéseket kell alkalmazni;

– A 2. biztonsági szint azt a szintet jelenti, amikor egy biztonsági incidens magasabb kockázata miatt egy bizonyos időszakra többlet biztonsági intézkedéseket kell alkalmazni.

– A 3. biztonsági szint azt a szintet jelenti, amikor még további biztonsági intézkedéseket kell alkalmazni egy meghatározott időszakra, amikor egy biztonsági incidens várható vagy fenyegető, azonban pontos célpontja nem meghatározható.

3. A tagállamok határozzák meg, hogy melyik biztonsági szintet használják adott időpontban. Minden biztonsági szintnél a tagállam különböző intézkedéseket határozhat meg a kikötő különböző részeire a kikötői biztonsági felmérés eredményének függvényében.

4. A tagállamok ismertetik az érvényben lévő biztonsági szinteket és ezek változásait minden kikötőben. Az ismertetés a kikötői biztonsági tervvel összhangban történik a „tudni kell” („need-to-know”) elv alapján.

9. cikk

Kikötői biztonsági tisztviselő

1. Minden kikötőben ki kell nevezni egy kikötői biztonsági tisztviselőt. Minden kikötőnek saját kikötői biztonsági tisztviselője van; a kicsi, egymás mellett fekvő kikötőknek lehet közös kikötői biztonsági tisztviselőjük.

2. A kikötői biztonsági tisztviselő tölti be a kikötői biztonsági ügyekre vonatkozó kapcsolati személy szerepkörét; megfelelő felhatalmazással és helyismerettel rendelkezik ahhoz, hogy jól biztosítsa és koordinálja a kikötői biztonsági felmérések és tervek létrehozását, naprakészségét és betartatását.

3. Abban az esetben, amikor a kikötői biztonsági tisztviselő nem azonos az EK .../...rendelet által kinevezett kikötői berendezések biztonsági tisztviselőjével, biztosítani kell a két személy szoros együttműködését.

10. cikk

Kikötői biztonsági testület

1. A tagállamok biztosítják, hogy egy kikötői biztonsági testületet hoznak létre abból a célból, hogy az gyakorlati tanácsokat adjon az irányelv hatálya alá eső kikötőkben. Kivételt jelent az eset, ha a kikötő sajátossága feleslegessé teszi egy ilyen testület létrehozását.

2. A kikötői biztonsági testületek összetétele kikötőnként változhat, azonban mindig tükröznie kell az üzemeltetési és közhatósági funkciókat az adott kikötőben. A biztonsági testületek a „tudni kell” („need-to-know”) elv alapján működnek.

11. cikk

Ellenőrzések

1. A tagállamok biztosítják, hogy a kikötői biztonsági felmérések és a kikötői biztonsági tervek ellenőrzését mindenkor elvégzik, amikor a biztonsággal összefüggő esemény történik. Ezeket az ellenőrzéseket legalább ötévenként el kell végezni. Az ellenőrzés alapján a kikötői biztonsági felméréseket és terveket jóvá kell hagynia a tagállamoknak. Az ellenőrzött tervet csak jóváhagyás után szabad alkalmazni.

2. A kikötői biztonsági felmérések és tervek ellenőrzését csak elismert kikötői biztonsági hatóság végezheti a 12. cikk .leírása szerint.

12. cikk

Elismert kikötői biztonsági szervezetek

A tagállamok létrehozhatnak elismert kikötői biztonsági szervezeteket ebben az irányelvben megadott célok érdekében. Az elismert kikötői biztonsági szervezeteknek teljesíteniük kell a IV. mellékletben rögzített feltételeket.

13. cikk

Kikötő biztonsági központ

A tagállamok létrehozzák a tengeri és kikötői berendezések biztonságáról szóló EK .../...rendeletben leírt központot kikötő biztonsági okok miatt.

A kikötői biztonsági központ tájékoztatja a Bizottságot az irányelv hatálya alá eső kikötők listájáról.

A kikötő biztonsági központ létrehozza és karbantartja kikötői biztonsági hatóságok részletes kapcsolati listáját, valamint a kikötői biztonsági tisztviselők listáját. Ezt a listát és naprakész változásait a Bizottság rendelkezésére kell bocsátani.

14. cikk
Végrehajtás és megegyezőség vizsgálat

1. A tagállamok létrehoznak egy olyan rendszert, amely biztosítja a kikötői biztonsági tervek és végrehajtásuk pontos és szabályos ellenőrzését.

2. Hat hónappal a 19. cikkben jelzett határidő után a Bizottság, a 13. cikkben leírt kikötő biztonsági központtal együttműködve elkezd egy ellenőrzés sorozatot, beleértve néhány kiválasztott kikötő ellenőrzését annak megállapítására, hogy a tagállamok hogyan hajtják végre ezt az irányelvet. Ezek az ellenőrzések figyelembe veszik a központ által megadott adatokat, beleértve monitoring jelentéseket. Az ilyen ellenőrzések lefolytatásának folyamatát 16. cikk 2. bekezdésében megadott eljárás szerint kell elvégezni.

3. A bizottság által a (2) bekezdésben leírt ellenőrzések levezetésére választott hivatalnokok a Bizottság írásos meghatalmazásának felmutatásával végzik munkájukat. A meghatalmazás tartalmazza az ellenőrzés tárgyát, célját és az ellenőrzés megkezdésének idejét. A Bizottság az ellenőrzés megkezdése előtt kellő időben tájékoztatja a tagállamot az ellenőrzésről.

   Az érintett tagállam hozzájárul az ilyen ellenőrzésekhez, és biztosítja azt is, hogy érintett szervezetei és azok tagjai is rendelkezésre álljanak.

4. A Bizottság ismerteti az ellenőrzés jegyzőkönyvét az érintett tagállammal, amely a jegyzőkönyv kézhez kapásának időpontjától számított három hónapon belül megfelelő részletességgel vázolja azokat az intézkedéseket, amelyeket a hiányosságok kijavítására eszközölt. A jegyzőkönyvet és az arra adott válaszokat a 16. cikknek megfelelően kell megadni a Bizottság részére.

15. cikk
Alkalmazások

Az I. és IV. mellékletben felsorolt intézkedéseket meg lehet változtatni a 16. cikk (2) bekezdésében hivatkozott eljárásnak megfelelően ezen irányelv terjedelmének bővítése nélkül.

16. cikk
Bizottsági eljárás

1. A Bizottságot segíti az EK .../... rendelet által felállított bizottság, amely a Bizottság képviselőjének elnökletével működik, és a tagállamok küldötteiből áll.

2. Ezen bekezdésre történő hivatkozás esetén az EK 1999/468 határozat 5. és 7. cikkét[13] kell alkalmazni, figyelembe véve a 8. cikk intézkedéseit.

   Az 1999/468/EK határozat 5.,6. cikkében megadott időtartam egy hónap.

17. cikk
Titkosság és információ terjesztés

1. Ezen irányelv alkalmazásánál, az EK, ESZAK, EURATOM 2001/844/EK bizottsági határozat[14] intézkedései szerint megfelelő intézkedéseket kell tenni azon titkosnak minősülő információk védelmében, amelyek a tagállamok számára hozzáférhetőek vagy részükre közlésre kerülnek.

   A tagállamok azonos lépéseket tesznek, vonatkozó nemzeti törvényalkotásuknak megfelelően.

2. Bármely személyt, aki biztonsági ellenőrzéseket végez, vagy ezen irányelvvel kapcsolatos titkos információkat kezel, megfelelő szintű biztonsági vizsgálatnak veti alá az a tagállam, amilyen nemzetiségű az adott személy.

3. A dokumentumokhoz való hozzáférés jogának sérelme nélkül, amelyet az Európai Parlament és a Bizottság állapított meg 1049/2001/EK rendeletében[15], az ellenőrzési jegyzőkönyvek és a tagállamok erre adott, 14. cikk 4 bekezdésében említett válaszai titkosak és nem tehetőek közzé. Ezeket csak az illetékes hatóságok kaphatják meg, amelyek ezeket csak az érintett felekkel ismertetik a "tudni kell" ("need-to know") elv alapján, a bizalmas információkra vonatkozó nemzeti törvényeknek megfelelően.

4. A tagállamok a lehető legnagyobb mértékben és vonatkozó nemzeti törvényeknek megfelelően védik azokat az információkat, amelyek az ellenőrzési jegyzőkönyvekből és a válaszokból származnak és más tagállamokra vonatkoznak.

5. Amíg nem tisztázódik, hogy az ellenőrzési jegyzőkönyv és a válaszok nyilvánosságra hozhatóak, vagy nem, a tagállamoknak vagy a Bizottságnak konzultálnia kell az érintett tagállammal.

18. cikk
Szankciók

A tagállamok biztosítják, hogy hatékony, arányos és eltérítő szankciókat vezetnek be az irányelv értelmében hozott nemzeti intézkedések megsértése ellen.

---

[13] HL L 184., 1999.7.17., 23. o.
[14] HL L 317., 2001.12.3., 1. o.
[15] HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

19. cikk
Végrehajtás

1. A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb (.....–ig) (az irányelv hatálybalépésétől számított éven belül) megfeleljenek.

   Amikor a tagállamok elfogadják az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre, az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

2. A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a fő rendelkezéseiket, amelyeket ezen irányelv által szabályozott területeken fogadtak el

20. cikk
Hatálybalépés

Ez az irányelv az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

21. cikk
Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei

Kelt Brüsszelben ……

Az Európai Parlament részéről	*a Bizottság részéről*
az elnök	*az elnök*

I. MELLÉKLET
KIKÖTŐI BIZTONSÁGI FELMÉRÉS

A kikötői biztonsági terv kidolgozásának és esetleges végrehajtásának a kikötői biztonsági felmérés az alapja. A kikötői biztonsági felmérésnek legalább az alábbi elemeket vizsgálnia kell:

– Azon fontos vagyontárgyak és infrastrukturális elemek meghatározása és értékelése, amelyeket fontos megvédeni;

– A vagyontárgyakat és infrastruktúrát fenyegető veszélyek meghatározása és a fenyegetettség előfordulási valószínűségének megállapítása annak érdekében, hogy a biztonsági intézkedéseket létrehozzák, és prioritási sorrendbe állítsák;

– Az ellenintézkedések és folyamatváltozások meghatározása, kiválasztása és prioritási sorrendbe állítása, valamint ezek hatékonyságának megállapítása a sebezhetőség csökkentése érdekében; és

– A gyenge pontok meghatározása, beleértve az infrastruktúra emberi tényezőit, az előírásokat és folyamatokat;

Ebből a célból a felmérésnek legalább az alábbi szempontoknak kell megfelelnie:

– Azonosítani kell minden területet, amely fontos a kikötői biztonság szempontjából, így a kikötő határvonalát is. Ez magában foglalja azokat a kikötői berendezéseket is, amelyek az EK .../...rendelet hatálya alatt állnak, és amelyek kockázat felmérése alapul szolgál;

– Meg kell határozni azokat a biztonsági elemeket, amelyek a kikötői berendezések és más kikötői biztonsági intézkedések kölcsönhatásából származnak,

– Meg kell határozni a kikötőben dolgozók között a kockázattal bíró csoportokat;

– Amennyiben célszerű, részekre kell osztani a kikötőt aszerint, hogy mennyire valószínű célpontjai egy szándékos törvénytelen cselekedetnek. A területeket nem csak saját közvetlen jellegük alapján kell potenciális célpontként megítélni, hanem potenciális átjárási szerepük alapján is, amennyiben a szomszédos területeik a célpontok;

– Meg kell határozni a kockázatok változatait, pl. hogy szezonálisak-e?

– Meg kell határozni minden részterület jellegzetességét, úgymint elhelyezkedését, kapcsolatait, áramellátását, kommunikációs rendszerét, tulajdoni viszonyait és használóit, és más elemeket, amelyeket fontosnak ítélünk a biztonság szempontjából;

– Fenyegetési forgatókönyveket kell írni mindegyik részterületre. Ezen a területen belül egy részterület, berendezés, rakomány, személy vagy szállítóeszköz direkt célpontja lehet egy adott fenyegetésnek, de lehet része egy szélesebb terület ellen irányuló fenyegetésnek is;

– Meg kell határozni egy ilyen forgatókönyvnek a speciális következményeit. Ezek a következmények egy vagy több részterületre gyakorolhatnak hatást; ezek a hatások

lehetnek direktek és indirektek. Különleges figyelmet kell szentelni az emberi áldozatok kockázatának,

– Azonosítani kell a törvényellenes beavatkozás esetleges csoport-hatását

– Meg kell határozni az egyes részterületek sebezhetőségét;

– Meg kell határozni a teljes kikötői biztonság fontos szervezeti szempontjait, beleértve az összes biztonsággal foglalkozó hatóság, a meglévő szabályok és folyamatok csoportosítását;

– Azonosítani kell a határkikötők sebezhetőségét szervezeti, törvényalkotási és eljárási szempontból;

– Meg kell határozni azokat az intézkedéseket, eljárásokat és tevékenységeket, amelyek csökkentik a kritikus sebezhetőséget. Különleges figyelmet kell fordítani az alábbiak szükségességére és eszközeire: a belépési ellenőrzés, az egész kikötő vagy kikötő részek lezárása, beleértve az utasok, kikötői munkások és egyéb dolgozók, látogatok és hajók személyzetének azonosítását, a terület- vagy tevékenység- figyelés követelményeit, a rakomány és csomagellenőrzést. Az intézkedéseknek, eljárásoknak és tevékenységeknek a felismert kockázattal arányosnak kell lenniük, és ezek eltérőek lehetnek a kikötő egyes területein;

– Meg kell határozni a kikötő biztonságát növelő szervezeti felépítést;

– Meg kell határozni, hogy biztonsági szint emelés esetén hogyan kerülnek megerősítésre az intézkedések, eljárások és tevékenységek;

– Meg kell határozni a különleges követelményeket a meglévő biztonság érdekében, az alábbiakkal kapcsolatban, pl.: gyanús rakomány, csomag, bunkerek, intézkedések vagy személyek, gazdátlan csomagok, ismert veszélyek (pl. bomba) Ezeket a követelményeket elemezni kell és az elemzés eredménye szerint a helyszínen avagy a biztonsági zóna felé közelítve útközben kell az elhárítást megvalósítani;

– Meg kell határozni azokat a követelményeket, amelyek csökkentik és csillapítják a következményeket;

– Célcsoportokat kell meghatározni, amelyek lehetővé teszik az intézkedések, eljárások és tevékenységek megfelelő és pontos végrehajtását;

– Ahol szükséges, ott különös figyelmet kell fordítani az egyéb biztonsági tervekhez való kapcsolatokban (pl. kikötői berendezések, épületek biztonsági tervei), és egyéb, már létező biztonsági intézkedésekkel kapcsolatban. Az egyéb elhárítási tervekre is figyelemmel kell lenni (pl. olajszivárgás elhárítási terv, kikötői „váratlan események” terve, egészségügyi beavatkozási terv, nukleáris katasztrófa terv stb.;

– Meg kell határozni az intézkedések és eljárások végrehajtásának kommunikációs követelményeit;

– Különös figyelmet kell fordítani azokra az intézkedésekre amelyek a biztonság-érzékeny információkat védik nyilvánosságra kerüléstől.. Meg kell határozni a „tudni

kell” („need-to-know”) elv követelményeit a közvetlenül érintettek, valamint, ha szükséges, a köz számára is.

II. MELLÉKLET
KIKÖTŐI BIZTONSÁGI TERV

A kikötői biztonsági terv a kikötői biztonsági utasításokat rendszerezi. A kikötői biztonsági felmérés megállapításain alapul. A terv világosan rendszerezi a részletes utasításokat. Tartalmaz egy olyan ellenőrző rendszert, amely szükség esetén megengedi megfelelő javító intézkedések megtételét.

A kikötő biztonsági terve a következő általános elveken alapul:

– Azonosítja az összes, a kikötői biztonság szempontjából fontos területet. A kikötői biztonsági felméréstől függően az intézkedések, eljárások és tevékenységek részterületenként változhatnak. Valójában vannak olyan részterületek, amelyek szigorúbb megelőző intézkedéseket követelnek, mint a többi részterület. Különös figyelmet kell fordítani a részterületek érintkezési vonalaira a kikötői biztonsági felmérésben meghatározott módon.

– Biztosítja a különböző biztonsági jellemzővel rendelkező területek biztonsági intézkedései között az összhangot.

– Lehetőséget ad szükség esetén a kikötő különböző területei szerint a biztonsági intézkedések és a biztonsági szintek megváltoztatására, és különleges felderítésre.

Ezen általános elveken alapulva a kikötői biztonsági terv célokat tűz ki és munkaterveket határoz meg az alábbi területekre:

– Belépési követelmények. Bizonyos területeken a követelmények csak abban az esetben lépnek életbe, ha a biztonsági szint elér egy küszöbértéket. Az összes követelményt és az összes küszöbértéket átfogóan tartalmazza a kikötői biztonsági terv.

– Személyazonosság, csomag és rakomány ellenőrzési követelmények. Részterületekre vonatkozó kötelező és tilos követelmények, különböző részterületekre vonatkozó kötelező és tilos követelmények. A részterületre belépő vagy benn tartózkodó személyek ellenőrzés alá esnek. A kikötői biztonsági terv pontosan követi a kikötői biztonsági felmérés megállapításait, amely eszköz arra, hogy minden részterület minden biztonsági szintjére meghatározhatóak legyenek a biztonsági intézkedések. Amennyiben dedikált azonosító kártyák kerülnek kifejlesztésre kikötői biztonsági célokra, átlátható eljárásokat kell létrehozni a kibocsátás, a használat ellenőrzése és a kártya visszaszolgáltatás során. Ezen eljárásoknál figyelembe kell venni a kikötőt használó adott csoportok sajátosságait, és címzetten bizonyos intézkedéseket kell tenni a belépési ellenőrzés negatív hatásainak korlátozására. Legalább a következő kategóriákra van szükség: hajózó személyzet, hatósági személyek, folyamatosan a kikötőben dolgozó személyek, rendszeresen a kikötőben dolgozó vagy oda látogató személyek, kikötőben lakó helyi lakosok, esetenként a kikötőben dolgozó vagy odalátogató személyek.

– Kapcsolat a rakomány ellenőrző és a személy és poggyász ellenőrző hatóságok között. Ahol szükséges, a tervnek tartalmaznia kell az információs és átvilágító rendszerek fenti hatóságokhoz való kapcsolatát, beleértve a lehetséges érkezés előtti átvilágító rendszert is.

– Eljárások és intézkedések a gyanús rakományok, csomagok, tartályok kezelésére, intézkedések vagy személyzet, beleértve egy biztonsági terület meghatározását, egyéb biztonsági szempontok miatt, és kikötői biztonság megszegése miatt.

– A részterületek és az ezeken belül folyó tevékenységek folyamatos figyelése. Mind az igény, mind a lehetséges műszaki megoldások a kikötői biztonsági felmérésből származnak.

– Tábla jelzések. Bármely követelménnyel bíró területet (belépési és/vagy ellenőrzési) megfelelő módon ki kell táblázni. Az ellenőrzési és belépési követelményeknek minden releváns, érvényben lévő törvénynek és gyakorlatnak meg kell felelnie. Amennyiben a nemzeti törvények úgy kívánják, a folyamatos figyelést megfelelő módon jelezni kell.

– Kommunikáció és biztonsági átvilágítás. Minden biztonsági intézkedést megfelelő módon ismertetni kell a biztonsági átvilágítás szabályai szerint, amit a kikötői biztonsági terv tartalmaz.. Tekintettel némely információ érzékenységére, a kommunikáció a „tudni kell” „need-to-know” elvet követi, de rögzítve lesz benne, hogy mikor van szükség a nyilvánosságnak címzett kommunikációs eljárásra. A biztonsági átvilágítási szabályok a terv részét képezik, és azt célozzák, hogy az érzékeny információkat elzárják a nem illetékes személyek elől.

– A biztonsági incidensek jelentése. A gyors reagálás érdekében a kikötői biztonsági terv átlátható jelentési rendszer követelményeket állít fel minden biztonsági incidensről a kikötői biztonsági tisztviselő és/vagy a kikötői biztonság illetékes hatósága számára.

– Más megelőző tervekkel és tevékenységgel való integráció. A tervnek célzottan foglalkoznia kell a kikötőben hatályban lévő többi megelőző tervvel és tevékenységgel.

– Integráció más elhárítási tervekkel és/vagy a különleges intézkedések, eljárások és tevékenységek beolvasztása. A tervnek részleteznie kell a többi elhárítási és vész tervvel való kölcsönhatást és koordinációt. Az ütközéseket és hiányokat meg kell oldani, ha szükséges.

– A képzés és gyakorlás követelményei

– Működő kikötő biztonsági szervezet és munkafolyamatai. A kikötői biztonsági terv részletezi a kikötői biztonsági szervezetet, célcsoportjait, és munkafolyamatait. Részletezi az együttműködést kikötői berendezések és a hajók biztonsági tisztviselőivel, amennyiben az szükséges. Amennyiben létezik kikötői biztonsági bizottság, a terv felvázolja ennek feladatait is.

– A kikötői terv alkalmazása és frissítése.

III. MELLÉKLET
Alapvető képzési követelmények

Különböző típusú gyakorlatok, amelyekben részt vesznek kikötői biztonsági tisztviselők a tagállamok megfelelő hatóságaival együtt, cégek és hajók biztonsági tisztviselői, ha lehetséges, legalább évente egyszer, de legritkábban 18 havonta. A cégek vagy hajók biztonsági tisztviselőinek részvétele azért kötelező, hogy a közös gyakorlatokban emlékezetükbe vessék a hajók biztonsági és működési velejáróit. Ezek a gyakorlatok a kommunikációt, koordinációt, az erőforrások rendelkezésre állást és a reagálást vizsgálják. Ezek a gyakorlatok a következők lehetnek:

(1) Életnagyságú vagy élő

(2) Asztali szimuláció vagy szeminárium vagy

(3) Az előzőek más gyakorlatokkal kombinálva mint vészelhárítás, vagy más kikötők hatósági gyakorlatai

IV. MELLÉKLET
Elismert kikötői biztonsági szervezet által teljesítendő feltételek

Egy elismert kikötői biztonsági szervezet birtokában van az alábbiaknak:

(1) Szaktudás a kikötői biztonság fontos kérdéseiben

(2) Megfelelő ismeretek a kikötő működésével kapcsolatban, beleértve a kikötő tervezést és építést

(3) Megfelelő ismeretek egyéb biztonsággal kapcsolatos tevékenységekről, amelyek befolyásolják egy kikötő biztonságát

(4) Képesség a kikötők biztonsági kockázatának felmérésére

(5) Képesség a személyzet kikötői biztonsági szakértelmének karbantartására és fejlesztésére

(6) Képesség a személyzet folyamatos megbízhatóságának folyamatos figyelésére

(7) Képesség megfelelő intézkedésekre az illetéktelen kiszivárogtatás és a biztonság-érzékeny anyagokhoz való hozzáférés ellen

(8) A szükséges nemzeti és nemzetközi törvények és biztonsági intézkedések ismerete

(9) Az időszerű biztonsági fenyegetések és minták

(10) Fegyverek, veszélyes anyagok és eszközök ismerete, felismerése és felkutatása

(11) Kikötői biztonságra valószínű veszélyt jelentő személyek nem bűnügyi alapú felismerése jellemzők és viselkedési minták alapján

(12) A biztonsági intézkedések megkerülési technikáinak ismerete

(13) Biztonsági és őrző berendezések és rendszerek ismerete, illetve ezek működési korlátjainak ismerete

Az elismert kikötői biztonsági szervezet, amely egy adott kikötő biztonsági felmérését készítette vagy ellenőrizte, nem készítheti el ugyanannak a kikötőnek a biztonsági tervét.

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 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.