EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 28.5.2004
KOM(2004) 393 galutinis

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Pakeistas pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

dėl uostų apsaugos stiprinimo

(pateikta Komisijos)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

BENDRASIS ĮVADAS

Komunikate dėl jūrų saugumo (KOM(2003) 229 galutinis), į kurį įtrauktas pasiūlymas dėl laivų ir laivų bei uostų sąveikos apsaugos (šiuo metu jis naudojamas teisės akto leidybos procese ir į kurį šiame dokumente daroma nuoroda kaip į Reglamentą (EB) Nr. …/…), nustatyta, kad uostų apsauga – tai antrasis etapas, kuris būtinas siekiant apsaugoti ir uostą, ir uostų bei teritorijos nuo pakrantės tolyn į krašto gilumą sąveiką. Apsauga reikalinga uostuose dirbantiems arba per juos vykstantiems žmonėms, infrastruktūrai ir įrenginiams, įskaitant transporto priemones. Šis pasiūlymas grindžiamas ankstesniu komunikatu.

KODĖL UOSTAMS GRESIA PAVOJUS?

Uostai – tai pagrindinė visų transporto grandinių jungtis, jungianti jūrų ir sausumos prekybos ir keleivių srautus. Dažnai uostai yra pagrindiniai pavojingų krovinių gabenimo bei stambūs chemijos ir petrochemijos gamybos centrai, jie yra netoli miestų. Akivaizdu, kad teroristų išpuoliai uostuose gali lengvai sukelti didelius transporto sistemų sutrikimus ir grandininę reakciją aplinkinėje pramonėje ir tiesiogiai pakenkti uostuose esantiems žmonėms bei aplinkiniams gyventojams. Atsižvelgdama į tai Komisija siūlo sukurti bendrą uostų apsaugos politiką.

TARPTAUTINIO DĖMESIO CENTRAS

Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO)[1] pastangomis buvo parengti SOLAS[2] ir ISPS[3] kodekso pakeitimai. Komisija pasiūlė reglamentą, kurio tikslas – įtraukti šias priemones į privalomą Bendrijos teisę (KOM(2003) 229 galutinis). Šiuo metu vyksta teisės akto leidybos procesas.

TJO-TDO[4] darbo grupė šiuo metu rengia Uostų apsaugos praktinį kodeksą, tačiau, atrodo, nerealu tikėtis greitų rezultatų. Pažymėtina, kad toks kodeksas nebus teisiškai privalomas. Dėl to Komisija mano, kad ES turi pradėti kurti savo uostų apsaugos sistemą. Šis pasiūlymas papildo TJO-TDO darbą.

UOSTŲ APSAUGOS DIREKTYVOS POREIKIS

SOLAS pakeitimai, ISPS kodeksas ir siūlomas reglamentas sustiprins jūrų saugumą, laivuose įdiegus apsaugos priemones ir pritaikius jas uostų įrenginiams[5]. Reglamentas (EB) Nr. …/… netaikomas tai uosto daliai, kurioje vyksta laivo ir uosto sąveika, t. y. terminalui[6]. Šio pasiūlymo tikslai yra du: sustiprinti apsaugą tose uostų zonose, kurioms netaikomas Reglamentas (EB) Nr. …/…, ir užtikrinti, kad sustiprinta aplinkinių uosto zonų apsauga

---

1 TJO: Tarptautinė jūrų organizacija.

2 SOLAS: Žmogaus gyvybės apsauga jūroje.

3 ISPS: Tarptautinis laivų ir uostų įrenginių apsaugos kodeksas.

4 TDO: Tarptautinė darbo organizacija.

5 Šiame kontekste „uosto įrenginys“ – tai vieta, kurioje vyksta laivo ir uosto sąveika; šioms vietoms atitinkamai priskiriamos inkaravietės, laukimo prieplaukų bei prieigų iš jūros zonos. „Laivo ir uosto sąveika“ – tai tarpusavio sąveika, kai laivas tiesiogiai dalyvauja atliekant veiksmus, susijusius su asmenų ar prekių judėjimu, arba laivo ar laivui teikiamomis paslaugomis

6 Nors teoriškai valstybės narės galėtų aiškinti, kad „uosto įrenginiai“ plačiąja prasme – tai visas uostas, taip plačiau taikydamos ISPS kodeksą visam uostui, susitariama, kad toks aiškinimas nebus taikomas.

palankiai veiktų apsaugos priemones, įgyvendinamas taikant Reglamentą (EB) Nr. …/…. Šiuo pasiūlymu toms zonoms, kurioms jau taikomas Reglamentas (EB) Nr. …/…, nauji įpareigojimai nenustatomi.

Todėl Komisija mano, kad šia direktyva bus pasiekti šie tikslai:

– Bendrijoje bus užtikrinta ir stebima, kad būtų pasiektas pakankamas uosto saugumo lygis, papildant ir remiant laivo ir uosto sąveikai taikomas apsaugos priemones.

– Bus užtikrintas darnus priemonių įgyvendinimas ir vienodos sąlygos visoje Europos Sąjungoje, kad nebūtų skirtumų besinaudojantiems prekybos uostais

– Užtikrins, kad visam uostui taikomos būtinos apsaugos priemonės būtų įdiegtos kiek įmanoma naudojant jau egzistuojančias Reglamentu (EB) Nr. …/… įdiegtas priemones, ir šitaip maksimalūs apsaugos rezultatai būtų gauti kuo mažiau papildomai sudarant sunkumų uostams.

Atsižvelgiant į didžiulę Bendrijos uostų įvairovę (dideli ir maži, privatūs ir valstybiniai, ir t. t.), taip pat į veiklos Bendrijos uostose skirtybes (krovinių tvarkymas, pramonė, sandėliavimas, vežimas, ekologinės zonos, konurbacija ir daugelis kitų), direktyva yra tinkamiausia teisinė priemonė reikalingam lankstumui įdiegti ir kartu būtinam bendram uostų apsaugos lygiui visoje Bendrijoje nustatyti.

Reikia pripažinti, kad keletas uostų apsaugos režimų valstybėse narėse jau yra taikomi. Ši direktyva leidžia ir toliau taikyti esamas apsaugos priemones ir struktūras, jeigu jos atitinka direktyvos taisykles.

Atitinkamai Komisija:

– **Siūlo, kad Europos Parlamentas ir Taryba kiek įmanoma greičiau priimtų šią direktyvą dėl uostų apsaugos stiprinimo. Šis pasiūlymas papildo apsaugos priemones, įdiegtas reglamentu dėl laivų ir uostų apsaugos stiprinimo (Reglamentas (EB) Nr. …/…), užtikrindamas, kad galiausiai apsaugos režimas būtų taikomas visam uostui. Naujasis pasiūlymas taikomas visiems uostams, kuriuose yra vienas arba daugiau uosto įrenginių, kuriems taikomas Reglamentas (EB) Nr. …/…** .

UOSTŲ APSAUGOS DIREKTYVOS TURINYS

Uosto apsaugai stiprinti reikalingos priemonės turėtų būti grindžiamos šiais principais:

– uosto apsauga papildo jūrų ir laivo bei uosto sąveikos apsaugą ir užtikrina, kad šias apsaugos priemones stiprintų apsaugos priemonės visoje uosto zonoje;

– įvertinus uosto apsaugą, nusprendžiama, kokių priemonių, kur ir kada reikia;

– nustatomi įvairūs apsaugos lygiai: įprasta, padidinta ir išimtinė;

– uosto apsaugos plane numatomos visos uosto apsaugos stiprinimo priemonės ir detalės;

– uosto apsaugos institucija yra atsakinga už tinkamų uosto apsaugos priemonių nustatymą ir įgyvendinimą naudojantis pirmiau minėtu vertinimu ir planu;

– uosto apsaugos pareigūnas koordinuoja uosto apsaugos plano rengimą ir įgyvendinimą;

– uosto apsaugos komitetas pataria atsakingai institucijai;

– mokymai ir kontrolė padės įgyvendinti reikalingas priemones.

BENDRIEJI PASIŪLYMO PRINCIPAI

– Pasiūlymas grindžiamas tomis pačiomis apsaugos struktūromis ir institucijomis (apsaugos vertinimais, pareigūnais ir t. t.), kaip ir **Reglamentas (EB) Nr. …/…,** kad būtų įgyvendintas bendras apsaugos režimas visai jūrų logistikos grandinei nuo laivo iki laivo ir uosto sąveikos, toliau visame uoste iki uosto ir teritorijos nuo pakrantės tolyn į krašto gilumą sąveikos. Šis požiūris leidžia supaprastinti procedūras ir apsaugos sąveikas. Siūloma direktyva visų pirma:

– ragina valstybes nares nustatyti savo uostų ribas šios direktyvos vykdymui;

– ragina valstybes nares užtikrinti, kad būtų tinkamai įvertinta uosto apsauga ir parengti uosto apsaugos planai;

– ragina valstybes nares nustatyti apsaugos lygius ir pranešti apie juos bei jų pakeitimus;

– ragina valstybes nares paskirti uosto apsaugos instituciją kiekvienam uostui arba uostų grupei. Tai būtų vieša institucija, atsakinga už atitinkamų uosto apsaugos priemonių nustatymą ir įgyvendinimą;

– nustato, kad reikia kiekvienam atskiram uostui paskirti uosto apsaugos pareigūną, idant būtų užtikrintas tinkamas koordinavimas atliekant uosto apsaugos vertinimus ir sudarant, atnaujinant ir naudojant planus;

– nustato bendrą reikalavimą sudaryti patariamąjį apsaugos komitetą, į kurį įeitų visų atitinkamų uosto veiklos ir valdymo funkcijų vykdytojų atstovai;

– siūlo minimalius apsaugos vertinimo ir plano reikalavimus;

– ragina valstybėse narėse įsteigti ryšių centrus, kurie teiktų būtiną informaciją kitoms valstybėms narėms ir Komisijai;

– numato tikrinimo tvarką stebint uosto apsaugos priemonių įgyvendinimą;

– nustato savo nuostatų pritaikymo tvarką.

TEISINIS APTARIMAS

Komisija siūlo šią direktyvą pagrįsti EB sutarties 80 straipsnio 2 dalimi, neapribojant valstybių narių nacionalinių apsaugos teisės aktų ir jokių priemonių, kurių galima imtis vadovaujantis Europos Sąjungos sutarties VI antraštine dalimi.

KONKRETUS APTARIMAS

1 straipsnis:

Šiame straipsnyje apibūdinamas direktyvos objektas.

2 straipsnis:

Šiame straipsnyje apibūdinama direktyvos taikymo sritis.

3 straipsnis:

Šiame straipsnyje pateikiami direktyvoje vartojamų pagrindinių sąvokų apibrėžimai.

4 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės įpareigojamos griežtai derinti uostų apsaugos priemones su tomis, kurių imamasi taikant Reglamentą dėl jūrų ir uosto įrenginių apsaugos.

5 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės įpareigojamos paskirti uosto apsaugos instituciją. Ši uosto apsaugos institucija bus atsakinga už atitinkamų uosto apsaugos priemonių nustatymą ir įgyvendinimą.

6 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės yra įpareigojamos užtikrinti, kad būtų atliekami visų jų uostų, kuriems taikoma ši direktyva, uosto apsaugos vertinimai. Atliekant šiuos vertinimus turi būti atsižvelgiama į įvairių uosto dalių savitumus ir į apsaugos vertinimus, pagal reglamento dėl jūrų saugumo nuostatas parengtus uoste esantiems uosto įrenginiams. Išsamūs uosto apsaugos vertinimų reikalavimai išdėstyti I priede.

7 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės yra įpareigojamos užtikrinti, kad visiems jų uostams, kuriems taikoma ši direktyva, būtų parengti uosto apsaugos planai. Šiuose planuose turi būti atsižvelgiama į įvairių uosto dalių savitumus ir į apsaugos planus, pagal reglamento dėl jūrų saugumo nuostatas tinkamus uoste esantiems uosto įrenginiams. Išsamūs uosto apsaugos planų reikalavimai išdėstyti II priede. Šiame straipsnyje taip pat nustatoma, kad yra reikalingi atitinkami mokymai ir pratybos. Šiuo tikslu daroma nuoroda į III priedą, kuriame išdėstyti pagrindiniai mokymų reikalavimai.

8 straipsnis:

Direktyvoje nustatomi trys skirtingi apsaugos lygiai. Reikalaujama, kad valstybės narės įvestų tokią lygių sistemą savo atitinkamuose uostuose, nustatytų įvairių uosto dalių apsaugos lygius ir praneštų apie juos bei jų pakeitimus. Informacija teikiama susipažinti.

9 straipsnis:

9 straipsnis įpareigoja paskirti uosto apsaugos pareigūną kiekvienam uostui, kuriam taikoma ši direktyva; pareigūnas turi turėti pakankamai tos srities žinių ir įgaliojimų, kad tinkamai užtikrintų ir koordinuotų uosto apsaugos vertinimų ir planų parengimą, atnaujinimą ir naudojimą atitinkamuose jų uostuose.

10 straipsnis:

Pripažįstant uosto eksploatacinės ir viešosios įstaigos funkcijų bendradarbiavimo reikalingumą šiame straipsnyje numatyta įsteigti patariamąjį uosto apsaugos komitetą, perskirstantį šiuos uosto apsaugos tarpininkus.

11 straipsnis:

Šiame straipsnyje reikalaujama reguliariai persvarstyti uosto apsaugos vertinimus.

12 straipsnis:

12 straipsnyje numatoma galimybė valstybėms narėms paskirti pripažintas uosto apsaugos organizacijas, jei šios organizacijos atitinka IV priede išdėstytas sąlygas.

13 straipsnis:

Šiame straipsnyje numatoma įsteigti ryšių centrą, kuris taps Komisijos ryšių centru įgyvendinant šią direktyvą.

14 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės įpareigojamos įdiegti tinkamas ir nuolatines uosto apsaugos planų ir jų įgyvendinimo kontrolės sistemas. Šiame straipsnyje taip pat aprašyta, kokia tvarka įvedami Komisijos prižiūrimi patikrinimai, kad būtų tikrinamas uosto apsaugos įgyvendinimo stebėjimo ir priemonių veiksmingumas.

15 straipsnis:

Šiame straipsnyje pažymima, kad gali būti patvirtintos nuostatos, apibrėžiančios su šios direktyvos priedais susijusių duomenų taikymo darnias procedūras. Tokie derinimai bus atliekami komiteto nustatyta tvarka, kaip apibrėžta 14 straipsnyje.

16 straipsnis:

Komisijai padės tas pats komitetas, įsteigtas **Reglamentu (EB) Nr. …/…**. Šio komiteto darbo tvarka yra reglamentuota (1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimo 1999/468/EB, nustatančio Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką[7], 5 ir 7 straipsniai).

17 straipsnis:

Šie straipsniai yra susiję su apsaugai skirtos informacijos konfidencialumu, ypač su patikrinimų ataskaitomis ir su valstybių narių atsakymais.

18 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės raginamos įvesti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančios sankcijos už šios direktyvos pažeidimus.

19 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės įpareigojamos priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip po vienų metų, įgyvendintų šią direktyvą.

20 straipsnis:

Jame yra įsigaliojimo duomenys.

21 straipsnis:

Nurodoma, kam ši direktyva skiriama.

I priedas:

Jame išsamiai išdėstomi uosto apsaugos vertinimo parengimo reikalavimai.

II priedas:

Jame yra išsamūs uosto apsaugos plano parengimo reikalavimai.

III priedas:

Jame yra pagrindiniai mokymų reikalavimai.

IV priedas:

Jame išsamiai nustatomos sąlygos, kurias turi atitikti pripažintos uosto apsaugos organizacijos.

---

[7] OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

2004/0031 (COD)

Pakeistas pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

dėl uostų apsaugos stiprinimo

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą[8],

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[9],

pasikonsultavę su Regionų komitetu[10],

laikydamiesi Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos[11],

kadangi:

(1) Neteisėti veiksmai ir terorizmas yra viena iš didžiausių grėsmių demokratijos ir laisvės idealams bei taikai – svarbiausioms Europos Sąjungos vertybėms.

(2) Žmonės, infrastruktūros ir įrenginiai, įskaitant transporto priemones, uostuose bei svarbiose aplinkinėse zonose turi būti apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų ir jų niokojančių padarinių. Tokia apsauga būtų naudinga besinaudojantiems transportu, ekonomikai bei visai visuomenei.

(3) 2003 m. (mėnuo ir diena) Europos Parlamentas ir Europos Sąjungos Taryba priėmė Reglamentą (EB) Nr. …/…. dėl jūrų saugumo. Šiuo reglamentu įvestos jūrų apsaugos priemonės tėra dalis priemonių, reikalingų viso jūrų transporto grandinių tinkamam apsaugos lygiui pasiekti. Šio reglamento taikymo sritis apsiriboja apsaugos priemonėmis, taikomomis laivams ir tiesioginei laivo ir uosto sąveikai.

(4) Siekiant kiek įmanoma geriau apsaugoti jūrų ir uostų pramonę, turi būti įvestos uostų apsaugos priemonės. Jos turi būti taikomos ne tik laivo ir uosto sąveikai, bet ir visam uostui, taip apsaugant uosto zonas ir užtikrinant, kad apsaugos priemonėms, kurių imamasi taikant Reglamentą (EB) Nr. …/…, padės sustiprinta aplinkinių zonų apsauga. Šios priemonės turi būti taikomos visiems uostams, kuriuose yra vienas arba daugiau uosto įrenginių, kuriems taikomas Reglamentas (EB) Nr. …/… .

---

8 OL C […], […], p. […].
9 OL C […], […], p. […].
10 OL C […], […], p. […].
11 OL C […], […], p. […].

(5) Nepažeidžiant valstybių narių nacionalinio saugumo ir priemonių, kurių galima imtis vadovaujantis Europos Sąjungos sutarties VI antraštine dalimi, taisyklių, 2 konstatuojamojoje dalyje nurodytų su apsauga susijusių tikslų turi būti siekiama patvirtinus atitinkamas priemones jūrų transporto srityje ir nustačius bendrus standartus, nustatančius pakankamą uostų saugumo visuose Bendrijos uostuose lygį.

(6) Valstybės narės turi remtis išsamiais apsaugos vertinimais, kad nustatytų tikslias uosto zonos, kurios apsaugą svarbu užtikrinti, ribas, taip pat įvairias priemones, reikalingas tinkamai uosto apsaugai užtikrinti. Tokios priemonės skiriasi pagal taikomą apsaugos lygį ir atspindi skirtingų uosto zonos dalių rizikos apibūdinimo skirtumus.

(7) Valstybės narės turi parengti uosto apsaugos planus, į kuriuos būtų nuodugniai perkeliamos uosto apsaugos vertinimo išvados. Kad apsaugos priemonės būtų naudojamos veiksmingai, taip pat reikia aiškiai nustatyti visų dalyvaujančių šalių uždavinius ir nuolat naudoti tas priemones. Manoma, kad dėl uždavinių padalijimo ir vykdymo procedūrų išlaikymo uosto apsaugos plane tiek prevencinės, tiek pataisomosios uosto apsaugos priemonės tampa daug veiksmingesnės.

(8) **Automobilių keltai yra itin pažeidžiami dėl neteisėtų veiksmų, ypač jeigu jais yra vežami keleiviai bei kroviniai. Remiantis rizikos įvertinimu turi būti imtasi tinkamų priemonių, užtikrinančių, kad automobiliai ir prekių vežimo transporto priemonės keltuose, plaukiančiuose vidaus ir tarptautiniais maršrutais, nekeltų pavojaus laivui, keleiviams, įgulai bei kroviniui. Priemonių turi būti imtasi uoste arba uosto teritorijoje prieš automobiliams ir prekinėms transporto priemonėms įvažiuojant į laivą ir tokiu būdu, kad kiek įmanoma mažiau būtų sutrikdyti darbai.**

(9) Valstybės narės turi užtikrinti, kad visos uosto saugumą užtikrinančios šalys aiškiai prisiimtų atsakomybę. Valstybės narės turi stebėti, kaip laikomasi apsaugos taisyklių, ir visiems savo uostams įsteigti skaidrią atsakingą instituciją, patvirtinti visų savo uostų apsaugos vertinimus ir planus, nustatyti apsaugos lygius ir apie juos pranešti, užtikrinti, kad apie priemones yra tinkamai pranešta, jos įgyvendinamos ir koordinuojamos, ir numatyti didinti apsaugos priemonių veiksmingumą bei budrumą, suteikiant galimybę gauti patarimų iš uostų darbuotojų.

(10) Valstybės narės turi patvirtinti vertinimus bei planus ir prižiūrėti, kaip jie įgyvendinami uostuose. Įgyvendinimo stebėjimo veiksmingumas turi būti Komisijos prižiūrimo tikrinimo objektas.

(11) Valstybės narės turi užtikrinti, kad ryšių centras taptų Komisijos ir valstybės narės ryšių centru.

(12) Šioje direktyvoje yra gerbiamos pagrindinės teisės ir, svarbiausia, laikomasi Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje numatytų principų.

(13) Šiai direktyvai įgyvendinti reikalingos priemonės turi būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką[12]. Šios direktyvos pritaikymo tvarka, turi

[12] OL L 184, 1999 1 17, p. 23.

būti nustatyta atsižvelgiant į tarptautinių dokumentų parengimą, sukauptą patirtį, siekiant pritaikyti arba papildyti išsamias šios direktyvos priedų nuostatas, neišplečiant šios direktyvos taikymo srities.

(14) Dėl šios direktyvos taikymo Europos mastu valstybėms narėms būtų sunku įgyvendinti jos siūlomų veiksmų tikslus, t. y. jūrų transporto ir uostuose vykdomos politikos srityje sklandžiai įdiegti ir įgyvendinti atitinkamas priemones, tai gali būti lengviau pasiekiama Bendrijoje, todėl Komisija, priemones gali patvirtinti vadovaudamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatytu subsidiarumo principu. Pagal tame pačiame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą ši direktyva apribojama iki pagrindinių bendrų standartų, reikalingų uosto apsaugos tikslams įgyvendinti, ir joje nėra numatyta nieko, kas nėra būtina tikslo įgyvendinimui.

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis
Objektas

1. 1. Pagrindinis šios direktyvos tikslas – pateikti ir įgyvendinti Bendrijos priemones, kuriomis siekiama sustiprinti uostų apsaugą esant neteisėtų veiksmų pavojui.

   Ji taip pat turi užtikrinti, kad apsaugos priemonėms, kurių imamasi taikant Reglamentą (EB) Nr. …/…., būtų naudingas aplinkinių uostų zonų apsaugos sustiprinimas.

2. Šio straipsnio 1 dalyje minimos priemonės yra:

   a) Bendrų pagrindinių uosto apsaugos priemonių taisyklių nustatymas;

   b) Šių taisyklių įgyvendinimo mechanizmų nustatymas;

   c) Tinkamo taisyklių atitikties priežiūros mechanizmų nustatymas.

2 straipsnis
Taikymo sritis

1. Šioje direktyvoje nagrinėjamos apsaugos priemonės, kurių reikia laikytis arba kurios gali daryti poveikį žmonėms, infrastruktūrai ir įrenginiams, įskaitant transporto priemones, uostuose bei aplinkinėse zonose, kai jos daro tiesioginį arba netiesioginį poveikį uosto apsaugai.

2. Šioje direktyvoje nustatytos priemonės taikomos kiekvienam valstybės narės teritorijoje esančiam uostui, kuriame yra vienas arba daugiau uosto įrenginių, kuriems taikomas Reglamentas (EB) Nr. …/…. .

3. Vykdydamos šią direktyvą valstybės narės nustato kiekvieno uosto ribas, atitinkamai atsižvelgdamos į uosto apsaugos vertinimo informaciją.

4. Jeigu valstybė narė yra nustačiusi uosto įrenginių ribas, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. .../..., taikomos atitinkamos Reglamento (EB) Nr. .../... nuostatos.

3straipsnis
Sąvokų apibrėžimai

Šioje direktyvoje:

1. „Uostas“ arba „jūros uostas“ – tai sausumos ir vandens plotas, kurį sudaro tokie darbai ir įrenginiai, kurie iš esmės leidžia priimti laivus, juos pakrauti ir iškrauti, sandėliuoti prekes, priimti ir išvežti prekes bei įlaipinti ir išlaipinti keleivius.

2. „Laivo ir uosto sąveika“ – tai tarpusavio sąveika, kai laivas tiesiogiai dalyvauja atliekant veiksmus, susijusius su asmenų ar prekių judėjimu, ar laivo arba laivui teikiamomis paslaugomis,

3. „Uosto įrenginys“ – tai vieta, kur vyksta laivo ir uosto sąveika; šioms vietoms atitinkamai priskiriamos inkaraviečių, laukimo prieplaukų bei prieigų iš jūros zonos.

4. „Laivybos saugos centras“ – tai kiekvienos valstybės narės paskirta organizacija ryšiui su Komisija ir kitomis valstybėmis narėmis palaikyti, kuri rūpinasi šioje direktyvoje ir Reglamente (EB) Nr. …/… nurodytų laivybos apsaugos priemonių taikymu, tai kontroliuoja ir informuoja apie tai.

5. „Laivybos apsaugos institucija“ – tai institucija, atsakinga už apsaugos reikalus tam tikrame uoste.

4 straipsnis
Derinimas su priemonėmis, kurių imamasi taikant Reglamentą (EB) Nr. …/….

Valstybės narės užtikrina, kad šia direktyva įvedamos uostų apsaugos priemonės būtų glaudžiai derinamos su priemonėmis, kurių imamasi taikant Reglamentą (EB) Nr …/…..

5 straipsnis
Uosto apsaugos institucija

1. Valstybės narės kiekviename uoste, kuriam taikoma ši direktyva, paskiria uosto apsaugos instituciją. Viena uosto apsaugos institucija gali būti paskirta daugiau nei vienam uostui.

2. Uosto apsaugos institucija yra atsakinga už tinkamų apsaugos priemonių nustatymą ir įgyvendinimą naudojant uosto apsaugos vertinimą ir planus.

3. Valstybės narės, vadovaudamosi Reglamentu (EB) Nr. …/…., gali paskirti „laivybos apsaugos kompetentingą instituciją“, kuri būtų uosto apsaugos institucija.

6 straipsnis
Uosto apsaugos vertinimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad uosto apsaugos vertinimai būtų atlikti uostuose, kuriems taikoma ši direktyva. Šiuose vertinimuose turi būti deramai atsižvelgta į įvairių uosto dalių savitumus ir atsižvelgta į uoste esančių uosto įrenginių , vertinimą, kaip daroma taikant Reglamentą (EB) Nr. …/…. . Uosto apsaugos vertinimai turi būti patvirtinti valstybės narės.

2. Kiekvienas uosto apsaugos vertinimas atliekamas laikantis išsamių šios direktyvos I priede nurodytų reikalavimų.

3. Kaip nurodyta 12 straipsnyje, uosto apsaugos vertinimus gali atlikti pripažinta uosto apsaugos organizacija.

7 straipsnis
Uosto apsaugos planas

1. Valstybės narės užtikrina, kad, atlikus uosto apsaugos vertinimus, būtų parengti, palaikomi ir atnaujinami uosto apsaugos planai. Uosto apsaugos planuose turi būti deramai atkreiptas dėmesys į įvairių uosto dalių savitumus, į juos turi būti integruoti uoste esančių įrenginių, apsaugos planai, parengti taikant Reglamentą (EB) Nr. …/…. Uosto apsaugos planai turi būti patvirtinti valstybės narės. Patvirtinti jie gali būti įgyvendinami tik vieną kartą.

2. Kiekvienam skirtingam apsaugos lygiui, nurodytam 8 straipsnyje, uosto apsaugos planuose turi būti nustatyta:

   a) procedūros, kurių reikia laikytis;

   b) priemonės, kurios turi būti taikomos;

   c) veiksmai, kurių turi būti imamasi.

3. Kiekvienas uosto apsaugos planas turi būti parengtas ,paisant išsamių reikalavimų, numatytų šios direktyvos II priede.

4. Uosto apsaugos planus gali parengti pripažinta uosto apsaugos organizacija, kaip nurodyta 12 straipsnyje.

5. Valstybės narės užtikrina, kad uosto apsaugos planų įgyvendinimas būtų derinamas su kita uoste vykdoma kontrolės veikla.

6. Valstybės narės užtikrina, kad, būtų surengti tinkami mokymai ir pratybos, atsižvelgiant į III priede išvardytus pagrindinius mokymų reikalavimus.

7. **Visų pirma uosto apsaugos planai užtikrina, kad, remiantis rizikos vertinimu, kompetentingos nacionalinės institucijos vykdytų tinkamą automobilių ir prekinių transporto priemonių, įvažiuojančių į laivą, kurios veža ir keleivius, kontrolę.**

Būtent šis reikalavimas yra taikomas vidaus ir tarptautiniam eismui; tarptautinio eismo atveju susijusios valstybės narės bendradarbiauja vertinant riziką.

8 straipsnis
Apsaugos lygiai

1. Valstybės narės įdiegia uosto apsaugos lygių sistemą.

2. Nustatomi 3 apsaugos lygiai, kaip apibrėžta Reglamente (EB) Nr. …/….:

   – 1-asis apsaugos lygis – tai lygis, kai visą laiką yra palaikomos atitinkamos minimalios apsaugos priemonės;

   – 2-asis apsaugos lygis – tai lygis, kai tam tikrą laiką yra palaikomos atitinkamos papildomos apsaugos priemonės, esant padidintam pavojui dėl saugumui pavojų keliančio įvykio;

   – 3-iasis apsaugos lygis – tai lygis, kai ribotą laiką yra palaikomos papildomos ypatingosios apsaugos priemonės, kai pavojų saugumui keliantis įvykis tikėtinas arba yra neišvengiamas, nors ir būtų neįmanoma nustatyti konkretaus taikinio.

3. Valstybės narės nustato apsaugos lygį. Esant bet kuriam apsaugos lygiui, valstybė narė gali nuspręsti, kad, atsižvelgiant į uosto apsaugos vertinimo rezultatą, skirtingose uosto dalyse reikia įgyvendinti skirtingas apsaugos priemones.

4. Valstybės narės praneša apie kiekviename uoste galiojančios apsaugos lygius ir apie jų pakeitimus. Apie apsaugos lygius turi būti pranešta, kad su jais būtų susipažinta, remiantis uosto apsaugos planu.

9 straipsnis
Uosto apsaugos pareigūnas

1. Kiekvienam uostui turi būti paskirtas apsaugos pareigūnas. Kiekvienas uostas turi atskirą uosto apsaugos pareigūną. Maži gretimi uostai gali turėti vieną pareigūną.

2. Uosto apsaugos pareigūnai atlieka ryšio centro su apsauga susijusiems klausimams spręsti vaidmenį ir turi turėti pakankamai įgaliojimų bei žinių, kad tinkamai užtikrintų ir koordinuotų uosto apsaugos vertinimų ir uosto apsaugos planų parengimą, atnaujinimą ir įgyvendinimą.

3. Kai uosto apsaugos pareigūnas yra ne tas pats žmogus kaip ir uosto įrenginio (-ių) apsaugos pareigūnas (-ai), numatytas (-i) Reglamente (EB) Nr. …/…., turi būti užtikrintas glaudus jų bendradarbiavimas.

10 straipsnis
Uosto apsaugos komitetas

1. Valstybės narės užtikrina, kad būtų įsteigti uostų apsaugos komitetai, teikiantys praktinius patarimus uostams, kuriems taikoma ši direktyva, nebent dėl uosto savitumo toks komitetas laikomas nereikalingu.

2. Uosto apsaugos komiteto narių skaičius skirtinguose uostuose gali kisti, tačiau jis visada turi atspindėti uosto eksploatacinės ir viešosios įstaigos funkcijas. Jis turi veikti susipažinimo tikslais.

11 straipsnis
Persvarstymai

1. Valstybės narės užtikrina, kad uosto apsaugos vertinimai ir uosto apsaugos planai būtų persvarstomi kiekvieną kartą, kai padaromi apsaugai svarbūs pakeitimai. Jie turi būti persvarstomi ne rečiau kaip kas penkius metus. Persvarstymo metu uosto apsaugos vertinimus ir uosto apsaugos planus turi patvirtirtinti valstybė narė. Persvarstytas planas gali būti įgyvendinamas tik tuomet, kai jis yra patvirtintas.

2. Kaip nurodyta 12 straipsnyje, uosto apsaugos vertinimų ir uosto apsaugos planų persvarstymus gali atlikti pripažinta uosto apsaugos organizacija.

12 straipsnis
Pripažinta uosto apsaugos organizacija

Valstybės narės gali paskirti pripažintą uosto apsaugos organizaciją šioje direktyvoje nurodytam tikslui. Pripažintos uosto apsaugos organizacijos turi atitikti IV priede nurodytus reikalavimus.

13 straipsnis
Uosto apsaugos ryšių centras

Valstybės narės uosto apsaugos reikalams paskiria ryšių centrą, skiriamą remiantis Reglamentu Nr. …./…dėl jūrų ir uostų įrenginių apsaugos.

Uosto apsaugos ryšių centras pateikia Komisijai su šia direktyva susijusių uostų sąrašą.

Uosto apsaugos ryšių centras sudaro ir prižiūri uosto apsaugos įstaigų bei uostų apsaugos pareigūnų ryšiams palaikyti reikalingų duomenų sąrašą . Šis sąrašas pateikiamas Komisijai ir, jei esama pasikeitimų, atnaujinamas,.

14 straipsnis
Įgyvendinimo ir atitikties tikrinimas

1. Valstybės narės sukuria sistemą, užtikrinančią tinkamą nuolatinę uosto apsaugos planų ir jų įgyvendinimo priežiūrą.

2. Praėjus šešiems mėnesiams nuo 19 straipsnyje nurodytos dienos, Komisija kartu su 13 straipsnyje minimu ryšių centru pradeda tikrinimus, įskaitant tinkamų atrinktų uostų patikras, kad būtų stebima, kaip valstybės narės laikosi šios direktyvos. Tokios patikros atliekamos pagal ryšių centrų pateiktus duomenis, įskaitant kontrolines ataskaitas. Tokių patikrų atlikimo procedūros turi atitikti 16 straipsnio 2 dalyje numatytą tvarką.

3. Pareigūnai, kuriuos Komisija įgalioja atlikti 2 dalyje minėtą patikrą, vykdo savo įgaliojimus pateikę Komisijos išduotą raštišką įgaliojimą, kuriame turi būti nurodyta tema, patikros tikslas ir patikros pradžios data. Prieš patikrą Komisija tinkamu laiku turi informuoti valstybę narę, kurioje bus atliekama patikra.

   Valstybė narė, kurioje bus atliekama patikra, privalo tam paklusti ir užtikrinti, kad patikrai paklustų su tuo susijusios organizacijos ir asmenys.

4. Komisija patikrintai valstybei narei perduoda patikros ataskaitą, per tris mėnesius nuo ataskaitos gavimo dienos valstybė narė privalo nurodyti, kokių priemonių ėmėsi trūkumams pašalinti. Ataskaita ir priemonių sąrašas turi būti perduoti 16 straipsnyje nurodytam komitetui.

15straipsnis
Pritaikymai

I ir IV priedų nuostatos gali būti iš dalies pakeistos 16 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka, neišplečiant šios direktyvos taikymo srities.

16 straipsnis
Komiteto nustatyta tvarka

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas Reglamentu (EB) Nr. …/…., į kurį įeina valstybių narių atstovai ir kuriam pirmininkauja Komisijos atstovas.

2. Kai nuoroda daroma į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB[13] 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

[13] OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

Sprendimo1999/468/EC 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra vienas mėnuo.

17 straipsnis
Konfidencialumas ir informacijos skleidimas

1. Taikydama šią direktyvą, Komisija, vadovaudamasi Komisijos sprendimo 2001/844/EB, EAPB, Euratomas[14] nuostatomis, imasi visų priemonių įslaptintai informacijai, su kuria ji gali susipažinti arba kurią pateikia valstybės narės, apsaugoti.

   Valstybės narės imasi lygiaverčių priemonių pagal atitinkamus nacionalinius teisės aktus.

2. Visi darbuotojai, atliekantys saugos patikras arba dirbantys su įslaptinta informacija, kuri siejasi su šia direktyva, turi turėti atitinkamą apsaugos lygį, kurį suteikia tų darbuotojų valstybė narė.

3. Nepažeidžiant visuomenės teisės susipažinti su dokumentais, kurią numato Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1049/2001[15], patikros ataskaitos ir atsakymai valstybėms narėms, nurodyti 14 straipsnio 4 dalyje, yra įslaptinti ir neviešinami. Susipažinti su jais galės tik atitinkamos institucijos, kurios galės apie juos informuoti suinteresuotas šalis susipažinimo tikslais, vadovaudamosi galiojančiais nacionaliniais teisės aktais dėl įslaptintos informacijos skleidimo.

4. Jei galima ir vadovaudamosi galiojančiais nacionaliniais teisės aktais, valstybės narės laiko paslaptyje informaciją apie patikros ataskaitas ir valstybių narių atsakymus, susijusius su kitomis valstybėmis narėmis.

5. Tais atvejais, kai neaišku, ar patikros ataskaitos ir atsakymai turi būti platinami, ar ne, valstybės narės ir Komisija konsultuojasi su valstybe nare, kuriai ši informacija priklauso.

18 straipsnis
Sankcijos

Valstybės narės užtikrina, kad būtų nustatytos veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios sankcijos už šios direktyvos nuostatų pažeidimus.

19 straipsnis
Įgyvendinimas

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip […] [po vienerių metų nuo įsigaliojimo dienos], įgyvendina šią direktyvą, ir nedelsdamos apie tai praneša Komisijai.

---

[14] OL L 317, 2001 12 3, p. 1.
[15] OL L 145, 2001 5 31, p. 43.

Valstybėms narės, tvirtindamos šias nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

20 straipsnis
Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

21 straipsnis
Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*

I PRIEDAS
Uosto apsaugos vertinimas

Uosto apsaugos vertinimas yra uosto apsaugos plano parengimo ir jo galutinio įgyvendinimo pagrindas. Į uosto apsaugos vertinimą įeina bent šie elementai:

– svarbaus turto ir infrastruktūros, kurią svarbu saugoti, nurodymas ir vertinimas;

– galimos grėsmės turtui bei infrastruktūrai ir grėsmės tikimybės nustatymas norint numatyti apsaugos priemones ir nustatyti jų prioritetus;

– atsakomųjų priemonių ir procedūrinių pakeitimų bei jų veiksmingumo mažinant pažeidžiamumą nurodymas, parinkimas ir prioritetų nustatymas, ir

– infrastruktūros, politikos ir procedūrų trūkumų, įskaitant žmogiškuosius veiksnius, įvardijimas.

Šiuo tikslu vertinimas taikomas bent šiais aspektais:

– nustatyti visas uosto apsaugai svarbias zonas, taip pat uosto ribas. Šiai kategorijai taip pat priklauso uosto įrenginiai, kuriems taikomas Reglamentas (EB) Nr. …/…. ir kurių rizikos vertinimas laikomas pagrindu;

– nustatyti apsaugos probleminius klausimus, kylančius dėl uosto įrenginių ir kitų uosto apsaugos priemonių sąveikos;

– nustatyti uoste dirbančio personalo rizikos grupes;

– atitinkamais atvejais suskirstyti uostą pagal tikimybę tapti tarptautinių neteisėtų veiksmų taikiniu. Zonos turi būti nustatomos ne tik pagal savo tiesioginę galimybę tapti taikiniu, bet ir pagal savo potencialų „pereinamosios“ zonos vaidmenį, kai taikomasi į aplinkines zones;

– nustatyti kintantį pavojų, pvz., susijusį su sezoniškumu;

– nustatyti kiekvienos zonos dalies ypatumus, t. y. vietą, prieigą, elektros tiekimą, komunikacijų sistemą, savininkus ir naudotojus bei kitus apsaugai svarbius elementus;

– nustatyti potencialius grėsmės scenarijus kiekvienai zonos daliai. Zonos dalis, infrastruktūra, kroviniai, bagažas, žmonės arba transporto įrenginiai šioje zonoje gali tapti nustatyto pavojaus tiesioginiais taikiniais, arba taikiniu gali būti platesnė zona dalimi, numatyta grėsmės scenarijuje;

– nustatyti tikslius grėsmės scenarijaus padarinius. Padariniai gali daryti įtaką vienai arba daugiau zonos dalių. Turi būti nustatyti tiek tiesioginiai, tiek netiesioginiai padariniai. Ypatingas dėmesys turi būti skiriamas žmonių aukų rizikai;

– nustatyti neteisėto įsikišimo veiksmų daugybės padarinių galimybę;

– nustatyti kiekvienos zonos dalies pažeidžiamumą;

– nustatyti visus organizacinius aspektus, svarbius visai uosto apsaugai, įskaitant su apsauga susijusių institucijų skyrius, egzistuojančias taisykles ir procedūras;

– nustatyti visų pirma uosto apsaugos, susijusios su organizaciniais, įstatymų leidžiamaisias ir procedūriniais aspektais, pažeidžiamumą;

– nustatyti priemones, procedūras ir veiksmus, kurių tikslas yra sumažinti kritinį pažeidžiamumą. Ypatingas dėmesys turi būti skiriamas priėjimo kontrolės arba apribojimams visame uoste arba konkrečiose uosto dalyse, įskaitant keleivių, uosto arba kitų darbuotojų, lankytojų ir laivų įgulų tapatybių nustymą, zonų arba veiklos stebėjimo reikalavimų, krovinių ir bagažo kontrolės reikalingumui ir būdui. Priemonės, procedūros ir veiksmai turi būti suderinti su suvokta grėsme, kuri atskiroms uosto zonoms gali būti skirtinga;

– nustatyti organizacinę struktūrą, palaikančią uosto apsaugos stiprinimą;

– nustatyti, kaip turi būti sustiprintos priemonės, procedūros ar veiksmai, esant padidintos apsaugos lygiui;

– nustatyti specifinius reikalavimus nustatytų apsaugos reikalų, pavyzdžiui, „įtartinų“ krovinių, bagažo, laivo bunkerio, atsargų arba asmenų, nežinomų paketų, žinomų pavojų (pvz., bombų), sprendimui. Šiuose reikalavimuose turi būti analizuojamos pageidaujamos sąlygos – arba sutvarkymas vietoje, arba sutvarkymas vežant į saugią zoną;

– nustatyti priemones, procedūras ir veiksmus, kurių tikslas – apriboti ir sušvelninti padarinius;

– nustatyti užduočių pasidalijimą, kuris leistų tinkamai ir teisingai įgyvendinti nustatytas priemones, procedūras ir veiksmus;

– tam tikrais atvejais ypač daug dėmesio skirti sąsajai su kitais apsaugos planais (pvz., uosto įrenginių apsaugos planais) ir kitomis jau egzistuojančiomis apsaugos priemonėmis. Taip pat dėmesys turi būti skiriamas sąsajai su kitais reagavimo planais (pvz., reagavimo į naftos išsiliejimą planu, uosto ypatingų situacijų planu, medicininės intervencijos planu, branduolinės nelaimės planu ir t. t.);

– nustatyti ryšių reikalavimus priemonių ir procedūrų įgyvendinimui;

– ypač daug dėmesio skirti priemonėms, skirtoms įslaptintai apsaugos informacijai apsaugoti nuo atskleidimo. Nustatyti reikalavimus gauti informaciją susipažinimo tikslais tiems, kurie yra tiesiogiai susiję, ir tam tikrais atvejais – plačiajai visuomenei.

II PRIEDAS
Uosto apsaugos planas

Uosto apsaugos planas nustato uosto apsaugos tvarką. Jis grindžiamas uosto apsaugos vertinimo išvadomis. Jame aiškiai nustatytos išsamios priemonės. Jame yra kontrolės mechanizmas, kurį naudojant tam tikrais atvejais yra imamasi atitinkamų pataisomųjų priemonių.

Uosto apsaugos planas grindžiamas šiais bendraisiais principais:

– Apibrėžti visas uosto apsaugai svarbias zonas. Atsižvelgiant į uosto apsaugos vertinimą, priemonės, procedūros ir veiksmai įvairiose zonos dalyse gali skirtis. Iš tiesų, kai kurioms zonos dalims gali būti reikalingos griežtesnės prevencijos priemonės. Ypač daug dėmesio turi būti skiriama zonų dalių sąveikoms, kaip nustatyta uosto apsaugos vertinime;

– Užtikrinti apsaugos priemonių, skirtų zonoms su skirtingomis apsaugos charakteristikomis, suderinimą;

– Jei būtina, numatyti skirtingas priemones ir skirtingoms uosto dalims, keičiant apsaugos lygius, ir specifinėms žinioms.

Remiantis bendraisiais principais uosto apsaugos plane šiose srityse priskiriamos užduotys ir apibrėžiami darbo planai:

– prieigos reikalavimai. Kai kurioms zonoms reikalavimai įsigalios tik tuomet, kai apsaugos lygiai bus didesni už minimalią ribą. Visi reikalavimai ir ribos turi būti visiškai įtraukti į uosto apsaugos planą;

– tapatybės dokumentų, bagažo ir krovinių kontrolės reikalavimai. Reikalavimai gali būti taikomi arba netaikomi zonos dalims; reikalavimai gali būti taikomi arba taikomi iš dalies skirtingoms zonos dalims. Asmenys, atvykstantys į zonos dalis arba jose esantys, gali būti tikrinami. Uosto apsaugos plane atitinkamai atsižvelgiama į uosto apsaugos vertinimo, kuris naudojamas kaip priemonė kiekvienos zonos dalies apsaugos reikalavimams ir kiekvienam apsaugos lygiui nustatyti, išvadas. Parengus tapatybės korteles, skirtas uosto apsaugos tikslams, turi būti nustatyta aiški tokių dokumentų išdavimo, naudojimo ir kontroliavo bei grąžinimo procedūra. Tokiose procedūrose turi būti atsižvelgta į tam tikrų uostais besinaudojančių grupių savitumus ir leidžiamos tam skirtos priemonės, kad būtų apribotas prieigos kontroliavimo reikalavimų neigiamas poveikis. Šioms kategorijoms turi priklausyti bent jau jūrininkai, įstaigų pareigūnai, nuolat uoste dirbantys žmonės, reguliariai uoste dirbantys arba jame apsilankantys žmonės, uoste gyvenantys žmonės ir žmonės kartais dirbantys uoste arba jame apsilankantys;

– ryšiai su krovinių kontrolės, bagažo ir keleivių kontrolės institucijomis. Jei būtina, planas numato šių institucijų informacijos ir patikrinimo sistemų susiejimą, įskaitant ir galimas patikrinimo prieš atvykimą sistemas;

– procedūros ir priemonės tvarkymuisi su įtartinais kroviniais, bagažu, laivo bunkeriu, atsargomis ir asmenimis, įskaitant saugių zonų nustatymą; taip pat kitiems apsaugos reikalams ir uosto saugumo pažeidimams;

– zonų dalių arba veiklos stebėjimo reikalavimas. Iš uosto apsaugos vertinimo sprendžiama apie poreikiu ir galimus techninius sprendimus;

– ženklinimas. Zonos, kurioms keliami reikalavimai (prieigos ir (arba) kontrolės), turi būti tinkamai paženklintos. Kontrolės ir prieigos reikalavimuose turi būti atitinkamai atsižvelgiama į visus atitinkamus esamus įstatymus ir patirtį. Veiklos stebėjimas turi būti atitinkamai pažymėtas, jeigu to reikalauja nacionaliniai teisės aktai;

– informacija ir saugumo patikrinimas. Visa svarbi saugumo informacija turi būti tinkamai pateikta pagal į planą įtrauktus saugumo patikrinimo standartus. Atsižvelgiant į kai kurios informacijos konfidencialumą, informacijos pateikimas grindžiamas susipažinimo tikslais, bet jeigu būtina, joje bus procedūros, reikalingos informacijos pateikimui plačiajai visuomenei. Saugumo patikrinimo standartai sudaro plano dalį, o jų tikslas – apsaugoti įslaptintą apsaugos informaciją nuo nesankcionuoto atskleidimo;

– pranešimas apie su apsauga susijusius įvykius. Siekiant užtikrinti greitą regavimą, uosto apsaugos plane turi būti nustatyti aiškūs pranešimo apie visus su apsauga susijusius įvykius uosto apsaugos pareigūnui ir (arba) uosto apsaugos kompetentingai institucijai reikalavimai;

– integravimas į kitus prevencinius planus arba veiklą. Planas turi būti susijęs su integravimu į kitą uoste vykdomą prevencijos ir kontrolės veiklą;

– integravimas į kitus reagavimo planus ir (arba) kitų konkrečių reagavimo priemonių, procedūrų ir veiksmų įtraukimas. Plane turi būti detalizuojama sąveika ir derinimas su kitais reagavimo ir ypatingų situacijų planais. Jeigu būtina, konfliktai turi būti išspręsti, trūkumai pašalinti;

– mokymų ir pratybų reikalavimai;

– uoste veikianti uosto apsaugos organizacija ir darbo procedūros. Uosto apsaugos plane išsamiai apibūdinama uosto apsaugos organizacija, jos užduočių pasidalijmas ir darbo procedūros. Tam tikrais atvejais jame taip pat išsamiai nurodomi koordinavimo su uosto įrenginių ir laivų apsaugos pareigūnais veiksmai. Jame apibrėžiamos uosto apsaugos komiteto, jei toks yra, užduotys;

– uosto apsaugos plano pritaikymo ir atnaujinimo procedūros.

III PRIEDAS
Pagrindiniai mokymų reikalavimai

Įvairios pratybos, kuriose gali dalyvauti uosto įrenginio (terminalo) apsaugos pareigūnai drauge su valstybių narių atitinkamomis institucijomis, kompanijų apsaugos pareigūnai arba laivų apsaugos pareigūnai, jei įmanoma, turi būti rengiamos ne rečiau kaip kartą per kalendorinius metus ne ilgesniais kaip 18 mėnesių intervalais tarp pratybų. Prašymai dėl kompanijų apsaugos pareigūnų ar laivų apsaugos pareigūnų dalyvavimo bendrose pratybose turi būti pateikiami atsižvelgiant į poveikį laivo apsaugai ir darbui. Per šias pratybas turi būti tikrinami ryšiai, koordinavimas, turimi ištekliai ir reakcija. Šios pratybos gali būti:

(1) visuotinės arba rengiamos realiomis sąlygomis;

(2) pratybos su treniruokliais arba seminaras, arba

(3) derinamos su kitomis pratybomis, pavyzdžiui, avarinio reagavimo arba kitos uosto valstybės pratybomis.

IV PRIEDAS
Sąlygos, kurias turi atitikti pripažinta uosto apsaugos organizacija

Pripažinta uosto apsaugos organizacija turi įrodyti, kad:

(1) turi specialių žinių apie svarbius apsaugos aspektus;

(2) turi reikiamų žinių apie uostų operacijas, įskaitant žinias apie uostų projektavimą ir konstrukcijas;

(3) turi reikiamų žinių apie kitas apsaugai svarbias operacijas, kurios gali paveikti uosto apsaugą;

(4) geba vertinti tikėtiną uosto saugos riziką;

(5) geba palaikyti ir stiprinti savo darbuotojų kompetenciją;

(6) geba stebėti, ar nemažėja jų personalo patikimumas;

(7) geba taikyti reikiamas priemones, kad nebūtų be leidimo atskleidžiama įslaptinta informacija ir ja nebūtų naudojamasi;

(8) išmano susijusius nacionalinės ir tarptautinės teisės aktus bei apsaugos reikalavimus;

(9) turi žinių apie dabartinius pavojus saugumui ir jų tendencijas;

(10) žino, kaip atpažinti ir rasti ginklus, pavojingas medžiagas ir prietaisus;

(11) žino, kaip objektyviai atpažinti asmenų, galinčių kelti grėsmę saugumui, požymius ir elgseną;

(12) išmano apsaugą užtikrinančių priemonių įveikimo būdus;

(13) išmano apsaugos ir stebėjimo įrangą bei sistemas ir jų veikimo ribas;

Pripažintai uosto apsaugos organizacijai, atlikusiai uosto apsaugos vertinimą arba tokio vertinimo persvarstymą vienam uostui, neleidžiama tam pačiam uostui rengti arba persvarstyti uosto apsaugos plano.

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.