EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 28.5.2004
COM(2004) 393 galīgā redakcija

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Grozīts priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTIVAI

par ostas drošības paaugstināšanu

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

VISPĀRĒJS IEVADS

Paziņojums par Jūras drošību (KOM(2003) 229 galīgais variants), kurā iekļauts priekšlikums par kuģu un kuģu/ostas mijiedarbības drošību, kas pašreiz tiek iestrādāts likumdošanas procesā un šajā dokumentā minēts kā Regula (EK) Nr. …/…, nosaka, ka ostas drošība ir otrais solis, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu gan ostu, gan mijiedarbību starp ostu un sauszemi. Vajadzība aizsargāt attiecas uz cilvēkiem, kuri strādā ostās vai izmanto to pakalpojumus, infrastruktūru un aprīkojumu, tai skaitā transporta līdzekļus. Šis priekšlikums ir veidots, pamatojoties uz iepriekšējo paziņojumu.

KĀPĒC OSTAS IR APDRAUDĒTAS?

Ostas ir būtiska saikne kopējā transporta ķēdē; tās savieno jūru ar sauszemes tirdzniecību un pasažieru plūsmu. Ļoti bieži ostas ir centrālais bīstamo kravu pārvadāšanas punkts lielākajiem ķīmisku un petroķīmisku vielu ražošanas centriem, un/vai atrodas pilsētu tuvumā. Ir pilnīgi skaidrs, ka teroristu uzbrukumi ostām var izjaukt transporta sistēmu un dot iznīcinošu triecienu apkārtējai rūpniecībai, kā arī tieši kaitēt cilvēkiem, kuri atrodas ostā un apkārtējiem iedzīvotājiem. Tieši šajā sakarā Komisija ierosina izstrādāt visaptverošu ostas drošības politiku.

STARPTAUTISKS ASPEKTS

Darbs IMO[1] ir rezultējies ar grozījumu iestrādi Starptautiskajā konvencijā par dzīvības drošību uz jūras (SOLAS)[2] un ISPS[3] kodeksa izstrādi. Komisija ir ierosinājusi izstrādāt regulu, kuras mērķis ir iestrādāt šos pasākumus saistošos Kopienas tiesību aktos (KOM(2003) 229 galīgais variants). Likumdošanas process pašreiz notiek.

Lai gan IMO-ILO[4] darba grupa pašreiz strādā pie Ostas drošības prakses kodeksa, ir paredzams, ka rezultāti nav gaidāmi drīz. Jāatzīmē, ka šāds kodekss nebūs juridiski saistošs. Tādēļ Komisija uzskata, ka ES jāizstrādā pašai sava ostas drošības shēma. Šis priekšlikums papildina IMO-ILO darbu.

VAJADZĪBA IZSTRĀDĀT DIREKTĪVU PAR OSTAS DROŠĪBU

SOLAS grozījumi, ISPS kodekss un ierosinātā regula paaugstinās jūras drošību, jo tiks izstrādāti drošības pasākumi kuģiem un ostu telpām un vietām[5]. Regula (EK) Nr. …/… attiecas tikai uz to ostas daļu, kura saistīta ar kuģu/ostas mijiedarbību, t.i., termināli.[6] Šim priekšlikumam ir divējāds nolūks: paaugstināt drošību tajās ostas zonās, uz kurām neattiecas

---

1 IMO: Starptautiskā jūrniecības organizācija.

2 SOLAS: Dzīvības drošība uz jūras.

3 ISPS: Starptautiskā kuģu un ostas aprīkojuma drošība.

4 ILO: Starptautiskā darba organizācija.

5 Šajā kontekstā "ostas telpas un vietas" apzīmē vietu, kurā notiek kuģu/ostas mijiedarbība; tai skaitā, tādas vietas kā enkurvieta, gaidīšanas piestātnes un pieejas no jūras, pēc vajadzības. "Kuģu/ostas mijiedarbība" apzīmē mijiedarbību, kura notiek, kad kuģi tieši vai netieši ietekmē darbības, kas saistītas ar personu vai preču kustību, vai ostas pakalpojumu nodrošināšanu uz vai no kuģa.

6 Lai gan teorētiski būtu iespējams dalībvalstīm 'ostas telpas un vietas' interpretēt plašāk, tā, lai aptvertu visu ostu, tādejādi paplašinot ISPS Kodeksa piemērošanu visā ostā, ir saprotams, ka šādas interpretācijas droši vien netiks sniegtas.

Regula (EK) Nr. …/… un nodrošināt, ka drošības pasākumi, kuri īstenoti, piemērojot Regulu (EK) Nr. …/… darbojas vēl veiksmīgāk, pateicoties paaugstinātajai drošībai blakusesošajās ostas zonās. Šis priekšlikums neveido jaunas saistības attiecībā uz zonām, uz kurām jau attiecas Regula (EK) Nr. …/….

Tādejādi Komisija uzskata, ka šī direktīva sasniegs šādus mērķus:

– Kopienas līmenī garantē un uzrauga, lai tiek sasniegts pietiekams ostas drošības līmenis, papildinot un atbalstot drošības pasākumus, kuri tiek piemēroti kuģu/ostas mijiedarbībai.

– Nodrošina saskaņotu pasākumu ieviešanu un vienlīdzīgus apstākļus Eiropas Savienībā, lai neradītu atšķirības komerciālajiem ostas izmantotājiem.

– Nodrošina, ka nepieciešamie drošības pasākumi, kuri aptver visu ostu, var tikt ieviesti, cik iespējams, pamatojoties uz jau esošajiem instrumentiem, kas ieviesti ar Regulu (EK) Nr. …/…, tādejādi sasniedzot maksimālo ostu drošības līmeni bez ostu papildu noslogojuma.

Uz šī Kopienu ostu lielā dažādības fona (lielas un mazas, privātas un valsts, utt.), kā arī ņemot vērā Kopienas ostās pastāvošo darbību atšķirību (kravu izkraušana/iekraušana, rūpniecība, uzglabāšana noliktavā, transports, apkārtējā vide, konurbācijas un citas), direktīva ir piemērotākais juridiskais instruments, lai ieviestu vajadzīgo elastīgumu, tai pat laikā izveidojot nepieciešamo kopējo ostu drošības līmeni visā Kopienā.

Ir atzīts, ka dalībvalstīs vairāki ostas drošības režīmi jau tiek piemēroti. Šī direktīva ļauj saglabāt esošos drošības pasākumus un struktūras, ja tie atbilst direktīvas noteikumiem.

To ievērojot, Komisija:

– **Ierosina, ka Eiropas Parlamentam un Padomei iespējami ātrāk jāpieņem šī direktīva par Ostas drošības paaugstināšanu. Šis priekšlikums papildina drošības pasākumus, kas ir ieviesti ar regulu par kuģu un ostas telpu un vietu drošības paaugstināšanu (Regula (EK) Nr. …/…), nodrošinot, ka rezultātā šis drošības režīms aptver visu ostu. Šis jaunais priekšlikums attiecas uz jebkuru ostu, kurā ir kaut viena no ostas telpām vai vietām, uz kuru attiecas Regula (EK) Nr. …/….**

OSTAS DROŠĪBAS DIREKTĪVAS SATURS

Pasākumiem, kas vajadzīgi, lai uzlabotu ostas drošību, jāievēro šādi principi:

– Ostas drošība papildina jūras un kuģu/ostas mijiedarbības drošību un nodrošina, ka šos drošības pasākumus pastiprina tie drošības pasākumi, kas aptver visu ostas teritoriju;

– Ostas drošības novērtējums parāda, kādi pasākumi vajadzīgi, kad un kur;

– Drošības līmenis tiek iedalīts- standarta, paaugstināts risks vai nenovēršami draudi;

– Ostas drošības plāns vispārīgi apraksta visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai paaugstinātu ostas drošību;

– Ostas drošības pārvalde ir atbildīga par attiecīgu ostas drošības pasākumu noteikšanu un ieviešanu, pamatojoties uz iepriekšminēto novērtējumu un plānu;

– Ostas drošības ierēdnis koordinē ostas drošības plāna izstrādāšanu un ieviešanu;

– Ostas drošības komiteja nodrošina atbildīgo pārvaldi ar padomu;

– Lai atbalstītu vajadzīgo pasākumu ieviešanu, tiks nodrošināta apmācība un kontrole.

PRIEKŠLIKUMA VISPĀRĒJIE PRINCIPI

– Lai nodrošinātu visaptverošu drošības režīmu visā jūras loģistikas ķēdē, sākot no kuģa uz kuģu/ostas mijiedarbību visā ostā, beidzot ar ostas/sauszemes mijiedarbību, priekšlikums pamatojas uz tām pašām drošības struktūrām un institūcijām (drošības novērtējums, ierēdņi, utt.), uz kurām pamatojas **Regula (EK) Nr. …/…** . Šī pieeja ļauj vienkāršot procedūras, kā arī drošības sinerģiju. Jo īpaši, ierosinātā direktīva:

– šajā direktīvā dalībvalstis uzaicina noteikt savu ostu robežas;

– uzaicina dalībvalstis nodrošināt, ka tiek izstrādāti atbilstoši ostas drošības novērtējumi un ostas drošības plāni;

– uzaicina dalībvalstis noteikt un paziņot jau lietotos drošības līmeņus un attiecīgās izmaiņas;

– uzaicina dalībvalstis iecelt ostas drošības pārvaldi ikvienā ostā vai ostu grupās. Tā ir tā valsts iestāde, kura būs atbildīga par ostas drošības pasākumu atbilstošu noteikšanu un ieviešanu;

– nosaka nepieciešamību iecelt ostas drošības ierēdni katrā individuālā ostā, lai nodrošinātu pareizu koordinēšanu, kad tiek izstrādāti un atjaunoti ostas drošības novērtējumi un plāni, pēc kuriem vadās;

– nosaka vispārējās prasības konsultatīvai drošības komitejai, pulcinot kopā visu būtiskāko ostas darbības un administrēšanas funkciju pārstāvjus;

– nosaka drošības novērtējumu un plānu obligātās prasības;

– pieprasa dalībvalstis norādīt to centrālos punktus, lai nodrošinātu nepieciešamo sazināšanos gan ar citām dalībvalstīm, gan ar Komisiju;

– paredz pārbaudes procedūras, lai uzraudzītu ostas drošības pasākumu ieviešanu;

– izklāsta direktīvas noteikumu piemērošanas procedūru.

JURIDISKI APSVĒRUMI

Komisija ierosina pamatot direktīvu uz EK līguma 80. panta 2. punkta, neierobežojot dalībvalstu valsts drošības tiesību aktus un jebkādus pasākumus, kuri var pieņemt, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienību VI sadaļu.

ĪPAŠI APSVĒRUMI

1. pants:

Šajā pantā ir izklāstīts direktīvas temats.

2. pants:

Šajā pantā ir izklāstīts direktīvas piemērošanas joma.

3. pants:

Šajā pantā definēti galvenie direktīvā lietotie termini.

4. pants:

Šis pants dalībvalstīm uzliek pienākumu saskaņot ostas drošības pasākumus ar tiem pasākumiem, kas pieņemti, piemērojot regulu par jūras un ostas telpu un vietu drošību.

5. pants:

Šis pants dalībvalstīm uzliek pienākumu iecelt ostas drošības pārvaldi. Šī ostas drošības pārvalde būs atbildīga par attiecīgu ostas drošības pasākumu noteikšanu un ieviešanu.

6. pants:

Šajā pantā ir ietverts dalībvalstu pienākums nodrošināt, ka ostas drošības novērtējumi tiek veikti visās to ostās, uz kurām attiecas šī direktīva. Šādi novērtējumi tiks veikti, ņemot vērā ostu dažādo sektoru īpatnības, kā arī drošības novērtējumus, kuri izstrādāti ostas telpām un vietām ostas teritorijas robežās, pamatojoties uz regulas par jūras drošību noteikumiem. Sīki izstrādātas prasības ostas drošības novērtējumam ir izklāstītas I pielikumā.

7. pants:

Šajā pantā ir ietverts dalībvalstu pienākums nodrošināt, ka ostas drošības plāni tiek izstrādāti visām to ostām, uz kurām attiecas šī direktīva. Šādi plāni tiks veikti, ņemot vērā ostu dažādo sektoru īpatnības, kā arī drošības plānus, kuri izstrādāti ostas telpām un vietām ostas teritorijas robežās, pamatojoties uz regulas par jūras drošību noteikumiem. Sīki izstrādātas prasības ostas drošības plānam izklāstītas II pielikumā. Šis pants arī uzsver nepieciešamību pēc adekvātas apmācības un prakses. Tādēļ atsauce ir dota uz III pielikumu, kurā ietvertas apmācības pamatprasības.

8. pants:

Direktīva uzliek pienākumu izmantot trīs atsevišķus drošības līmeņus. No dalībvalstīm tiek prasīts, lai tās ievieš šādu līmeņu sistēmu tām svarīgākajās ostās, nosaka un dara zināmus pielietotos drošības līmeņus atšķirīgās savu ostas daļās un attiecīgās izmaiņas. Paziņojums tiks pamatots uz „informācijas vajadzības” bāzes.

9. pants:

9. pants ietver pienākumu iecelt ostas drošības ierēdni katrai ostai, uz kuru attiecas šī direktīva, kuram būtu pietiekamas zināšanas par vietējiem apstākļiem, kā arī pilnvaras attiecīgi nodrošināt un koordinēt to ostas drošības novērtējumu un plānu izstrādāšanu un atjaunošanu, pēc kuriem vadās, darbojoties savās attiecīgajās ostās.

10. pants:

Apzinoties vajadzību pēc optimālas operatoru funkciju un valsts iestāžu funkciju sadarbības ostā, šis pants paredz konsultatīvas ostas drošības komitejas izveidošanu, pārgrupējot šo ostu drošības ieinteresētās puses.

11 pants:

Šajā pantā ietverta prasība regulāri pārskatīt ostas drošības novērtējumus.

12. pants:

12. pants nodrošina dalībvalstīm iespēju iecelt atzītas ostas drošības organizācijas, ja šīs organizācijas atbilst IV pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem.

13. pants:

Šis pants paredz ostas drošības centrālā punkta noteikšanu, kurš būs Komisijas kontakta punkts šīs direktīvas īstenošanai.

14.pants:

Šis pants ietver dalībvalstu pienākumu izveidot adekvātu un regulāru kontroles sistēmu attiecībā uz ostas drošības plāniem un to ieviešanu. Šajā pantā aprakstīts arī process, ar kuru tiek veiktas Komisijas uzraudzītās pārbaudes, lai kontrolētu ostas drošības ieviešanas uzraudzības un pasākumu efektivitāti.

15. pants:

Šis pants norāda, ka noteikumus var pieņemt, lai noteiktu saskaņotas procedūras par informācijas, kura saistīta ar šīs direktīvas pielikumiem, piemērošanu. Šādu piemērošanu veiks, vadoties no Komitejas procedūras, kā noteikts 14. pantā.

16. pants:

Komisijai palīdz tā pati komiteja, kuru ir izveidojusi **Regula (EK) Nr. …/…**. Šī komiteja darbojas saskaņā ar reglamentētu procedūru (Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pants, kurā izklāstīta Komisijai piešķirto īstenošanas pilnvaru izmantošanas procedūra[7]).

[7] OV L 184, 17.7.1999., 23.lpp.

17. pants:

Šie panti attiecas uz tās informācijas konfidencialitāti, kura saistīta ar drošību, jo īpaši uz dalībvalstu pārbaužu ziņojumiem un atbildēm.

18. pants:

Šis pants uzliek dalībvalstīm pienākumu ieviest efektīvus, samērīgus un atrunātus sodus par šīs direktīvas pārkāpšanu.

19. pants:

Šajā pantā ietverts dalībvalstu pienākums par normatīvo un administratīvo aktu, kuri vajadzīgi, lai izpildītu šo direktīvu, spēkā stāšanos ne vēlāk kā vienu gadu no šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

20. pants:

Norādīta informācija par direktīvas stāšanos spēkā.

21. pants:

Iekļauta informācija par šīs direktīvas adresātiem.

I pielikums:

Norādītas sīki izstrādātas prasības ostas drošības novērtējuma izstrādei.

II pielikums:

Ietvertas sīki izstrādātas prasības ostas drošības plāna izstrādei.

III pielikums:

Izklāstītas mācību pamatprasības.

IV pielikums:

Norādīti sīki izstrādāti nosacījumi, kas jāizpilda atzītai ostas drošības organizācijai.

2004/0031 (COD)

Grozīts priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTIVAI

par ostas drošības paaugstināšanu

(Teksts ar EEA nozīmi)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā EK dibināšanas līgumu un, jo īpaši, tā 80(2) . pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu[8],

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[9],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[10],

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru[11],

tā kā:

(1) nelikumīgas darbības un terorisms ir viens no lielākajiem demokrātijas ideālu, brīvības un miera vērtību draudiem, kas ir Eiropas Savienības visdziļākā būtība;

(2) cilvēki, infrastruktūra un iekārtas, tai skaitā, transportlīdzekļu drošība ostās kā arī būtiskās blakusesošās zonās ir jāaizsargā no nelikumīgām darbībām un to postošām sekām. Šāda aizsardzība dos labumu transporta lietotājiem, tautsaimniecībai un sabiedrībai kopumā;

(3) Eiropas Parlaments un Eiropas Savienības Padome 2003. gada dienā/mēnesī pieņēma Regulu (EK) Nr. …/…. par jūras drošību. Jūras drošības pasākumi, kurus uzliek šī regula, sastāda tikai daļu no pasākumiem, kuri vajadzīgi, lai sasniegtu adekvātu drošības līmeni visās, ar jūru saistītās, transporta ķēdēs. Šīs regulas piemērošanas joma ir ierobežota- tā aptver tikai pasažieru kuģus un tūlītēju kuģu/ostas mijiedarbību.

(4) Lai sasniegtu vispilnīgāko iespējamo aizsardzību jūras un ostu rūpniecībā, ir jāievieš ostas drošības pasākumi. Tiem jāaptver ne tikai kuģu/ostas mijiedarbība, bet visa osta, tādejādi aizsargājot ostas zonas un nodrošinot, ka drošības pasākumi, kuri pieņemti, piemērojot Regulu (EK) Nr. …/…., darbosies veiksmīgāk, pateicoties paaugstinātai drošībai blakusesošajās ostas zonās. Šie pasākumi attiecas uz visām tām ostām, kurās ir kaut viena no ostas telpām un vietām, uz kuru attiecas Regula (EK) Nr. …/…. ;

---

8 OV C […], […]., […] lpp.
9 OV C […], […]., […] lpp.
10 OV C […], […]., […] lpp.
11 OV C […], […]., […] lpp.

(5) Neierobežojot dalībvalstu likumus, attiecībā uz valsts drošību, un pasākumus, kuri var tikt pieņemti, pamatojoties uz Līguma VI sadaļu, drošības mērķis, kas aprakstīts 2 apsvērumā, jāsasniedz, pieņemot attiecīgus pasākumus ostas politikas jomā, izveidojot vienotus standartus, lai izstrādātu pietiekamu ostas drošības līmeni visās Kopienas ostās;

(6) Dalībvalstīm jāpamatojas uz sīki izstrādātiem drošības novērtējumiem, lai noteiktu drošībai būtisku ostas zonu precīzas robežas, kā arī dažādus pasākumus, kuri vajadzīgi, lai nodrošinātu atbilstošu ostas drošību. Šādi pasākumi atšķiras atkarībā no dotās vietas drošības līmeņa un atspoguļos atšķirības dažādu ostas apakšdaļu riska profilā;

(7) Dalībvalstīm jāizstrādā ostas drošības plāni, kuri ievērojami transponē ostas drošības novērtējuma iegūtos datus. Lai drošības pasākumi darbotos efektīvi, ir nepieciešams skaidrs uzdevumu sadalījums starp visām iesaistītām pusēm, kā arī regulāri pasākumu vingrinājumi. Tiek uzskatīts, ka uzdevumu sadalījuma un vingrinājumu procedūru uzturēšana spēkā, ostas drošības plāna veidā, ievērojami pastiprina profilakses un korektīvo ostas drošības pasākumu efektivitāti;

(8) **Iebraucamie (ro-ro) kuģi ir īpaši viegli izmantojami nelikumīgām darbībām, jo īpaši, ja tie pārvadā ne tikai kravu, bet arī pasažierus. Pamatojoties uz riska novērtējumiem, ir jāpieņem adekvāti pasākumi, kuri nodrošina, ka automašīnas un preču transportlīdzekļi, kas paredzēti transportam uz iebraucamiem (ro-ro) kuģiem vietējos un starptautiskajos maršrutos, nerada risku kuģim, tā pasažieriem un apkalpei, kā arī kravai. Pasākumi jāpieņem ostā vai ostas robežās, pirms automašīnas un preču transportlīdzekļi tiek uzvesti uz kuģa, un tādā veidā, kurš pēc iespējas mazāk traucē kuģa operāciju plūsmu;**

(9) Dalībvalstīm jānodrošina, ka visas iesaistītās puses skaidri apzinās savu atbildību par ostas drošību. Dalībvalstis uzrauga drošības likumu prasību izpildi un izveido visām savām ostām tiešu atbildīgo iestādi, savām ostām apstiprina visus drošības novērtējumus un plānus, nosaka un dara zināmus drošības līmeņus, nodrošina, ka pasākumi tiek pienācīgi paziņoti, īstenoti un saskaņoti, un paredz drošības pasākumu un modrības efektivitātes uzlabošanu, ar padomu platformas, ostas aprindu robežās, palīdzību;

(10) Dalībvalstīm jāapstiprina novērtējumi un plāni un jāuzrauga to īstenošana savās ostās. Īstenošanas uzraudzības efektivitātei jābūt Komisijas vadīto pārbaužu tematam;

(11) Dalībvalstis nodrošina, ka centrālais punkts uzņemas kontakta punkta lomu starp Komisiju un dalībvalstīm;

(12) Šī direktīva respektē pamattiesības un ievēro atzītos principus, un jo īpaši tos, kurus atzinusi Eiropas Savienības pamattiesību harta;

(13) Pasākumi, kuri vajadzīgi, lai īstenotu šo direktīvu, ir jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, kurš izklāsta Komisijai piešķirto īstenošanas pilnvaru izmantošanas procedūru[12]. Šīs direktīvas pielāgošanai jānosaka

[12] OV L 184, 17.1.1999., 23.lpp.

procedūra par sekošanu līdzi starptautisko instrumentu attīstībai un, ņemot vērā šo pieredzi, jāpielāgo vai jāpapildina šīs direktīvas pielikumu sīki izstrādātos noteikumus, nepaplašinot šīs direktīvas darbības sfēru;

(14) Tā kā ierosinātās darbības mērķus, galvenokārt līdzsvarota attiecīgu pasākumu, kuri attiecas uz jūras transportu un ostas politiku, ieviešana un piemērošana, dalībvalstis nevar pienācīgi sasniegt un tādejādi, ņemot vērā šīs direktīvas eiropeiskos apmērus, tie var tikt veiksmīgāk sasniegti Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidaritātes principu, kurš noteikts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar proporcionalitātes principu, kurš noteikts tajā pašā pantā šī direktīva ir ierobežota- tā aptver pamata vienotos standartus, kuri vajadzīgi, lai sasniegtu ostas drošības mērķus, un nesniedzas tālāk par to, kas ir vajadzīgs šim nolūkam,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants
Priekšmets

1. Šīs direktīvas galvenais mērķis ir ieviest un īstenot Kopienas pasākumus, kuru uzdevums ir paaugstināt ostas drošību, ņemot vērā tīšu nelikumīgu darbību draudus.

   Tā arī nodrošina, ka drošības pasākumi, kuri īstenoti piemērojot Regulu (EK) Nr. …/…., darbojas vēl veiksmīgāk, pateicoties paaugstinātai drošībai blakusesošajās ostas zonās.

2. Pasākumi, kuri minēti 1. punktā, sastāv no:

   a) Ostas drošības pasākumu kopējo pamatlikumu noteikšana;

   b) Šo likumu īstenošanas mehānisma noteikšana;

   c) Attiecīgu atbilstības uzraudzības mehānismu noteikšana.

2. pants
Piemērošanas joma

1. Šī direktīva attiecas uz drošības pasākumiem, kurus jāievēro vai kuri ietekmē cilvēkus, infrastruktūru un iekārtas, tai skaitā transporta līdzekļus, ostās, kā arī blakusesošās zonās, kur šiem pasākumiem ir tieša vai netieša ietekme uz drošību ostā.

2. Šajā direktīvā noteiktie pasākumi tiek piemēroti jebkurai ostai, kura atrodas dalībvalsts teritorijā, un kurā ir kaut viena no ostas telpām un vietām, uz kuru attiecas Regula (EK) Nr …/….

3. Šajā direktīvā dalībvalstis nosaka katras ostas robežas, attiecīgi ņemot vērā no ostas drošības novērtējuma iegūtos datus.

4. Ja dalībvalsts ir noteikusi, ka ostas telpu un vietu robežas Regulas (EK) Nr …/…. ietvaros efektīvi aptver visu ostu, būtiskajiem Regulas (EK) Nr …/…. noteikumiem ir prioritāte pār šīs direktīvas noteikumiem.

3.pants
Definīcijas

Šajā direktīvā:

1. "osta" vai "jūras osta" apzīmē zemes un ūdens telpu, kas izveidota tādiem darbiem un iekārtām, lai principā atļautu kuģu pieņemšanu, to iekraušanu un izkraušanu, preču uzglabāšanu, šo preču pieņemšanu un piegādi, un pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu.

2. "kuģu/ostas mijiedarbība" apzīmē mijiedarbību, kura notiek, kad kuģis tiek tieši un nekavējoties ietekmēts ar darbībām, kas saistītas ar personu un preču pārvietošanos, vai nodrošināšanu ar ostas pakalpojumiem uz kuģi vai no tā.

3. "ostas telpas un vieta" apzīmē vietu, kur notiek kuģu/ostas mijiedarbība; tai skaitā, tādas zonas kā enkurvieta, gaidīšanas piestātnes un pieejas uz jūru, pēc vajadzības.

4. "jūras drošības centrālais punkts" apzīmē to institūciju, kuru dalībvalsts nozīmējusi kalpot par kontakta punktu Komisijai un citām dalībvalstīm un veicināt, sekot un informēt par jūras drošības pasākumu, kurus noteikusi šī direktīva, kā arī to pasākumu, kurus noteikusi Regula (EK) Nr …/…., piemērošanu.

5. "ostas drošības pārvalde" apzīmē iestādi, kura ir atbildīga par drošības jautājumiem minētajā ostā.

4. pants
Saskaņošana ar pasākumiem, kuri pieņemti, piemērojot Regulu (EK) Nr. …/….

Dalībvalstis nodrošina, ka šīs direktīvas ieviestie ostas drošības pasākumi tiek cieši saskaņoti ar pasākumiem, kuri tiek veikti, piemērojot Regulu (EK) Nr …/…..

5. pants
Ostas drošības pārvalde

1. Dalībvalstis ieceļ ostas drošības pārvaldi katrai ostai, uz kuru attiecas šī direktīva. Viena ostas drošības pārvalde var tikt iecelta vairākām ostām.

2. Ostas drošības pārvalde ir atbildīga par attiecīgu ostas drošības pasākumu noteikšanu un īstenošanu, balstoties uz ostas drošības novērtējumiem un plāniem.

3. Dalībvalstis par ostas drošības pārvaldi drīkst iecelt 'kompetentu iestādi jūras jautājumos', saskaņā ar Regulu (EK) Nr …/…. .

6. pants

Ostas drošības novērtējums

1. Dalībvalstis nodrošina, ka tām ostām, uz kurām attiecas šī direktīva, tiek veikti ostas drošības novērtējumi. Šie novērtējumi jāveic, ņemot vērā katra atsevišķā ostas sektora īpatnības, un tie ņem vērā ostas telpu un vietu novērtējumus ostu robežās, kā darīts, piemērojot Regulu (EK) Nr …/…. . Dalībvalstīm jāapstiprina ostas drošības novērtējumi.

2. Katras ostas drošības novērtējums tiks veikts saskaņā ar nepieciešamajām prasībām, kā paredzēts šīs direktīvas I pielikumā.

3. Ostas drošības novērtējumu var veikt atzīta ostas drošības organizācija, kā minēts 12. pantā.

7.pants

Ostas drošības plāns

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pamatojoties uz ostas drošības novērtējumiem, tiek izstrādāti, uzturēti spēkā un atjaunoti ostas drošības plāni. Ostas drošības plāniem adekvāti jāattiecas uz ostas atsevišķo sektoru īpatnībām un jāintegrē drošības plāni ostas aprīkojumam ostu robežās, kuras izveidotas, piemērojot Regulu (EK) Nr …/…. . Dalībvalstij jāapstiprina ostas drošības plāni. Drošības plānus var īstenot tikai pēc tam, kad ir saņemts apstiprinājums.

2. Ostas drošības plāni katram atsevišķam drošības līmenim, kā minēts 8. pantā, nosaka:

   a) procedūras, kuras jāievēro;

   b) pasākumus, kuri jāveic;

   c) darbības, kuras jāuzsāk.

3. Katras ostas drošības plānam jābūt izstrādātam saskaņā ar nepieciešamajām prasībām, kā paredzēts šīs direktīvas II pielikumā.

4. Ostas drošības plānu var izstrādāt atzīta ostas drošības organizācija, kā minēts 12. pantā.

5. Dalībvalstīm jānodrošina, ka ostas drošības plānu īstenošana ir saskaņota ar citām, ostā veiktām, kontroles darbībām.

6. Dalībvalstīm jānodrošina, ka tiek veikta adekvāta apmācība un vingrinājumi, ņemot vērā apmācības pamatprasības, kuras uzskaitītas III pielikumā.

7. Jo īpaši, ostas drošības plānam jānodrošina, ka, pamatojoties uz riska novērtējumiem, kompetentas valsts iestādes veic adekvātas drošības kontroles mašīnām un preču transporta līdzekļiem, kuri paredzēti uzvešanai uz kuģiem, kas pārvadā arī pasažierus.

Šī īpašā prasība attiecas uz vietējo un starptautisko satiksmi; starptautiskās satiksmes gadījumā attiecīgai dalībvalstij jāsadarbojas riska novērtējumu saistībā.

8. pants
Drošības līmeņi

1. Dalībvalstis ievieš ostas drošības līmeņu sistēmu.

2. Ir 3 drošības līmeņi, kā noteikts Regulā (EK) Nr. …/…..:

   – 1. drošības līmenis apzīmē līmeni, kuram attiecīgi obligātie aizsardzības drošības pasākumi jāuztur spēkā visu laiku;

   – 2. drošības līmenis apzīmē līmeni, kuram, drošības negadījumu paaugstināta riska rezultātā, attiecīgi papildus aizsardzības pasākumi jāuztur spēkā noteiktu laika periodu;

   – 3. drošības līmenis apzīmē līmeni, kuram turpmāki īpaši aizsardzības drošības pasākumi jāuztur spēkā ierobežotu laika periodu, kurā ir iespējams vai draud drošības negadījums, lai gan var būt neiespējami noteikt konkrēto mērķi.

3. Dalībvalstis nosaka izmantotos drošības līmeņus. Katrā drošības līmenī dalībvalsts drīkst noteikt, ka atšķirīgās ostas daļās jāievieš dažādi drošības pasākumi, atkarībā no ostas drošības novērtējuma rezultāta.

4. Dalībvalstis dara zināmu katrā ostā spēkā esošo drošības līmeni, kā arī jebkādas izmaiņas. Drošības līmeņi jādara zināmi, pamatojoties uz „informācijas vajadzības” bāzes, saskaņā ar ostas drošības plānu.

9. pants
Ostas drošības ierēdnis

1. Ostas drošības ierēdnis tiek iecelts katrai ostai. Katrai ostai ir atšķirīgs ostas drošības ierēdnis. Mazām blakusesošām ostām var tikt iecelts kopējs drošības ierēdnis.

2. Ostas drošības ierēdnis pilda kontakta punkta lomu attiecībā uz jautājumiem, saistītiem ar ostas drošību un tam jābūt pietiekamām pilnvarām un vietējām zināšanām, lai adekvāti nodrošinātu un koordinētu ostas drošības novērtējumu un ostas drošības plānu, pēc kuriem vadās, izstrādāšanu un atjaunošanu.

3. Ja ostas drošības ierēdnis nav tā pati persona, kas ostas telpu un vietu drošības ierēdnis(ņi), saskaņā ar Regulu (EK) Nr. …/…. , to starpā ir jānodrošina cieša sadarbība.

10. pants

Ostas drošības komiteja

1. Dalībvalstis nodrošina, ka tiek izveidotas ostas drošības komitejas, lai nodrošinātu ostas, uz kurām attiecas šī direktīva, ar praktiskiem padomiem, ja vien ostas specifika nenorāda, ka šādas komitejas nav vajadzīgas.

2. Ostas drošības komiteju piederība starp ostām var atšķirties, taču tai vienmēr jāatspoguļo ostas operatīvās un valsts iestāžu funkcijas. Tā funkcionē, pamatojoties uz „informācijas vajadzība" bāzes.

11. pants

Pārskati

1. Dalībvalstis nodrošina, ka ikreiz, kad notiek būtiskas izmaiņas saistībā ar drošību, tiek pārskatīti ostas drošības novērtējumi un ostas drošības plāni. Tie jāpārskata vismaz reizi katros piecos gados. Pēc pārskata dalībvalstij jāapstiprina ostas drošības novērtējumi un ostas drošības plāni. Pārskatītu plānu var īstenot tikai pēc tam, kad šis apstiprinājums ir saņemts.

2. Ostas drošības novērtējumu un ostas drošības plānu pārskatus var veikt atzīta ostas drošības organizācija, kā minēts 12. pantā.

12 pants

Atzīta ostas drošības organizācija

Dalībvalstis drīkst iecelt atzītas ostas drošības organizācijas, šīs direktīvas noteiktajos nolūkos. Atzītām ostas drošības organizācijām jāpilda nosacījumi, kuri izklāstīti IV pielikumā.

13. pants

Ostas drošības centrālais punkts

Dalībvalstis norāda centrālo punktu ostas drošības aspektiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. …/…. par jūras un ostas telpu un vietu drošību.

Ostas drošības centrālais punkts dara zināmu Komisijai to ostu sarakstu, uz kurām attiecas šī direktīva.

Ostas drošības centrālais punkts izstrādā un uztur spēkā ostas drošības organizāciju, kā arī ostas drošības ierēdņu kontaktinformācijas sarakstu. Šis saraksts tiek darīts zināms Komisijai, kā arī, izmaiņu gadījumos, atjaunots.

14. pants

Īstenošana un atbilstības pārbaude

1. Dalībvalstis izstrādā sistēmu, lai nodrošinātu adekvātu un regulāru ostas drošības plānu pārraudzību un īstenošanu.

2. Sešus mēnešus pēc 19. pantā minētā datuma, Komisija, sadarbībā ar 13. pantā minētajiem centrālajiem punktiem, uzsāk pārbaužu sēriju, tai skaitā, piemērotu ostu paraugu pārbaudes, lai uzraudzītu kā dalībvalstis piemēro šo direktīvu. Šīs pārbaudes tiek veiktas, ņemot vērā datus, kurus piegādājuši centrālie punkti, tai skaitā, uzraudzības atskaites. Procedūras, šādu pārbaužu veikšanai, tiek pieņemtas saskaņā ar procedūru, kas minēta 16. panta 2. punktā.

3. Ierēdņi, kurus Komisija pilnvarojusi veikt šādas pārbaudes, saskaņā ar 2. punktu, izmantot savas pilnvaras, pamatojoties uz rakstisku, Komisijas izdotu pilnvarojumu, kurā noteikts pārbaudes temats un nolūks, un datums, kurā šī pārbaude jāuzsāk. Komisija, pirms pārbaužu uzsākšanas, laicīgi informē par to attiecīgās dalībvalstis.

   Attiecīgās dalībvalstis pakļaujas šādām pārbaudēm un nodrošina, ka attiecīgās iestādes vai personas arī pakļaujas šādām pārbaudēm.

4. Komisija paziņo pārbaužu atskaites attiecīgajām dalībvalstīm, kuras trīs mēnešu laikā pēc atskaites saņemšanas sniedz pietiekamu informāciju par pieņemtajiem pasākumiem jebkuru nepilnību novēršanai. Atskaite un atbildes tiek paziņotas Komitejai, kura minēta 16. pantā.

15. pants
Pielāgošana

I līdz IV pielikuma noteikumi drīkst tikt grozīti saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto procedūru, nepaplašinot šīs direktīvas darbības sfēru.

16. pants
Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kura izveidota ar Regulu (EK) Nr. …/…., un kuras sastāvā ir dalībvalstu pārstāvji, kurus vada Komisijas pārstāvis.

2. Ja atsauce ir dota uz šo daļu, Lēmuma 1999/468/EK [13] 5. un 7. pants tiek piemērots, ņemot vērā arī 8. panta noteikumus.

   Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais laika periods tiek precizēts mēneša laikā.

17. pants
Konfidencialitāte un informācijas izplatīšana

1. Piemērojot šo direktīvu, Komisija, saskaņā ar Komisijas Lēmuma 2001/844/EK, EOTK un Euratom [14] noteikumiem, pieņem attiecīgus pasākumus, lai aizsargātu informāciju, kura pakļaujas konfidencialitātes prasībām, un kura ir pieejama Komisijai, vai kuru tai ir darījušas zināmu dalībvalstis.

---

[13] OV L 184, 17.7.1999., 23.lpp.
[14] OV L 317, 3.12.2001., 1.lpp.

Dalībvalstis pieņem līdzvērtīgus pasākumus saskaņā ar saistītiem valsts tiesību aktiem.

2. Jebkuram personālsastāvam, kurš veic drošības pārbaudes vai rīkojas ar konfidenciālu informāciju, kas saistīta ar šo direktīvu, ir jābūt atbilstošam drošības līmenim, kuru pārbauda tā dalībvalsts, kurai šis personālsastāvs ir valstspiederīgs.

3. Neierobežojot sabiedrības tiesības uz dokumentu pieejamību, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1049/2001[15], pārbaudes atskaites un dalībvalstu atbildes, kuras minētas 14. panta 4. punktā, ir slepenas un netiek publicētas. Tās ir pieejamas tikai attiecīgām iestādēm, kuras, savukārt, šo informāciju paziņo tikai ieinteresētām pusēm, pamatojoties uz „informācijas vajadzība" bāzes, saskaņā ar piemērojamiem valsts likumiem par jūtīgas informācijas izplatīšanu.

4. Dalībvalstis, cik vien iespējams un saskaņā ar piemērojamām valsts tiesībām, informāciju, kura iegūta no pārbaužu atskaitēm un dalībvalstu atbildēm, uzskata par konfidenciālu, ja tā attiecas uz citām dalībvalstīm.

5. Ja vien nav skaidrs, vai pārbaužu atskaites un atbildes tiks vai netiks atklātas, dalībvalstis vai Komisija konsultējas par to ar attiecīgo dalībvalsti.

18. pants
Sankcijas

Dalībvalstis nodrošina, ka, par valsts noteikumu, kuri pieņemti, ievērojot šo direktīvu, pārkāpšanu, tiek ieviestas efektīvas, samērīgas un atrunātas soda sankcijas.

19. pants
Ieviešana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, ne vēlāk kā […] [vienu gadu no spēkā stāšanās dienas]. Dalībvalstis par to nekavējoties informē Komisiju.

   Kad dalībvalstis pieņem šos tiesību aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka to, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savus tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

20. pants
Spēkā stāšanās

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas „Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī".

---

[15] OV L 145, 31.5.2001., 43.lpp.

21. pants
Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā	*Padomes vārdā*
Priekšsēdētājs	*Priekšsēdētājs*

I pielikums
Ostas drošības novērtējums

Ostas drošības novērtējums ir pamats darbam pie ostas drošības plāna un tā galīgās īstenošanas. Ostas drošības novērtējumā jāapskata vismaz šādi elementi:

– Svarīgo līdzekļu un infrastruktūras, ko nepieciešams aizsargāt, noteikšana un novērtēšana;

– Iespējamo draudu līdzekļiem un infrastruktūrai, vai to iespējamībai notikt, noteikšana, lai izveidotu drošības pasākums un noteiktu to prioritāti;

– Pretpasākumu un procedurālo izmaiņu, un to efektivitātes līmeņa, attiecībā uz ievainojamības samazināšanu, noteikšana, izvēle un prioritātes noteikšana.

– Vājo punktu noteikšana, ietverot arī cilvēcisko faktoru infrastruktūrā, politikā un procedūrās.

Šim nolūkam novērtējumā jāaptver vismaz šādi aspekti:

– noteikt visas zonas, kuras ir svarīgas attiecībā uz ostas drošību, tādejādi nosakot arī ostas robežas. Tas nozīmē arī ostas telpas un vietas, uz kurām jau attiecas Regula (EK) Nr. …/…., un kuru riska novērtējums kalpo par pamatu;

– noteikt tos drošības jautājumus, kuri izriet no ostas telpu un vietu drošības pasākumu un citu ostas drošības pasākumu mijiedarbības;

– noteikt riska grupas ostā strādājošā personālsastāva vidū;

– sadalīt, ja nepieciešams, ostu apakšzonās, saskaņā ar iespējamību kādai zonai kļūt par tīšu nelikumīgu darbību mērķi. Zonas tiks vērtētas ne tikai izejot no to tiešās iespējas būt par potenciālu mērķi, bet arī no to potenciālās pārejas lomas, ja par mērķi kļūst blakusesošās zonas;

– noteikt riska variācijas, piem.- sezonāla rakstura;

– noteikt katras apakšzonas īpašās iezīmes, kā piemēram atrašanās vietu, pieejamību, elektroapgādi, sakaru sistēmu, īpašnieku un lietotājus, un citus elementus, kurus uzskata par svarīgiem drošības jautājumos;

– noteikt potenciālos draudu scenārijus katrai noteiktajai apakšzonai. Apakšzona, infrastruktūra, krava, bagāža, cilvēki vai transporta iekārtas šajā zonā var būt noteiktu draudu tiešs mērķis, vai var būt daļa no plašākas teritorijas, kura iekļauta draudu scenārijā;

– noteikt draudu scenārija īpašās sekas. Sekas var atsaukties uz vienu vai vairākām apakšzonām. Jānosaka gan tiešās sekas, gan netiešās. Īpaša uzmanība jāpievērš cilvēku upuru riskam;

– noteikt nelikumīgas iejaukšanās darbības klastera efekta iespējamību;

– noteikt katras apakšzonas ievainojamību;

– noteikt visus organizatoriskos aspektus, kuri nozīmīgi visai ostas drošībai, tai skaitā, visu, ar drošību saistīto, iestāžu sadalījums, esošie likumi un procedūras;

– noteikt ostas drošības aptverto sfēru, kura saistīta ar organizatoriskiem, likumdošanas un procedurāliem aspektiem, ievainojamību;

– noteikt pasākumus, procedūras un darbības, kas domātas, lai samazinātu kritisko ievainojamību. Īpaša uzmanība jāpievērš nepieciešamībai(un to izpildes līdzekļiem) kontrolēt pieejamību vai ierobežojumus visā ostā vai konkrētā ostas daļā, tai skaitā, pasažieru, ostas darbinieku vai citu strādnieku, apmeklētāju un kuģu apkalpju, prasību uzraudzības zonas vai darbības, kravas un bagāžas kontroles, identificēšana. Pasākumiem, procedūrām un darbībām jābūt saskaņā ar saskatīto apdraudējumu, kas var atšķirties katrā ostas zonā;

– noteikt organizatorisku struktūru, kura atbalsta ostas drošības paaugstināšanu;

– noteikt kā jāpastiprina pasākumi, procedūras un darbības, drošības līmeņa paaugstināšanas gadījumā;

– noteikt īpašas prasības attiecībā uz jau izveidotiem drošības aspektiem, tādiem kā „aizdomīga" krava, bagāža, bunkurs, pārtikas preces vai personas, nezināmas izcelsmes pakas, zināmas briesmas (piem. bumba). Šīm prasībām jāizanalizē vēlamie nosacījumi - vai nu noskaidrot apstākļus uz vietas vai transportā pa ceļam uz drošu zonu;

– noteikt pasākumus, procedūras un darbības, kas paredzētas, lai samazinātu vai mīkstinātu sekas;

– noteikt uzdevumu sadalījumu, tādejādi sekmējot pasākumu, procedūru un darbību attiecīgu un pareizu īstenošanu;

– pievērst īpašu uzmanību, pēc vajadzības, mijiedarbībai ar citiem drošības plāniem (piem. ostas telpu un vietu drošības plāns) un citiem jau esošiem drošības pasākumiem. Uzmanība jāpievērš arī mijiedarbībai ar citiem atbildes plāniem (piem. naftas noplūdes atbildes plāns, ostas pārstāvju plāns, medicīniskas intervences plāns, kodolkatastrofas plāns utml.);

– noteikt sakaru prasības, kas vajadzīgas, lai īstenotu šos pasākumus un procedūras;

– pievērst īpašu uzmanību pasākumiem, kas paredzēti, lai aizsargātu drošības- jūtīgu informāciju pret atklāšanu. Noteikt „informācijas vajadzības" prasības visam, kas ir tieši saistīts, kā arī vajadzības gadījumā visai sabiedrībai.

II pielikums
Ostas drošības plāns

Ostas drošības plāns nosaka ostas drošības pasākumus. Tas būs pamatots uz ostas drošības novērtējumā iegūtiem datiem un skaidri izklāstīs detalizētus pasākumus. Plānā būs ietverts kontroles mehānisms, kas pieļauj, ja nepieciešams, veikt attiecīgus korektīvus pasākumus.

Ostas drošības plāns tiks pamatots uz šādiem vispārīgiem aspektiem:

– Noteikt visas ostas drošībai svarīgās zonas. Atkarībā no ostas drošības novērtējuma, pasākumi, procedūras un darbības var atšķirties katrā atsevišķā apakšzonā, jo dažās apakšzonās var būt nepieciešami spēcīgāki profilakses pasākumi, nekā citās apakšzonās. Īpaša uzmanība jāpievērš apakšzonu mijiedarbībai, kā norādīts ostas drošības novērtējumā;

– Nodrošināt sadarbību starp drošības pasākumiem zonās, kurām ir atšķirīgas drošības īpatnības;

– Nodrošināt, kur nepieciešams, dažādu pasākumu iespējamību, ņemot vērā ostas atsevišķās daļas, mainīgus drošības līmeņus un specifisko informāciju.

Pamatojoties uz šiem vispārīgajiem aspektiem, ostas drošības plāns piešķir uzdevumus un nosaka darbu šādās jomās:

– pieejamības prasības. Dažās zonās prasības stājas spēkā tikai no brīža, kad drošības līmeņi pārsniedz minimālo slieksni. Visām prasībām un sliekšņiem jābūt visaptveroši iekļautiem ostas drošības plānā;

– personu apliecību, bagāžas un kravas kontroles prasības. Šīs prasības var attiekties uz apakšzonu, un var arī neattiekties; prasības var attiekties pilnībā uz atšķirīgām apakšzonām, un var arī neattiekties pilnībā. Personas, kuras ienāk vai atrodas apakšzonā, var tikt pakļautas kontrolei. Ostas drošības plāns attiecīgi reaģēs uz datiem, kas iegūti no ostas drošības novērtējuma, kurš ir instruments, ar kuru tiks noteiktas katras apakšzonas drošības prasības un katrā drošības līmenī. Kad ostas drošības nolūkiem tiks izstrādātas personas īpašapliecības, ir jāizstrādā skaidras noformēšanas, lietošanas kontroles un šādu dokumentu atgriešanas procedūras. Šādās procedūrās jāņem vērā ostas lietotāju konkrētu grupu īpatnības, kas pieļauj īpašpasākumus, lai samazinātu pieejamības kontroles prasības negatīvo ietekmi. Kategorijās jābūt iekļautiem vismaz jūrasbraucējiem, iestāžu ierēdņiem, cilvēkiem, kuri pastāvīgi strādā ostās, cilvēkiem, kuri pastāvīgi strādā ostās vai apmeklē tās, ostā dzīvojošiem iedzīvotājiem un cilvēkiem, kuri laiku pa laikam strādā ostās vai apmeklē tās;

– sakari ar ostas kontroles, bagāžas un pasažieru kontroles iestādēm. Plānam, pēc nepieciešamības, jānodrošina šo iestāžu informācijas un muitošanas sistēmu, tai skaitā, iespējamās pirms- ierašanās muitošanas sistēmu, saslēgšanās.

– procedūras un pasākumi, rīkojoties ar aizdomīgu kravu, bagāžu, bunkuru, pārtikas precēm vai personām, tai skaitā, drošības zonas noteikšana, kā arī risinot citas drošības problēmas un ostas drošības pārkāpšanas gadījumus;

– uzraudzības prasības apakšzonām vai apakšzonās veiktajām darbībām. Gan nepieciešamība pēc iespējamiem tehniskiem risinājumiem, gan to izstrādāšana izrietēs no ostas drošības novērtējuma;

– zīmes/norādes. Zonām, ar jebkurām prasībām (pieejamība un/vai kontrole), jābūt pienācīgi apzīmētām un norādītām. Kontroles un pieejamības prasībām attiecīgi jāņem vērā visi būtiskie spēkā esošie likumi un prakse. Darbību uzraudzība jānorāda attiecīgi, ja to pieprasa valsts tiesību akti;

– paziņojumi un drošības muitošana. Visa būtiskā drošības informācija pienācīgi jāpaziņo, saskaņā ar drošības muitošanas standartiem, kas ietverti plānā. Ņemot vērā, ka noteikta informācija ir jūtīga saistībā ar drošību, paziņojumi pamatos uz informācijas vajadzību", bet vajadzības gadījumā plānā tiks iekļautas procedūras attiecībā uz paziņojumiem, kas adresēti sabiedrībai kopumā. Drošības muitošanas standarti veidos daļu no plāna, un to mērķis ir aizsargāt informāciju, kas ir jūtīga saistībā ar drošību, no nesankcionētas atklāšanas.

– ziņošana par drošības traucējumiem. Lai nodrošinātu ātru atbildi, drošības plānam jānosaka skaidras ziņošanas prasības, kuras jāpilda ostas drošības ierēdnim par visiem drošības traucējumiem un/vai ostas drošības kompetentai iestādei.

– integrācija ar citiem profilakses plāniem vai darbībām. Plānam it īpaši jāiztirzā integrācija ar citām profilakses un kontroles darbībām, kuras ir spēkā ostā.

– integrācija ar citiem atbildes plāniem un/vai īpašu atbildes pasākumu, procedūru un darbību iekļaušana. Plānam sīki jāizskaidro par mijiedarbību un sadarbību ar citiem atbildes un ārkārtas plāniem. Ja nepieciešams, jārisina konflikti un jānovērš nepilnības.

– mācības un vingrinājumu prasības.

– ostas drošības organizācijas un darba operatīvās procedūras. Ostas drošības plāns detalizēti informēs ostas drošības organizācijas par to uzdevumu sadalījumu un darba procedūrām. Tas arī informēs par sadarbību starp ostas telpu un vietu drošības un kuģu drošības ierēdņiem, pēc vajadzības. Tas īsumā skaidro ostas drošības komitejas, ja tāda eksistē, uzdevumus.

– ostas drošības plāna pielāgošanas un atjaunošanas procedūras.

III pielikums
Apmācības pamatprasības

Vismaz reizi katrā kalendārajā gadā, ar atstarpi ne lielāku par 18 mēnešiem, jāveic dažādu veidu vingrinājumi, kuros var piedalīties ostas aprīkojuma drošības ierēdņi, piesaistot dalībvalstu saistītas iestādes, kompānijas drošības ierēdņus, vai kuģu drošības ierēdņus, ja iespējams. Prasība apvienotajos vingrinājumos piedalīties kompānijas drošības ierēdņiem vai kuģu drošības ierēdņiem jāizsaka, paturot prātā kuģa drošību un uz tā veicamo darbu. Šajos vingrinājumos jāpārbauda sakari, sadarbība, resursu pieejamība un atbilde. Šie vingrinājumi drīkst būt:

(1) pilnā mērogā veidoti vai veikti dzīvē;

(2) galdvitrīnas simulācija vai seminārs; vai

(3) apvienoti ar citiem vingrinājumiem, tādiem kā ārkārtas atbilde vai citu ostu valsts pilnvaroti vingrinājumi.

IV pielikums
Nosacījumi, kuri jāpilda atzītai ostas drošības organizācijai

Atzītai ostas drošības organizācijai jābūt spējīgai pierādīt:

(1) kompetenci ostas drošības būtiskajos aspektos;

(2) attiecīgas zināšanas par ostas operācijām, tai skaitā, zināšanas par ostas modeli un uzbūvi;

(3) attiecīgas zināšanas par citām drošībai svarīgām operācijām, kas potenciāli ietekmē ostas drošību;

(4) spēju novērtēt iespējamos ostas drošības apdraudējumus;

(5) prasmi uzturēt spēkā un uzlabot ostas drošības personālsastāva kompetenci;

(6) prasmi uzraudzīt personālsastāva atbilstību visā turpmākajā laikā;

(7) prasmi uzturēt spēkā attiecīgus pasākumus, lai izvairītos no nesankcionētas, drošības jūtīgas informācijas, atklāšanas vai pieejas tai;

(8) zināšanas par būtiskiem valsts un starptautiskajiem tiesību aktiem un drošības prasībām;

(9) zināšanas par pašreizējiem drošības draudiem un modeļiem;

(10) zināšanas par ieroču, bīstamu vielu un ierīču atpazīšanu un atklāšanu;

(11) zināšanas (ne diskriminējošā veidā) par to personu īpašību un uzvedības modeļu atpazīšanu, kuri var apdraudēt ostas drošību;

(12) zināšanas par tehniku, kuru izmanto, lai apietu/izjauktu drošības pasākumus;

(13) zināšanas par drošības un novērošanas iekārtām un sistēmām, un to darbības ierobežojumiem.

Atzītai ostas drošības organizācijai, kura ir veikusi ostas drošības novērtējumu vai šāda novērtējuma pārskatu, nav atļauts izstrādāt vai pārskatīt tās pašas ostas drošības plānu.

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.