KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 28.5.2004
COM(2004) 393 końcowy

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Zmieniony wniosek dotyczący

DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie poprawy bezpieczeństwa portów

(przedstawiona przez Komisję)

UZASADNIENIE

OGÓLNE WPROWADZENIE

W Komunikacie w sprawie bezpieczeństwa morskiego (COM(2003) 229 końcowy), zawierającym propozycję dotyczącą bezpieczeństwa statków oraz relacji statek/port, przechodzącym obecnie przez proces legislacyjny, zwanym w niniejszym dokumencie rozporządzeniem (WE) nr …/…, bezpieczeństwo portów uznano za niezbędny drugi krok w kierunku ochrony zarówno portów, jak i relacji port/ląd. Potrzebna jest również ochrona osób pracujących w portach i odwiedzających porty, infrastruktury i wyposażenia, w tym środków transportu. Niniejsza propozycja bazuje na tym wcześniejszym komunikacie.

DLACZEGO PORTY SĄ ZAGROŻONE?

Porty są istotnym ogniwem w całym łańcuchu transportu, łącząc handel lądowy i morski oraz lądowy i morski ruch pasażerski. W portach często zbiegają się trasy przewozu ładunków niebezpiecznych, znajdują się w nich centra produkcji chemicznej i petrochemicznej oraz/lub usytuowane są one w pobliżu miast. Jest oczywiste, iż ataki terrorystyczne skierowane przeciw portom mogą z łatwością zaburzyć działanie systemu transportowego, wywołując efekt domina dla okolicznego przemysłu, jak również wyrządzając bezpośrednie szkody osobom znajdującym się w porcie i okolicznej ludności. W tym właśnie kontekście Komisja proponuje opracowanie kompleksowej polityki bezpieczeństwa portów.

ZNACZENIE MIĘDZYNARODOWE

Prace prowadzone przez IMO[1] zaowocowały zmianami w Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS)[2] oraz kodeksie ISPS[3]. Komisja zaproponowała rozporządzenie, mające na celu włączenie tych środków do obowiązujących przepisów wspólnotowych (COM(2003) 229 final). Proces legislacyjny jest obecnie w toku.

Mimo że Grupa Robocza IMO-ILO[4] pracuje obecnie nad kodeksem dobrej praktyki w zakresie bezpieczeństwa portów, wydaje się, że nierealistycznym byłoby oczekiwanie szybkich rezultatów. Nalezy zaznaczyć, iz kodeks taki nie byłby prawnie wiążący. W związku z powyższym Komisja uważa, że UE powinna opracować własny program bezpieczeństwa. Propozycja ta stanowi uzupełnienie prac IMO-ILO.

---

1 IMO: Międzynarodowa Organizacja Morska
2 SOLAS: Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu.
3 ISPS: Międzynarodowy kodeks ochrony statków i urządzeń portowych.
4 ILO: Międzynarodowa Organizacja Pracy

POTRZEBA DYREKTYWY W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA PORTÓW

Poprawki do konwencji SOLAS, kodeksu ISPS oraz proponowane rozporządzenie poprawią bezpieczeństwo morskie poprzez wprowadzenie środków bezpieczeństwa dotyczących statków oraz urządzeń portowych[5]. Rozporządzenie (WE) nr …/… nie sięga poza tą część portu, w której zachodzi relacja statek/port, tzn. poza terminal.[6] Cel niniejszego projektu jest dwojaki: poprawa bezpieczeństwa w częściach portu nie objętych przepisami rozporządzenia (WE) nr …/… oraz wsparcie środków wdrożonych na mocy rozporządzenia (WE) nr …/… poprzez poprawę bezpieczeństwa na obszarach przylegających do portu. Z propozycji nie wynikają nowe zobowiązania w dziedzinach nie objętych przepisami rozporządzenia (WE) nr …/….

Dlatego też Komisja uznaje, iż wspomniana dyrektywa zapewnia osiągnięcie następujących celów:

– zagwarantowanie i monitorowanie na poziomie Wspólnoty wystarczającego poziomu bezpieczeństwa portów poprzez uzupełnienie i wsparcie środków bezpieczeństwa dotyczących relacji statek/port;

– zapewnienie harmonijnego wdrożenia i takich samych warunków na całym obszarze Unii Europejskiej, zapobiegające powstaniu różnic dotyczących komercyjnych użytkowników portów;

– zapewnienie wdrożenia, w największym możliwym zakresie, niezbędnych środków bezpieczeństwa dotyczących całego portu, w oparciu o istniejące już narzędzia wprowadzone rozporządzeniem (WE) nr …/…, oraz osiągnięcie w ten sposób najlepszych możliwych wyników w zakresie bezpieczeństwa przy najmniejszym dodatkowym obciążeniu dla portów.

Uwzględniając znaczną różnorodność portów Wspólnoty (duże-małe, prywatne-państwowe itd.), jak również zróżnicowanie zjawisk współwystępujących w portach Wspólnoty (przeładunek towarów, przemysł, składowanie, transport, dzika przyroda, konurbacje i wiele innych) dyrektywę należy uznać za najbardziej odpowiedni instrument prawny zapewniający wymaganą elastyczność, a zarazem ustanawiający taki sam poziom bezpieczeństwa portów na całym obszarze Wspólnoty.

Należy zaznaczyć, że w Państwach Członkowskich wprowadzono już szereg programów bezpieczeństwa portów. Wspomniana dyrektywa pozwala na zachowanie istniejących środków bezpieczeństwa i struktur pod warunkiem, ze są one zgodne z jej przepisami.

---

[5] W tym kontekście "urządzenia portowe" oznaczają miejsca, gdzie zachodzi relacja statek/port; chodzi tu o miejsca takie jak kotwicowiska, miejsca oczekiwania i podejścia od strony morza, zależnie od przypadku". „Relacja statek/port" oznacza interakcje zachodzące w czasie, gdy statek jest w sposób bezpośredni i natychmiastowy poddany działaniom wiążącym z przemieszczaniem się osób i towarów lub świadczeniem usług portowych na rzecz statku lub przez statek.

[6] Chociaż teoretycznie byłaby możliwa szeroka interpretacja terminu „urządzenia portowe" przez Państwa Członkowskie, obejmująca cały port, a więc rozciągająca zastosowanie kodeksu SPIS na cały port, uważa się to za mało prawdopodobne.

W związku z powyższym Komisja:

– **Proponuje, aby Parlament Europejski i Rada w najbliższym możliwym terminie przyjęły wspomnianą dyrektywę w sprawie poprawy bezpieczeństwa portów. Propozycja uzupełnia środki bezpieczeństwa wprowadzone rozporządzeniem w sprawie poprawy bezpieczeństwa statków i urządzeń portowych (rozporządzenie (WE) nr …/…), zapewniając, w rezultacie, objęcie całego portu programem bezpieczeństwa. Nowy wniosek dotyczy wszystkich portów, na terenie których znajduje się jedno lub więcej urządzeń portowych objętych przepisami rozporządzenia (WE) nr …/….**

TREŚĆ DYREKTYWY O BEZPIECZEŃSTWIE PORTÓW

Środki wymagane do poprawy bezpieczeństwa portów byłyby zgodne z następującymi zasadami:

– bezpieczeństwo portów wiąże się z bezpieczeństwem na morzu oraz bezpieczeństwem relacji statek/port – te środki bezpieczeństwa zostają wsparte środkami bezpieczeństwa na terenie całego portu;

– ocena bezpieczeństwa portu wskazuje, które środki są wymagane, gdzie i kiedy;

– wyróżniane będą następujące stany zagrożenia: stan normalny, stan podwyższonej gotowości oraz stan bezpośredniego zagrożenia;

– plan bezpieczeństwa portu określa szczegółowo wszystkie środki mające poprawić bezpieczeństwo portu;

– organ bezpieczeństwa portu odpowiedzialny jest za określenie i wdrożenie właściwych środków bezpieczeństwa portu przy zastosowaniu wspomnianych powyżej oceny i planu;

– przygotowanie i wdrożenie planu bezpieczeństwa portu koordynuje funkcjonariusz ds. bezpieczeństwa portu;

– komitet bezpieczeństwa portu służy radą odpowiedzialnemu organowi;

– wdrożeniu wymaganych środków towarzyszyć będą szkolenia i kontrole.

OGÓLNE ZASADY ZAWARTE W PROPOZYCJI

– Propozycja opiera się na tych samych strukturach i organach bezpieczeństwa (ocena bezpieczeństwa, funkcjonariusze itd.), na których opiera się **rozporządzenie (WE) nr …/…** w celu zapewnienia kompleksowego systemu bezpieczeństwa dla całego morskiego łańcucha logistycznego, od pojedynczego statku, poprzez relację statek/port aż po cały port oraz relację port/ląd. Takie podejście pozwala na uproszczenie procedur, jak również osiągniecie efektów synergii w zakresie bezpieczeństwa. W szczególności proponowana dyrektywa:

– wymaga od Państw Członkowskich zdefiniowania granic portów w celu realizacji przepisów wspomnianej dyrektywy;

– wymaga od Państw Członkowskich przygotowania odpowiednich ocen bezpieczeństwa portów i opracowania planów bezpieczeństwa portów;

– wymaga od Państw Członkowskich określenia i informowania o stanie zagrożenia i zmianach w stanie zagrożenia;

– wymaga od Państw Członkowskich ustanowienia organu bezpieczeństwa dla każdego portu lub grupy portów; będzie to urząd publiczny odpowiedzialny za właściwe określenie i wdrożenie środków bezpieczeństwa portu;

– stwierdza potrzebę wyznaczenia funkcjonariusza ds. bezpieczeństwa portu dla każdego portu z osobna, co ma zagwarantować odpowiednią koordynację w trakcie przygotowania, aktualizowania i rozwijania ocen i planów bezpieczeństwa portu;

– ustala ogólny wymóg ustanowienia doradczego komitetu bezpieczeństwa, w skład którego wchodziliby przedstawiciele wszystkich odnośnych organów operacyjnych i rządowych w porcie;

– przedstawia minimalne wymogi dotyczące ocen i planów bezpieczeństwa;

– wymaga ustanowienia centrów koordynacyjnych w Państwach Członkowskich w celu zapewnienia niezbędnej komunikacji zarówno z innymi Państwami Członkowskimi, jak i z Komisją;

– przewiduje procedury inspekcji dla celów nadzoru nad wdrażaniem środków bezpieczeństwa portów;

– określa procedurę przyjęcia zawartych w niej przepisów.

ZAGADNIENIA PRAWNE

Komisja proponuje oparcie dyrektywy na art. 80 ust. 2 traktatu WE, bez uszczerbku dla prawodawstwa krajowego Państw Członkowskich w zakresie bezpieczeństwa narodowego oraz wszelkich środków podjętych na podstawie tytułu VI Traktatu o Unii Europejskiej.

ZAGADNIENIA SZCZEGÓLNE

Artykuł 1:

Artykuł ten określa dziedzinę, której dotyczy dyrektywa.

Artykuł 2:

Artykuł ten określa zakres dyrektywy.

Artykuł 3:

Artykuł ten zawiera definicje głównych terminów użytych w dyrektywie.

Artykuł 4:

Artykuł ten nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek dokładnej koordynacji środkow bezpieczeństwa portów ze środkami podjętymi w ramach realizacji rozporządzenia o bezpieczeństwie na morzu i bezpieczeństwie urządzeń portowych.

Artykuł 5:

Artykuł ten nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek ustanowienia organu bezpieczeństwa portu. Taki organ bezpieczeństwa portu odpowiedzialny będzie za określenie i wdrożenie właściwych środków bezpieczeństwa portu.

Artykuł 6:

Artykuł ten zobowiązuje Państwa Członkowskie do zagwarantowania przeprowadzenia ocen bezpieczeństwa dla wszystkich znajdujących się na ich obszarze portów objętych wspomnianą dyrektywą. Oceny takie uwzględniać będą charakterystyczne właściwości poszczególnych części portu, jak również oceny bezpieczeństwa dotyczące urządzeń portowych, znajdujących się w granicach portu, przeprowadzone na podstawie rozporządzenia o bezpieczeństwie na morzu. Szczegółowe wymogi dotyczące oceny bezpieczeństwa portu przedstawiono w załączniku I.

Artykuł 7:

Artykuł ten zobowiązuje Państwa Członkowskie do zagwarantowania, że przygotowane zostaną plany bezpieczeństwa dla wszystkich znajdujących się na ich obszarze portów objętych wspomnianą dyrektywą. Plany takie uwzględniać będą charakterystyczne właściwości poszczególnych części portu, jak również plany bezpieczeństwa dotyczące urządzeń portowych znajdujących się w granicach portu, opracowane na podstawie rozporządzenia o bezpieczeństwie na morzu. Szczegółowe wymogi dotyczące planu bezpieczeństwa portu przedstawiono w załączniku II. Artykuł ten stwierdza również potrzebę odpowiedniego szkolenia i ćwiczeń. W tym celu odnosi się do załącznika III, zawierającego podstawowe wymogi w zakresie szkoleń.

Artykuł 8:

Dyrektywa narzuca stosowanie trzech odrębnych poziomów bezpieczeństwa. Państwa Członkowskie będą musiały wprowadzić taki system poziomów bezpieczeństwa we wszystkich odnośnych portach znajdujących się na ich obszarze, określić i informować o stopniu bezpieczeństwa w poszczególnych częściach portów i o ich zmianach. Informacje będą podawane w razie „niezbędnej potrzeby”.

Artykuł 9:

Artykuł 9 ustanawia obowiązek wyznaczenia funkcjonariusza ds. bezpieczeństwa portu dla każdego portu objętego wspomnianą dyrektywą. Funkcjonariusz taki powinien posiadać odpowiednia wiedzę na temat portu oraz uprawnienia pozwalające na odpowiednią koordynację przygotowania, aktualizacji i rozwinięcia ocen i planów bezpieczeństwa w porcie, za który odpowiada.

Artykuł 10:

Uznając potrzebę optymalnej współpracy między organami operacyjnymi i rządowymi w porcie, artykuł ten przewiduje powołanie doradczego komitetu bezpieczeństwa portu, w którego skład wchodziłyby osoby mające wpływ na bezpieczeństwo portu.

Artykuł 11:

Artykuł ten zawiera wymóg poddawania oceny bezpieczeństwa portu regularnym przeglądom.

Artykuł 12:

Artykul 12 przewiduje możliwość powołania przez Państwa Członkowskie uznanych organizacji bezpieczeństwa portów, pod warunkiem, ze organizacje takie spełniać będą warunki przedstawione w załączniku IV.

Artykuł 13:

Artykuł ten przewiduje ustanowienie centrów koordynacji bezpieczeństwa portów, będących punktami kontaktowymi dla Komisji w zakresie wdrożenia dyrektywy.

Artykuł 14:

Artykuł ten zobowiązuje Państwa Członkowskie do ustanowienia systemu odpowiedniej i regularnej kontroli planów bezpieczeństwa portów i ich wdrażania. Artykuł ten określa procedurę wprowadzenia nadzorowanych przez Komisję inspekcji sprawdzających efektywność wdrożenia środków bezpieczeństwa portów.

Artykuł 15:

Artykuł ten przewiduje możliwość przyjęcia przepisów mających na celu zdefiniowanie zharmonizowanych procedur wdrożenia postanowień mających związek z załącznikami do wspomnianej dyrektywy. Przepisy takie będą przyjmowane zgodnie z procedurą Komitetu, zdefiniowaną w art. 14.

Artykuł 16:

Komisję wspomaga ten sam komitet ustanowiony **rozporządzeniem (WE) nr …/…**. Komitet ten działa zgodnie z procedurą regulacyjną (art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji[7]).

Artykuł 17:

Artykuł ten dotyczy poufności informacji związanych z kwestiami bezpieczeństwa, w szczególności raportów z inspekcji i odpowiedzi Państw Członkowskich.

[7] Dz.U. L 184 z 17.07.99 str. 23

Artykuł 18:

Artykuł ten wymaga od Państw Członkowskich wprowadzenia skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar za naruszenie dyrektywy.

Artykuł 19:

Artykuł ten zobowiązuje Państwa Członkowskie do wprowadzenia w życie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych dla zachowania zgodności z dyrektywą. Powinno to nastąpić nie później niż rok od daty wejścia dyrektywy w życie.

Artykuł 20:

Zawiera szczegółowe informacje dotyczące wejścia w życie dyrektywy.

Artykuł 21:

Dotyczy adresatów dyrektywy.

Załącznik I:

Zawiera szczegółowe wymogi dotyczące przeprowadzenia oceny bezpieczeństwa portu.

Załącznik II:

Zawiera szczegółowe wymogi dotyczące przygotowania planu bezpieczeństwa portu.

Załącznik III:

Zawiera podstawowe wymogi z zakresu szkoleń.

Załącznik IV:

Zawiera szczegółowe wymogi, jakie musi spełniać uznana organizacja bezpieczeństwa portów.

2004/0031 (COD)

Zmieniony wniosek dotyczący

DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie poprawy bezpieczeństwa portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uzględniajac wniosek Komisji[8],

uwzględniając opinię Europejskiejgo Komitetu Ekonomiczno-Społecznego [9],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów [10],

działając zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu[11],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Przestępczość i terroryzm należą do największych zagrożeń ideałów demokracji i wolności oraz wartości pokoju, stanowiących istotę Unii Europejskiej;

(2) Bezpieczeństwo osób, infrastruktury i sprzętu, w tym środków transportu, w portach jak również na odnośnych obszarach przyległych, powinno być chronione przed czynami przestępczymi i ich destruktywnymi skutkami; ochrona taka byłaby korzystna również dla użytkowników transportu, dla gospodarki i społeczeństwa jako całości;

(3) W dniu dzień/miesiąc/2003 r. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej przyjęły rozporządzenie (WE) nr …/…. o bezpieczeństwie na morzu. Środki bezpieczeństwa na morzu wprowadzone przez wspomniane rozporządzenie stanowią jedynie część środków niezbędnych do osiągnięcia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa szlaków transportu przebiegających częściowo po morzu; zakres wspomnianego rozporządzenia ograniczony jest do środków bezpieczeństwa na statkach i w relacji statek/port;

(4) W celu osiągnięcia najpełniejszego zakresu ochrony przemysłu morskiego i portowego należy wprowadzić środki bezpieczeństwa portów; powinny one sięgać

---

8 Dz.U. C […], […], str. […].
9 Dz.U. C […], […], str. […].
10 Dz.U. C […], […], str. […].
11 Dz.U. C […], […], str. […].

poza relację statek/port i obejmować cały port, chroniąc w ten sposób tereny portowe i gwarantując wsparcie środków bezpieczeństwa wprowadzonych rozporządzeniem (WE) nr …/…. …/… poprzez poprawę bezpieczeństwa na obszarach przylegających do portu; środki te powinny być stosowane we wszystkich portach, w których znajduje się jedno lub więcej urządzeń portowych objętych rozporządzeniem (WE) nr …/…. .

(5) Bez uszczerbku dla przepisów Państw Członkowskich w zakresie bezpieczeństwa narodowego oraz środków, jakie mogą zostać podjęte na podstawie tytułu VI Traktatu o Unii Europejskiej, cel w zakresie bezpieczeństwa, opisany w akapicie 2, powinien zostać osiągnięty w drodze przyjęcia odpowiednich środków w dziedzinie polityki portowej, ustalających wspólne normy dla osiągnięcia wystarczającego poziomu bezpieczeństwa we wszystkich portach Wspólnoty;

(6) Państwa Członkowskie powinny, w oparciu o szczegółowe oceny bezpieczeństwa, dokładnie określić granice obszarów portowych mających znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa, jak również różne środki niezbędne dla zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa portu; środki takie powinny być zróżnicowane zależnie od stopnia bezpieczeństwa danej lokalizacji oraz odzwierciedlać różnice poziomu bezpieczeństwa w różnych częściach portu;

(7) Państwa Członkowskie powinny przygotować plany bezpieczeństwa portów, dokładnie transponujące ustalenia oceny bezpieczeństwa portu; w celu zapewnienia skuteczności środków bezpieczeństwa należy również ustanowić przejrzysty podział zadań między wszystkie zaangażowane strony, jak również zapewnić regularne stosowanie takich środków. Uważa się, że zachowanie podziału zadań i procedur wykonawczych w formacie planu bezpieczeństwa portu przyczynia się wybitnie do wzrostu skuteczności zarówno zapobiegawczych, jak i naprawczych środków bezpieczeństwa portu;

(8) **Statki typu ro-ro są szczególnie narażone na czyny przestępcze, szczególnie jeżeli oprócz towaru przewożą również pasażerów; na podstawie oceny ryzyka powinny zostać podjęte odpowiednie środki w celu zagwarantowania, że transportowane na statkach ro-ro samochody (w tym ciężarowe) na trasach krajowych i międzynarodowych nie będą stanowić zagrożenia dla statku, pasażerów, załogi oraz ładunku; środki takie powinny zostać podjęte w porcie lub na jego terenie, zanim pojazdy znajdą się na pokładzie statku, w sposób w najmniejszym możliwym stopniu zakłócający płynność eksploatacji;**

(9) Państwa Członkowskie powinny zapewnić dostateczne zrozumienie odpowiedzialności za bezpieczeństwo portu przez wszystkie strony, których to dotyczy; Państwa Członkowskie będą monitorować zgodność z zasadami bezpieczeństwa i ustanowią organ odpowiedzialny za wszystkie porty, będą zatwierdzać wszystkie oceny i plany bezpieczeństwa, określać poziomy bezpieczeństwa i informować o nich, prowadzić odpowiednią akcje informacyjną na temat takich środków, wdrażać je i koordynować, oraz poprawiać efektywność środków bezpieczeństwa poprzez ustanowienie platformy doradczej w społeczności portowej;

(10) Państwa Członkowskie powinny zatwierdzać oceny i plany bezpieczeństwa oraz nadzorować ich wdrożenie w portach; skuteczność monitorowania wdrożeń będzie przedmiotem inspekcji nadzorowanej przez Komisję;

(11) Państwa Członkowskie zapewnią przyjęcie przez centra koordynacyjne roli punktu kontaktowego miedzy Komisją a Państwami Członkowskimi;

(12) Niniejsza dyrektywa respektuje fundamentalne prawa i jest zgodna z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej;

(13) Środki niezbędne w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji[12]. Należy określić procedurę przyjęcia niniejszej dyrektywy, uwzględniającą zmiany w instrumentach międzynarodowych oraz, w świetle dostępnych doświadczeń, dostosowującą lub uzupełniającą szczegółowe przepisy załączników niniejszej dyrektywy, bez poszerzania jej zakresu;

(14) Ponieważ cele proponowanych działań, a mianowicie zrównoważone wprowadzenie i zastosowanie odpowiednich środków w dziedzinie transportu morskiego i polityki portowej, nie mogą zostać osiągnięte w wystarczającym stopniu przez Państwa Członkowskie, natomiast mogą, ze względu na europejską skalę niniejszej dyrektywy, zostać w większym stopniu osiągnięte na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą subsydiarności, przedstawioną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, przedstawioną we wspomnianym artykule, niniejsza dyrektywa ograniczona jest do podstawowych wspólnych norm niezbędnych do osiągnięcia celów z zakresu bezpieczeństwa portów i nie zajmuje się niczym, co nie jest niezbędne dla osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1
Przedmiot

1. Głównym celem niniejszej dyrektywy jest wprowadzenie i wdrożenie wspólnotowych środków mających poprawić bezpieczeństwo portów w obliczu zagrożenia celowymi czynami przestępczymi.

   Ma ona również zapewnić wsparcie środków bezpieczeństwa podjętych w ramach realizacji rozporządzenia (WE) nr …/…. poprzez poprawę bezpieczeństwa na obszarach przylegających do portu.

2. Środki, o których mowa w ust. 1, polegać będą na:

   a) ustaleniu wspólnych podstawowych zasad bezpieczeństwa portów;

   b) ustanowieniu mechanizmu wdrożenia tych zasad;

   c) ustanowieniu odpowiednich mechanizmów monitorowania zgodności.

[12] Dz.U. L 184 z 17.01.99 str. 23

Artykuł 2
Zakres

1. Niniejsza dyrektywa stanowi o środkach bezpieczeństwa dotyczących osób, infrastruktury i wyposażenia, w tym środków transportu, lub wywierających wpływ na osoby, infrastrukturę i wyposażenie, w tym środki transportu, w portach oraz na obszarach przyległych, o ile mają one bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo portu.

2. Środki określone w niniejszej dyrektywie stosować się będą do każdego portu znajdującego się na obszarze Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się jedno lub więcej urządzeń portowych objętych rozporządzeniem (WE) nr …/…. . .

3. Dla celów niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie określą granice każdego z portów, uwzględniając informacje zawarte w ocenie bezpieczeństwa portu.

4. Jeżeli granice urządzenia portowego w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr …/… zostały określone przez Państwo Członkowskie jako obejmujące efektywnie port, odnośne przepisy rozporządzenia (WE) nr …/… mają pierwszeństwo przed przepisami dyrektywy.

Artykuł 3
Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy:

1. „port” lub „port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajdują się urządzenia pozwalające zasadniczo na przyjmowanie statków, ich ładowanie i rozładowywanie, przechowywanie towarów, odbiór i dostarczanie tych towarów, oraz przyjmowanie pasażerów na pokład statku i opuszczanie przez nich statku.

2. „relacja statek/port” oznacza interakcje zachodzące w czasie, gdy statek jest w sposób bezpośredni i natychmiastowy poddany działaniom wiążącym się z przemieszczaniem się osób i towarów lub świadczeniem usług portowych na rzecz statku lub przez statek.

3. „urządzenie portowe” oznacza miejsce, gdzie zachodzi relacja statek/port; chodzi tu o miejsca takie jak kotwicowiska, miejsca oczekiwania i podejścia od strony morza, zależnie od przypadku.

4. „centrum koordynacji bezpieczeństwa na morzu” oznacza organ powołany przez Państwo Członkowskie w celu pełnienia funkcji punktu kontaktowego dla Komisji oraz innych Państw Członkowskich oraz ułatwienia koordynacji i informowania o zastosowaniu środków bezpieczeństwa na morzu określonych w niniejszej dyrektywie, a także w rozporządzeniu (WE) nr …/…. .

5. „organ bezpieczeństwa portu” oznacza organ odpowiedzialny za kwestie bezpieczeństwa w danym porcie.

Artykuł 4

Koordynacja ze środkami wprowadzonymi rozporządzeniem (WE) nr …/….

Państwa Członkowskie zapewnią koordynację środków bezpieczeństwa wprowadzonych niniejszą dyrektywą ze środkami wprowadzonymi rozporządzeniem (WE) nr …/…..

Artykuł 5

Organ bezpieczeństwa portu

1. Państwa Członkowskie powołają organ bezpieczeństwa portu w każdym porcie objętym niniejszą dyrektywą. Organ bezpieczeństwa portu może odpowiadać za więcej niż jeden port.

2. Organ bezpieczeństwa portu odpowiedzialny będzie za określenie i wdrożenie odpowiednich środków bezpieczeństwa za pomocą oceny i planu bezpieczeństwa portu.

3. Państwa Członkowskie mogą powołać „właściwy organ bezpieczeństwa na morzu" zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr …/…. jako organ bezpieczeństwa portu.

Artykuł 6

Ocena bezpieczeństwa portu

1. Państwa Członkowskie zapewnią przygotowanie ocen bezpieczeństwa portu dla wszystkich portów objętych niniejszą dyrektywą. Oceny takie w należytym stopniu uwzględnią charakterystyczne właściwości poszczególnych części portu oraz oceny bezpieczeństwa urządzeń portowych znajdujących się w granicach portu, przygotowane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr …/…. . Oceny bezpieczeństwa portów muszą zostać zatwierdzone przez Państwo Członkowskie.

2. Każda ocena bezpieczeństwa portu zostanie przeprowadzona zgodnie ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy.

3. Oceny bezpieczeństwa portu mogą być przygotowywane przez uznaną organizację bezpieczeństwa portów, o jakiej mowa w art. 12.

Artykuł 7

Plan bezpieczeństwa portu

1. Państwa Członkowskie zapewnią przygotowanie, w oparciu o oceny bezpieczeństwa portów, planów bezpieczeństwa portów, a także ich rozwijanie, przestrzeganie i aktualizowanie. Plany bezpieczeństwa portów powinny uwzględniać charakterystyczne właściwości poszczególnych części portu oraz plany bezpieczeństwa urządzeń portowych znajdujących się w granicach portu, przygotowane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr …/…. . Plany bezpieczeństwa portów muszą zostać zatwierdzone przez Państwo Członkowskie. Mogą one być wdrażane jedynie po uzyskaniu zatwierdzenia.

2. Plany bezpieczeństwa portów mają określać, dla każdego ze stanów zagrożenia, o jakich mowa w art. 8:

   a) procedury, których należy przestrzegać;

   b) środki, które należy wprowadzić;

   c) działania, które należy podjąć.

3. Każdy plan bezpieczeństwa portu zostanie przygotowany zgodnie ze szczegółowymi wymogami określonymi w załączniku II do niniejszej dyrektywy.

4. Plany bezpieczeństwa portów mogą być przygotowywane przez uznaną organizację bezpieczeństwa portów, o jakiej mowa w art. 12.

5. Państwa Członkowskie zapewnią koordynację wdrożenia planu bezpieczeństwa portu z pozostałymi działaniami kontrolnymi prowadzonymi w porcie.

6. Państwa Członkowskie zapewnią przeprowadzenie odpowiednich szkoleń i ćwiczeń, uwzględniając podstawowe wymogi w zakresie szkoleń przedstawione w załączniku III.

7. Plan bezpieczeństwa portu powinien zapewniać w szczególności prowadzenie przez właściwe władze krajowe, na podstawie oceny ryzyka, odpowiednich kontroli bezpieczeństwa w stosunku do samochodów (w tym ciężarowych), transportowanych na statkach przewożących również pasażerów.

Ten szczególny wymóg stosuje się do ruchu krajowego i międzynarodowego; w przypadku ruchu międzynarodowego odnośne Państwa Członkowskie będą współpracować w zakresie oceny ryzyka.

Artykuł 8
Stopnie zagrożenia

1. Państwa Członkowskie wprowadzą system kategoryzacji stanu zagrożenia portu.

2. Obejmował on będzie trzy stopnie zagrożenia, zdefiniowane w rozporządzeniu (WE) nr …/….:

   – stopień 1 oznaczał będzie poziom zagrożenia wiążący się ze stałym utrzymywaniem minimalnych zabezpieczeń;

   – stopień 2 oznaczał będzie poziom zagrożenia, przy którym przez określony czas zachowywane będą dodatkowe ochronne środki bezpieczeństwa w związku ze stanem podwyższonego zagrożenia lub naruszeniem bezpieczeństwa;

   – stopień 3 oznaczał będzie stopień zagrożenia, przy którym przez określony czas zachowywane będą dalsze szczególne ochronne środki bezpieczeństwa, jeżeli istnieje prawdopodobieństwo lub bezpośrednie zagrożenie zajścia

naruszenia bezpieczeństwa, chociaż może nie być możliwe wskazanie określonego celu.

3. Państwa Członkowskie określać będą aktualne stopnie zagrożenia. Państwa Członkowskie mogą określić dla każdego stopnia zagrożenia różne środki bezpieczeństwa do wdrożenia w różnych częściach portu, zależnie od wyniku oceny bezpieczeństwa portu.

4. Państwa Członkowskie będą informować o aktualnym stopniu zagrożenia każdego portu, jak również o zmianach stopnia zagrożenia. Informacje o stopniach zagrożenia podawane będą na zasadzie „ścisłej potrzeby", zgodnie z planem bezpieczeństwa portu.

Artykuł 9
Funkcjonariusz ds. bezpieczeństwa portu

1. Dla każdego portu wyznaczony zostanie funkcjonariusz ds. bezpieczeństwa portu. Każdy port posiadał będzie własnego funkcjonariusza ds. bezpieczeństwa portu. Niewielkie, sąsiadujące porty mogą mieć wspólnego funkcjonariusza ds. bezpieczeństwa portu.

2. Funkcjonariusz ds. bezpieczeństwa portu pełnił będzie funkcję kontaktową w zakresie zagadnień związanych z bezpieczeństwem. Powinien on posiadać wystarczające uprawnienia i wiedzę na temat portu, aby móc zapewnić przygotowanie, aktualizacje i rozwinięcie ocen bezpieczeństwa portu oraz planów bezpieczeństwa portu.

3. Jeżeli funkcji funkcjonariusza ds. bezpieczeństwa portu oraz funkcjonariusza ds. bezpieczeństwa urządzeń portowych, ustanowionej na mocy rozporządzenia (WE) nr …/…. nie pełni ta sama osoba, należy zapewnić bliską współpracę między nimi.

Artykuł 10
Komitet bezpieczeństwa portu

1. Państwa Członkowskie zapewnią utworzenie komitetów bezpieczeństwa portu, służących poradą praktyczną w portach objętych niniejszą dyrektywą, o ile ze względu na specyficzny charakter portu istnienie takiego komitetu nie jest zbędne.

2. Skład komitetu bezpieczeństwa portu może być różny zależnie od portu, ale zawsze powinien odzwierciedlać skład operacyjnych i państwowych organów w porcie. Powinien on udzielać rad na zasadzie „ścisłej potrzeby".

Artykuł 11
Przeglądy

1. Państwa Członkowskie zapewnią poddawanie przeglądowi ocen bezpieczeństwa portów i planów bezpieczeństwa portów za każdym razem, kiedy mają miejsce zmiany wpływające na poziom bezpieczeństwa. Przeglądu należy dokonywać nie rzadziej, niż co pięć lat. Po dokonaniu przeglądu oceny bezpieczeństwa portów oraz

plany bezpieczeństwa portów muszą zostać zatwierdzone przez Państwo Członkowskie. Poddany przeglądowi plan może zostać wdrożony jedynie po uzyskaniu zatwierdzenia.

2. Przeglądy ocen bezpieczeństwa portów i plany bezpieczeństwa portów mogą być poddawane przeglądowi przez uznaną organizację bezpieczeństwa portów, o jakiej mowa w art. 12.

Artykuł 12
Uznana organizacja bezpieczeństwa portów

Państwa Członkowskie mogą powoływać uznane organizacje ds. bezpieczeństwa portów dla celów określonych w niniejszej dyrektywie. Uznane organizacje ds. bezpieczeństwa portów muszą spełniać warunki przedstawione w załączniku IV.

Artykuł 13
Centrum koordynacji bezpieczeństwa portów

Dla celów bezpieczeństwa portów Państwa Członkowskie ustanowią centra koordynacji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr …/…. o bezpieczeństwie na morzu i bezpieczeństwie urządzeń portowych.

Centrum koordynacji przekaże Komisji listę portów objętych niniejszą dyrektywą.

Centrum koordynacji bezpieczeństwa portów opracuje i będzie aktualizować listę danych kontaktowych organów bezpieczeństwa portów oraz funkcjonariuszy ds. bezpieczeństwa portów. Lista ta zostanie przekazana Komisji i będzie aktualizowana w razie zmian.

Artykuł 14
Wdrożenie i kontrola zgodności

1. Państwa Członkowskie ustanowią system zapewniający właściwy i regularny nadzór nad planami bezpieczeństwa portów i ich wdrożeniem.

2. W sześć miesięcy po dacie, o której mowa w art. 19, Komisja, we współpracy z centrami koordynacji, o których mowa w art. 13, rozpocznie serię inspekcji, w tym inspekcji wybranych portów, w ramach monitorowania zastosowania niniejszej dyrektywy przez Państwa Członkowskie. Inspekcje te uwzględnią dane dostarczone przez centra koordynacji, w tym raporty z monitoringu. Procedury prowadzenia takich inspekcji zostaną przyjęte zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 16 ust.2.

3. Urzędnicy wyznaczeni przez Komisję w celu przeprowadzenia takich inspekcji zgodnie z ust. 2 będą mogli wykonywać swoje uprawnienia po okazaniu upoważnienia na piśmie, wydanego przez Komisję i określającego dziedzinę, której dotyczy inspekcja, jej cel i datę rozpoczęcia. Komisja powiadomi odnośne Państwa Członkowskie o planowanych inspekcjach z odpowiednim wyprzedzeniem.

   Odnośne Państwo Członkowskie podda się takiej inspekcji oraz zapewni poddanie się inspekcji przez wszystkie odnośne organy lub osoby.

4. Komisja przekaże raport z inspekcji Państwu Członkowskiemu, które w ciągu trzech miesięcy od otrzymania raportu przekaże szczegółowe informacje na temat środków podjętych w celu naprawienia wszelkich niedociągnięć. Raport oraz odpowiedzi zostaną przekazane Komitetowi, o którym mowa w art. 16.

Artykuł 15
Zmiany

Przepisy załączników I do IV mogą zostać zmienione zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 16 ust. 2, bez poszerzania zakresu niniejszej dyrektywy.

Artykuł 16
Procedura komitetu

1. Komisji asystował będzie komitet ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr …/…. składający się z przedstawicieli Państw Członkowskich, pod przewodnictwem przedstawiciela Komisji.

2. Tam, gdzie czynione są odniesienia do niniejszego ustępu, zastosowanie miały będą art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE [13], z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

   Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE zostanie ustalony na jeden miesiąc.

Artykuł 17
Poufność i rozpowszechnianie informacji

1. Stosując niniejszą dyrektywę Komisja podejmie, zgodnie z przepisami decyzji Komisji 2001/844/WE, EWWiS, Euratom [14], odpowiednie środki w celu ochrony informacji objętej wymogiem poufności, do których posiada dostęp, lub które uzyskuje od Państw Członkowskich.

   Państwa Członkowskie podejmą równoważne środki zgodnie z odnośnym prawodawstwem krajowym.

2. Wszyscy członkowie personelu przeprowadzający inspekcje bezpieczeństwa lub mający dostęp do informacji poufnych mających związek z niniejszą dyrektywą muszą mieć odpowiedni poziom praw dostępu do informacji poufnych w Państwie Członkowskim, którego są obywatelami.

3. Bez uszczerbku dla publicznego prawa dostępu do dokumentów określonego w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady[15], raporty z inspekcji i odpowiedzi Państw Członkowskich, o których mowa w art. 14 ust. 4, będą tajne i nie wolno będzie ich publikować. Będą dostępne jedynie dla odnośnych organów, które przekazywać je będą jedynie zainteresowanym stronom na zasadzie

---

[13] Dz.U. L 184, 17.07.99 str. 23.
[14] Dz.U. L 317, 03.12.01 str. 1.
[15] Dz.U. L 145, 31.05.01 str. 43.

ścisłej potrzeby, zgodnie z odnośnymi krajowymi przepisami regulującymi rozpowszechnianie informacji poufnych.

4. Państwa Członkowskie będą w największym możliwym stopniu oraz zgodnie z odnośnymi przepisami prawa krajowego traktować informacje wynikające z raportów z inspekcji i odpowiedzi Państw Członkowskich jako informacje poufne, jeżeli dotyczą one innych Państw Członkowskich.

5. O ile nie będzie oczywiste, czy raporty z inspekcji oraz odpowiedzi mogą być ujawnione, czy nie, Państwa Członkowskie lub Komisja będą konsultować się z Państwami Członkowskimi, których informacje te dotyczą.

Artykuł 18
Sankcje

Państwa Członkowskie zapewnią wprowadzenie skutecznych, proporcjonalnych i odstręczających kar za naruszenie przepisów krajowych, przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 19
Wdrożenie

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne w celu zachowania zgodności z niniejsza dyrektywą nie później niż […] [rok od daty jej wejścia w życie]. O wprowadzeniu w życie tych przepisów niezwłocznie poinformują Komisję.

   Wspomniane środki, przyjęte przez Państwa Członkowskie, powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 20
Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.*

Artykuł 21
Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK I
Ocena bezpieczeństwa portu

Ocena bezpieczeństwa portu stanowi podstawę opracowania planu bezpieczeństwa portu i jego ostatecznego wdrożenia. Ocena bezpieczeństwa portu musi obejmować co najmniej następujące elementy:

– określenie i ocenę składników majątku i infrastruktury, których ochrona jest szczególnie istotna;

– określenie potencjalnych zagrożeń dotyczących składników majątku i infrastruktury oraz prawdopodobieństwa ich wystąpienia, w celu ustalenia środków bezpieczeństwa i priorytetów w tej dziedzinie;

– określenie i wybór przeciw-środków oraz zmian proceduralnych oraz ich poziomu skuteczności w zmniejszaniu zagrożenia, a także ustalenie priorytetów w tej dziedzinie; oraz

– określenie słabych punktów, w tym czynnika ludzkiego, w infrastrukturze, zasadach postępowania i procedurach.

W tym celu ocena obejmować będzie co najmniej następujące aspekty:

– określenie wszystkich obszarów istotnych dla bezpieczeństwa portu, a zatem również określenie granic portu; chodzi tu również o urządzenia portowe objęte już rozporządzeniem (WE) nr …/…. których ocena ryzyka zostanie wykorzystana jako podstawa;

– określenie zagadnień bezpieczeństwa wynikających z relacji miedzy środkami bezpieczeństwa urządzeń portowych oraz innymi środkami bezpieczeństwa portu;

– określenie grup ryzyka wśród personelu portu;

– podział portu na pod-obszary, o ile takie rozwiązanie jest przydatne, według prawdopodobieństwa zajścia wymierzonych w nie celowych czynów przestępczych; poszczególne obszary oceniane będą nie tylko jako potencjalne cele bezpośredniego ataku, ale również jako potencjalne obszary przejściowe na wypadek zaatakowania obszarów sąsiednich;

– określenie zmienności zagrożeń, np. zmian sezonowych;

– określenie charakterystycznych właściwości każdego pod-obszaru, takich jak lokalizacja, dostęp, zasilanie, system komunikacyjny, własność i użytkownicy oraz innych elementów uważanych za istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa;

– określenie potencjalnych scenariuszy wystąpienia zagrożeń dla każdego określonego pod-obszaru; pod-obszar, infrastruktura, ładunek, bagaż, osoby lub wyposażenie transportowe w obrębie tego obszaru może być bezpośrednim celem określonego zagrożenia lub też częścią szerszego obszaru, o którym mówi scenariusz wystąpienia zagrożenia;

– określenie skutków właściwych danemu scenariuszowi wystąpienia zagrożenia; skutki mogą dotyczyć jednego lub większej liczby pod-obszarów; należy określić zarówno bezpośrednie, jak i pośrednie skutki; szczególną uwagę należy zwrócić na ryzyko wystąpienia strat w ludziach;

– określenie możliwości wystąpienia efektów skupienia przypadków bezprawnej ingerencji;

– określenie podatność na zagrożenia każdego z pod-obszarów;

– określenie wszystkich aspektów organizacyjnych istotnych dla bezpieczeństwa portu jako całości, w tym podziału kompetencji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa, obowiązujących zasad oraz procedur;

– określenie zagrożenia dla całościowego bezpieczeństwa portu związane z aspektami organizacyjnymi, ustawowymi i proceduralnymi;

– określenie środków, procedur i działań mających na celu zmniejszenie najpoważniejszych zagrożeń; szczególną uwagę należy zwrócić na potrzebę oraz środki kontroli dostępu lub ograniczenia dotyczące całego portu lub jego poszczególnych części, w tym identyfikacji pasażerów, pracowników portu i innych robotników, gości i załóg statków, na wymogi monitorowania terenu lub działalności, kontrolę ładunku i bagażu. środki, procedury i działania powinny być stosowne do postrzeganego zagrożenia, które może różnić się zależnie od części portu;

– określenie struktury organizacyjnej, stanowiącej zaplecze dla poprawy bezpieczeństwa portów;

– określenie metod udoskonalenia środków, procedur oraz działań na wypadek wzrostu poziomu zagrożenia;

– określenie szczegółowych wymogów dotyczących postępowania w przypadku wykrycia domniemanego zagrożenia, takiego jak „podejrzany" ładunek, bagaż, zbiornik, niewiadomego pochodzenia paczki, oraz oczywistych zagrożeń (np. bomby); wymogi te powinny uwzględnić, na ile pożądane jest sprawdzenie takiego zagrożenia na miejscu, a na ile po przetransportowaniu w bezpieczne miejsce;

– określenie środków, procedur i działań mających na celu ograniczenie i minimalizację skutków;

– ustalenie podziału zadań umożliwiającego właściwe i poprawne wdrożenie określonych środków, procedur i działań;

– zwrócenie szczególnej uwagi, w razie potrzeby, na relację z innymi planami bezpieczeństwa (np. planami bezpieczeństwa urządzeń portowych) oraz innymi obowiązującymi środkami bezpieczeństwa; uwagę należy zwrócić również na relację z innymi planami reagowania (np. plan reagowania na wyciek ropy, plan reagowania w razie wypadku w porcie, plan na wypadek interwencji medycznej, plan reagowania w razie katastrofy nuklearnej itd.).

– określenie wymogów komunikacyjne niezbędnych dla wdrożenia środków i procedur;

– zwrócenie szczególnej uwagi na środki mające zapewnić ochronę przed ujawnieniem informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa; należy określić, jakie informacje powinny zostać udostępnione wszystkim stronom bezpośrednio zaangażowanym, a także, w razie potrzeby, opinii publicznej.

ZAŁĄCZNIK II
Plan bezpieczeństwa portu

Plan bezpieczeństwa portu określa organizację zabezpieczeń portu. Będzie on oparty o wyniki oceny bezpieczeństwa portu. W sposób jasny i szczegółowy przedstawiał będzie niezbędne środki. Zawierał będzie mechanizm pozwalający, w razie potrzeby, na podjęcie właściwych środków korekcyjnych.

Plan bezpieczeństwa portu oparty będzie na następujących aspektach:

– zdefiniowanie wszystkich obszarów istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa portu; zależnie od wyników oceny bezpieczeństwa portu, środki, procedury i działania mogą się różnić w poszczególnych pod-obszarach; niektóre pod-obszary mogą wymagać zastosowania mocniejszych środków zapobiegawczych niż inne; szczególną uwagę należy zwrócić na miejsca styku poszczególnych pod-obszarów, określonych w ocenie bezpieczeństwa portu;

– zapewnienie koordynacji środków bezpieczeństwa dla obszarów różniących się pod względem bezpieczeństwa;

– W razie potrzeby zróżnicowanie środków zarówno zależnie od różnych części portu, zmieniających się stopni zagrożenia oraz posiadanych informacji.

W oparciu o te ogólne aspekty plan bezpieczeństwa portu rozdzielał będzie zadania i określał plany działania w następujących dziedzinach:

– wymogi dotyczące dostępu;
– w niektórych obszarach wymogi będą stosowane jedynie w przypadku przekroczenia minimalnego progu zagrożenia; wszystkie wymogi i progi zostaną kompleksowo włączone do planu bezpieczeństwa portu;

– wymogi w zakresie kontroli dowodów tożsamości, bagażu i ładunku; wymogi mogą, ale nie muszą stosować się do poszczególnych pod-obszarów; wymogi mogą, ale nie muszą stosować się w pełni do poszczególnych pod-obszarów; osoby wchodzące na dany pod-obszar lub znajdujące się na nim mogą podlegać kontroli; plan bezpieczeństwa portu w odpowiedni sposób uwzględni wyniki oceny bezpieczeństwa portu, stanowiącej narzędzie, przy użyciu którego ustalone zostaną wymogi z zakresu bezpieczeństwa dla każdego pod-obszaru, w każdym stopniu zagrożenia; jeżeli wprowadzone zostaną specjalne karty identyfikacyjne dla celów bezpieczeństwa portu, należy ustanowić przejrzyste procedury ich wydawania, używania, kontroli i zwrotu; procedury takie powinny uwzględniać szczególny charakter niektórych grup użytkowników portów, dopuszczając specjalne środki ograniczające negatywne skutki kontroli dostępu; kategoryzacja powinna uwzględniać co najmniej: osoby podróżujące, urzędników, osoby stale pracujące w porcie, osoby regularnie pracujące w porcie lub regularnie go odwiedzające, mieszkańców portu oraz osoby okazjonalnie pracujące w porcie lub okazjonalnie go odwiedzające;

– łączność z organami odpowiedzialnymi za kontrolę ładunku, bagażu i pasażerów; w razie potrzeby plan powinien przewidywać połączenie systemu informacyjnego z systemem obsługi odpraw celnych, użytkowanym przez takie organy, w tym ewentualnie odpraw przed przybyciem;

– procedury i środki dotyczące postępowania z podejrzanym ładunkiem, bagażem, zbiornikiem, zapasami lub osobami, w tym określenie bezpiecznego obszaru, jak również dotyczące innych zagadnień z zakresu bezpieczeństwa i naruszenia bezpieczeństwa portu;

– wymogi dotyczące monitorowania pod-obszarów lub działalności w obrębie pod-obszarów; zarówno potrzeby, jak i rozwiązania techniczne określone zostaną w oparciu o ocenę bezpieczeństwa portu;

– oznakowanie; obszary, których dotyczą jakiekolwiek wymogi (dotyczące dostępu i/lub kontroli) powinny być odpowiednio oznakowane; wymogi dotyczące dostępu i kontroli powinny uwzględniać odnośne przepisy prawa i przyjętą praktykę; obszary monitorowane powinny być odpowiednio oznakowane, jeżeli wymaga tego prawodawstwo krajowe;

– komunikacja oraz system bezpieczeństwa osobowego; wszystkie odnośne informacje dotyczące bezpieczeństwa muszą być odpowiednio przekazywane zgodnie z normami bezpieczeństwa osobowego zawartymi w planie; ze względu na poufny charakter niektórych informacji, komunikacja oparta będzie na zasadzie ścisłej potrzeby, ale w razie konieczności będzie obejmować również procedury informowania opinii publicznej; normy bezpieczeństwa osobowego stanowić będą część planu, a ich celem będzie ochrona przed ujawnieniem osobom nieupoważnionym informacji o istotnym znaczeniu z punktu widzenia bezpieczeństwa;

– raporty o naruszeniach bezpieczeństwa; w celu umożliwienia szybkiego reagowania, plan bezpieczeństwa portu powinien określać jasne wymogi dotyczące przekazywania funkcjonariuszowi ds. bezpieczeństwa portu oraz/lub właściwemu organowi bezpieczeństwa portu raportów o wszystkich naruszeniach bezpieczeństwa;

– integracja z innymi planami lub działaniami zapobiegawczymi; plan powinien przewidywać zintegrowanie z innymi środkami zapobiegawczymi i kontrolnymi obowiązującymi w porcie;

– integracja z innymi planami reagowania oraz/lub włączenie określonych środków reagowania, procedur i działań; plan powinien szczegółowo opisywać interakcje i koordynację z innymi planami reagowania i planami awaryjnymi; w razie potrzeby należy rozwiązać konflikty i naprawić niedociągnięcia;

– wymogi dotyczące szkoleń i ćwiczeń;

– organizacja eksploatacyjnego bezpieczeństwa portu i procedury robocze; plan bezpieczeństwa portu będzie szczegółowo określał organizację w zakresie bezpieczeństwa portu, podział zadań i procedury robocze; będzie również, w razie potrzeby, szczegółowo określał zasady koordynacji z funkcjonariuszami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo urządzeń portowych i statków; ustali zakres zadań komitetu bezpieczeństwa portu, jeżeli taki komitet istnieje;

– procedury przyjmowania i aktualizacji planu bezpieczeństwa portu.

ZAŁĄCZNIK III
Podstawowe wymogi dotyczące szkoleń

Ćwiczenia różnego typu, mogące obejmować udział funkcjonariuszy ds. bezpieczeństwa portu, a także przedstawicieli odnośnych organów Państw Członkowskich, osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo poszczególnych spółek lub statków, o ile osoby takie są dostępne, powinny być prowadzone co najmniej raz na rok kalendarzowy, a przerwa między ćwiczeniami nie może wynosić więcej niż 18 miesięcy. Wnioski o udział osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo spółek lub statków powinny być składane z uwzględnieniem implikacji w zakresie eksploatacji i bezpieczeństwa danego statku. Ćwiczenia takie powinny sprawdzać komunikację, koordynację, dostępność zasobów oraz reagowanie. Ćwiczenia takie powinny być:

(1) prowadzone na pełną skalę lub na żywo;

(2) w formie symulacji lub seminarium; lub

(3) połączone z innymi ćwiczeniami, takimi jak ćwiczenia z reagowania kryzysowego lub inne ćwiczenia prowadzone przez portowe organy państwowe.

ZAŁĄCZNIK IV
Warunki, jakie musi spełniać uznana organizacja bezpieczeństwa portów

Uznana organizacja bezpieczeństwa portów powinna być w stanie wykazać się:

(1) dogłębną znajomością odnośnych aspektów bezpieczeństwa portów;

(2) odpowiednią wiedzą o działalności portów, w tym o projektowaniu i budowie portów;

(3) odpowiednią wiedzą o innych odnośnych działaniach z zakresu bezpieczeństwa, mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo portów;

(4) zdolnością oceny prawdopodobnych zagrożeń bezpieczeństwa portów;

(5) umiejętnością zapewnienia i doskonalenia wiedzy swojego personelu o zagadnieniach bezpieczeństwa portów;

(6) umiejętnością sprawdzania pewności swojego personelu;

(7) umiejętnością zachowania odpowiednich środków bezpieczeństwa, zapobiegających ujawnieniu informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa osobom nieupoważnionym lub uzyskaniu dostępu do takich informacji przez takie osoby;

(8) znajomością odnośnych krajowych i międzynarodowych przepisów prawnych i wymogów z zakresu bezpieczeństwa;

(9) znajomością aktualnych zagrożeń i systemów bezpieczeństwa;

(10) umiejętnością rozpoznawania i wykrywania broni oraz niebezpiecznych substancji i urządzeń;

(11) umiejętnością rozpoznawania, w sposób niedyskryminujący, charakterystycznych wzorców zachowań osób, mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwu portu;

(12) znajomością technik omijania środków bezpieczeństwa;

(13) znajomością urządzeń i systemów bezpieczeństwa i nadzoru oraz ich ograniczeń eksploatacyjnych.

Uznana organizacja ds. bezpieczeństwa portów, która przygotowała ocenę bezpieczeństwa portu lub dokonała przeglądu takiej oceny danego portu nie może opracowywać lub poddawać przeglądowi planu bezpieczeństwa tego samego portu.

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
			0		
	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.