KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 28.5.2004
KOM(2004) 393 v konečnom znení

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Upravený návrh na

SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

pre zvýšenie bezpečnosti prístavov

(predložená Komisiou)

ODÔVODNENIE

VŠEOBECNÝ ÚVOD

Správa o námornej bezpečnosti (SPR(2003) 229 v konečnom znení), do ktorej bol zapracovaný aj návrh lodnej bezpečnosti a bezpečnosti lodno-prístavného rozhrania, nachádzajúca sa v súčasnosti v legislatívnom procese a na ktorú sa odkazuje v tomto dokumente ako na nariadenie (EK) č. …/…, označila bezpečnosť prístavov za potrebný druhý krok, ktorý by mal zabezpečiť tak prístavy ako aj rozhranie medzi prístavmi a ich zázemím. Potreba ochrany sa rozšírila na ľudí pracujúcich v prístavoch alebo prechádzajúcich cez ne, infraštruktúru a zariadenie, vrátane dopravných prostriedkov. Tento návrh stavia na predchádzajúcej správe.

PREČO SÚ PRÍSTAVY VYSTAVENÉ NEBEZPEČENSTVU?

Prístavy predstavujú základné spojenie v rámci celkovej dopravnej siete, spájajú námorný obchod s pevninským a prepájajú prúdy cestujúcich. Prístavy sú často centrálnym bodom pre lodnú prepravu nebezpečných nákladov, pre hlavné chemické a petrochemické výrobné centrá a/alebo sú situované v blízkosti miest. Je zrejmé, že teroristické útoky v prístavoch môžu veľmi ľahko vyústiť do vážneho narušenia dopravných systémov a vyvolať neblahé následky na okolitý priemysel, taktiež môže pri nich dôjsť k priamemu ohrozeniu ľudí v prístave a okolitej populácie. Práve v súvislosti s tým Komisia navrhuje vytvorenie komplexnej politiky bezpečnosti prístavov.

MEDZINÁRODNÝ ZÁMER

Práca v IMO[1] viedla k vývoju pozmenení a doplnení SOLAS[2] a kódexu ISPS[3]. Komisia navrhla nariadenie zacielené na včlenenie týchto opatrení do záväzného práva spoločenstva (SPR(2003) 229 v konečnom znení). V súčasnosti legislatívny proces pokračuje.

Hoci pracovná skupina IMO-ILO[4] v súčasnosti pracuje na Zbierke zásad bezpečnosti prístavov, nejaví sa ako realistické očakávať čoskoro výsledky. Treba poznamenať, že takáto zbierka by nebola právne záväzná. V tomto svetle Komisia verí, že by EÚ mala vyvíjať vlastný plán bezpečnosti prístavov. Tento návrh dopĺňa prácu IMO-ILO.

POTREBA NARIADENIA O BEZPEČNOSTI PRÍSTAVOV

Pozmenenia a doplnenia SOLAS, kódex ISPS a navrhované nariadenie zvýšia námornú bezpečnosť vývojom bezpečnostných opatrení na lodiach a v prístavných zariadeniach[5]. Nariadenie (EK) č. …/… končí v tej časti prístavu, ktorá predstavuje lodno-prístavné

---

1 IMO: Medzinárodná námorná organizácia.

2 SOLAS: Bezpečnosť života pri mori.

3 ISPS: Medzinárodná bezpečnosť lodí a prístavných zariadení.

4 ILO: Medzinárodná organizácia práce.

5 V tejto súvislosti "prístavné zariadenie" znamená miesto, kde sa uskutočňuje lodno-prístavné rozhranie; zahrnuté sú územia ako napríklad kotviace zariadenia, čakacie prístaviská a prístupy od mora, tak, ako sú vyhradené. "Lodno-prístavné rozhranie" znamená vzájomnú súčinnosť, ktorá sa prejavuje, keď je loď priamo a bezprostredne vystavená činnostiam, ktoré sa týkajú pohybu osôb, tovaru alebo obstarania prístavných služieb na, resp. z lode.

rozhranie, t.j. terminál.[6] Tento návrh splní dvojaký účel: zvýšenie bezpečnosti v tých oblastiach prístavov, ktoré nespadajú pod nariadenie (EK) č. …/… a zabezpečenie toho, že bezpečnostné opatrenia implementované v aplikácii nariadenia (EK) č. …/… zužitkujú zvýšenú bezpečnosť v priľahlých oblastiach prístavu. Tento návrh nevytvára nové záväzky v oblastiach, ktoré už spadajú pod nariadenie (EK) č. …/….

Komisia sa preto nazdáva, že sa touto smernicou dosiahne nasledovné:

– Zaručenie a dohľad na úrovni Spoločenstva nad dosiahnutím dostatočnej úrovne bezpečnosti prístavov doplnením a podporou bezpečnostných opatrení, ktoré platia pre lodno-prístavné rozhranie.

– Zabezpečenie harmonizovanej implementácie a rovnakých podmienok v celej Európskej Únii tak, aby sa nevytvorili rozdiely pre obchodných užívateľov prístavov.

– Zaistenie pokiaľ možno najlepšej implementácie potrebných bezpečnostných opatrení pokrývajúcich celý prístav, pričom by sa vychádzalo z už jestvujúcich nástrojov zavedených nariadením (EK) č. …/…, a tým aj dosiahnutie maximálnych výsledkov bezpečnosti pri minimálnej dodatočnej záťaži prístavov.

Na pozadí významnej rôznorodosti prístavov Spoločenstva (veľké-malé, v súkromnom-verejnom vlastníctve, atď.), ako aj vo vyhliadke diverzných činností koexistujúcich v prístavoch Spoločenstva (prekládka nákladu, priemysel, prevádzka skladov, doprava, environmentálne územia, aglomerácie a mnoho iných) je smernica najvhodnejším právnym nástrojom na zavedenie požadovanej flexibility pri upevňovaní potrebnej úrovne spoločnej bezpečnosti prístavov v celom Spoločenstve.

Uznáva sa už zavedená aplikácia niektorých režimov bezpečnosti prístavov v členských štátoch. Táto smernica umožňuje zachovanie jestvujúcich bezpečnostných opatrení a štruktúr pod podmienkou, že sú kompatibilné s jej pravidlami.

Podľa toho Komisia:

– **Navrhuje, aby Európsky parlament a Rada prijali čo najskôr túto smernicu o zvýšení bezpečnosti prístavov. Návrh dopĺňa bezpečnostné opatrenia zavedené nariadením o zvýšení bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (nariadenie (EK) č. …/…) tým, že zabezpečí, ako dôsledok, platnosť bezpečnostného režimu v celom prístave. Tento nový návrh sa vzťahuje na všetky prístavy, ktoré prevádzkujú jedno alebo viac prístavných zariadení, pre ktoré platí nariadenie (EK) č. …/….**

OBSAH SMERNICE BEZPEČNOSTI PRÍSTAVOV

Opatrenia potrebné na zvýšenie bezpečnosti prístavov by sa mali riadiť nasledujúcimi princípmi:

---

[6] Hoci by bolo teoreticky možné, že by členské štáty interpretovali ‘prístavné zariadenie’ širšie tak, že by zahrnovalo celý prístav, čím by sa rozšírila aplikácia kódexu ISPS na celý prístav, rozumie sa, že nie je pravdepodobné poskytovať takúto interpretáciu.

– Bezpečnosť prístavov dopĺňa námornú bezpečnosť a bezpečnosť lodno-prístavného rozhrania a zabezpečuje posilnenie týchto bezpečnostných opatrení bezpečnostnými opatreniami na celom území prístavu;

– Posúdenie bezpečnosti prístavov rozhoduje o tom, aké opatrenia sú potrebné, kde sú potrebné a kedy;

– Stupne bezpečnosti rozoznávajú normálne, zvýšené alebo bezprostredné ohrozenie;

– Plán bezpečnosti prístavov načrtáva všetky opatrenia a detaily zvýšenia bezpečnosti prístavov;

– Úrad bezpečnosti prístavov je zodpovedný za určenie a zavedenie primeraných opatrení bezpečnosti prístavov s využitím hore uvedeného posúdenia a plánu;

– Referent bezpečnosti prístavov koordinuje rozvoj a implementáciu plánu bezpečnosti prístavov;

– Výbor bezpečnosti prístavov spĺňa poradnú funkciu pre poverený úrad;

– Výcvik a regulácia podporia implementáciu požadovaných opatrení.

VŠEOBECNÉ PRINCÍPY NÁVRHU

– Návrh vychádza z rovnakých bezpečnostných štruktúr a systémov (bezpečnostné posúdenia, referenti, atď.) ako **Nariadenie (EK) č. …/…**, aby sa zaistil komplexný bezpečnostný režim pre celú námornú logistickú reťaz počnúc plavidlami, cez lodno-prístavné rozhranie a celý prístav, až po prístavno-zázemné rozhranie. Takýto prístup umožňuje zjednodušenie bezpečnostných postupov, ako aj spolupôsobenia. Navrhovaná smernica predovšetkým:

– vyzýva členské štáty, aby definovali hranice svojich prístavov na účely tejto smernice;

– vyzýva členské štáty, aby zabezpečili vývoj primeraných posúdení a plánov bezpečnosti prístavov;

– vyzýva členské štáty, aby stanovili a referovali o používaných stupňoch bezpečnosti a ich zmenách;

– vyzýva členské štáty, aby vymenovali úrady bezpečnosti prístavov pre každý prístav alebo pre skupiny prístavov. Tieto úrady budú verejnými úradmi, ktoré budú mať na starosť vhodné určenie a implementáciu opatrení bezpečnosti prístavov;

– potvrdzuje potrebu zriadenia funkcie referenta bezpečnosti prístavov pre každý jednotlivý prístav, aby sa tak zabezpečila primeraná koordinácia pri určovaní, aktualizácii a sledovaní posúdení a plánov bezpečnosti prístavov;

– potvrdzuje všeobecnú požiadavku poradného bezpečnostného výboru, ktorý má spájať zástupcov všetkých relevantných prevádzkových a správnych funkcií v prístave;

– predkladá minimálne požiadavky posúdení a plánov bezpečnosti;

– požaduje zriadenie centier v členských štátoch, ktoré zabezpečia potrebný prenos údajov tak do iných členských štátov, ako aj Komisii;

– zaisťuje inšpekčné postupy na monitorovanie implementácie opatrení bezpečnosti prístavov;

– vykresľuje postup adaptácie jej ustanovení.

PRÁVNE HĽADISKO

Komisia navrhuje ukotviť smernicu v článku 80(2) Zmluvy ES, bez vplyvu na národnú bezpečnostnú legislatívu členských štátov a na akékoľvek opatrenia, ktoré môžu byť prijaté na základe hlavy VI zmluvy o Európskej únii.

ŠPECIÁLNE HĽADISKO

Článok 1:

Tento článok stanovuje predmet smernice.

Článok 2:

Tento článok stanovuje rozsah smernice.

Článok 3:

Tento článok obsahuje definície základných termínov použitých v tejto smernici.

Článok 4:

Tento článok ukladá členským štátom povinnosť úzko koordinovať opatrenia bezpečnosti prístavov s tými opatreniami, ktoré boli prijaté pri aplikácii nariadenia o námornej bezpečnosti a bezpečnosti prístavných zariadení.

Článok 5:

Tento článok ukladá členským štátom povinnosť menovať úrad bezpečnosti prístavov. Tento úrad bezpečnosti prístavov bude zodpovedný za identifikáciu a implementáciu primeraných opatrení bezpečnosti prístavov.

Článok 6:

Tento článok obsahuje povinnosť členských štátov zabezpečiť, že posúdenia bezpečnosti prístavov sú vykonávané vo všetkých prístavoch, ktoré spadajú pod túto smernicu. Takéto posúdenia budú zohľadňovať špecifické vlastnosti rozličných sekcií prístavu, ako aj posúdenia bezpečnosti vyvinuté pre prístavné zariadenia v rámci hraníc prístavu, ktoré sú výsledkom ustanovení nariadenia o námornej bezpečnosti. Podrobné požiadavky posúdenia bezpečnosti prístavov obsahuje Príloha I.

Článok 7:

Tento článok obsahuje povinnosť členských štátov zabezpečiť, že pre všetky prístavy, ktoré spadajú pod túto smernicu, budú stanovené plány bezpečnosti prístavov. Takéto plány budú zohľadňovať špecifické vlastnosti rozličných sekcií prístavu, ako aj vhodné bezpečnostné plány pre prístavné zariadenia v rámci hraníc prístavu, ktoré sú výsledkom ustanovení nariadenia o námornej bezpečnosti. Podrobné požiadavky plánu bezpečnosti prístavov obsahuje Príloha II. Tento článok tiež zahrnuje potrebu adekvátneho výcviku a cvičení. Na tieto účely odkazuje na Prílohu III, v ktorej sú uvedené základné požiadavky výcviku.

Článok 8:

Smernica zavádza použitie troch rôznych stupňov bezpečnosti. Od členských štátov sa požaduje, aby zaviedli takýto systém stupňov bezpečnosti vo svojich prístavoch, aby určovali a referovali o používaných stupňoch bezpečnosti v rôznych častiach prístavov a o ich zmenách. Komunikácia údajov bude založená na princípe ‘potreby vedieť’.

Článok 9:

Článok 9 obsahuje povinnosť menovať referenta bezpečnosti prístavov pre každý prístav spadajúci pod túto smernicu, ktorý by mal mať dostatočné lokálne znalosti a autoritu, aby mohol adekvátne zabezpečiť a koordinovať určovanie, aktualizáciu a sledovanie posúdení a plánov bezpečnosti prístavov v príslušných prístavoch.

Článok 10:

Zohľadňujúc potrebu optimálnej kooperácie medzi prevádzkovými funkciami a funkciami verejných úradov v prístave, tento článok zabezpečuje zostavenie poradného výboru bezpečnosti prístavov tak, že sa preskupia tieto strážne orgány bezpečnosti prístavov.

Článok 11:

Tento článok obsahuje požiadavku pravidelnej revízie posúdení bezpečnosti prístavov.

Článok 12:

Článok 12 zabezpečuje možnosť členských štátov poveriť uznávané organizácie bezpečnosti prístavov pod podmienkou, že tieto organizácie vyhovujú podmienkam stanoveným v Prílohe IV.

Článok 13:

Tento článok zabezpečuje zriadenie centra bezpečnosti prístavov, ktoré bude kontaktným bodom Komisie pre implementáciu tejto smernice.

Článok 14:

Tento článok zahrnuje povinnosť členských štátov vytvoriť adekvátny a pravidelný kontrolný systém pre plány bezpečnosti prístavov a ich implementáciu. Tento článok tiež obsahuje proces, pri ktorom budú inšpekcie pod dohľadom Komisie vyslané, aby preverili efektivitu monitoringu a opatrení implementácie bezpečnosti prístavov.

Článok 15:

Tento článok naznačuje možnosť prijatia ustanovení za účelom definovania harmonizovaných postupov aplikácie detailov vzťahujúcich sa na prílohy tejto smernice. Takéto úpravy sa budú riadiť postupom Komisie, tak ako je definovaný v článku 14.

Článok 16:

Komisii bude naďalej asistovať ten istý výbor, ktorý bol zriadený **Nariadením (EK) č. …/…**. Tento výbor koná v súlade s regulačným postupom (články 5 a 7 rozhodnutia Rady 1999/468/EK z 28. júna 1999, ktoré stanovuje postupy výkonu implementačných právomocí udelených Komisii[7]).

Článok 17:

Tieto články sa zaoberajú dôvernosťou bezpečnostných informácií, hlavne správ z inšpekcie a odpovedí členských štátov.

Článok 18:

Tento článok vyzýva členské štáty, aby zaviedli efektívne, úmerné a odradzujúce pokuty za porušenie tejto smernice.

Článok 19:

Tento článok obsahuje povinnosť členských štátov uviesť do platnosti zákony, nariadenia a administratívne ustanovenia potrebné na adaptáciu tejto smernice a to najneskôr do jedného roka po jej vstupe do platnosti.

Článok 20:

Obsahuje detaily vstupu do platnosti.

Článok 21:

Zaoberá sa adresátmi tejto smernice.

[7] OJ L 184, 17.7.1999, s. 23.

Príloha I:

Obsahuje podrobné požiadavky stanovenia posúdenia bezpečnosti prístavov.

Príloha II:

Obsahuje podrobné požiadavky stanovenia plánu bezpečnosti prístavov.

Príloha III:

Obsahuje základné požiadavky výcviku.

Príloha IV:

Obsahuje podrobné podmienky, ktoré musí splniť uznávaná organizácia bezpečnosti prístavov.

2004/0031 (COD)

Upravený návrh na

SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

pre zvýšenie bezpečnosti prístavov

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a to najmä na jej článok 80(2),

so zreteľom na návrh Komisie[8],

so zreteľom na názor Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[9],

so zreteľom na názor Regionálneho výboru[10],

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 Zmluvy[11],

vzhľadom na to, že:

(1) Protiprávne činy a terorizmus patria k najväčším hrozbám ideálov demokracie, slobody a hodnôt mieru, ktoré tvoria podstatu Európskej únie.

(2) Bezpečnosť ľudí, infraštruktúry a zariadení, vrátane dopravných prostriedkov, v prístavoch ako aj v príslušných priľahlých oblastiach by mala byť chránená proti protiprávnym činom a ich zničujúcim následkom. Takáto ochrana by bola na osoh užívateľov dopravy, hospodárstva a spoločnosti ako celku.

(3) Dňa deň/mesiac/2003 Európsky parlament a Rada Európskej únie prijali nariadenie (EK) č. …/…. o námornej bezpečnosti. Opatrenia námornej bezpečnosti, ktoré toto nariadenie zaviedlo, tvoria len časť opatrení potrebných na dosiahnutie adekvátneho stupňa bezpečnosti v námorných dopravných sieťach. Rozsah tohto nariadenia je obmedzený na bezpečnostné opatrenia na palube plavidiel a v bezprostrednom lodno-prístavnom rozhraní.

(4) Aby sa dosiahla najvyššia možná ochrana v námornom a prístavnom priemysle, mali by sa zaviesť opatrenia bezpečnosti prístavov. Mali by sa rozšíriť za lodno-prístavné rozhranie a pokryť celý prístav, čím by sa jednako zaistila ochrana území prístavu a jednako by sa zabezpečilo, že bezpečnostné opatrenia prijaté pri aplikácii nariadenia (EK) č. …/…. zužitkujú zvýšenú bezpečnosť v priľahlých oblastiach. Tieto opatrenia

---

8 OJ C […], […], s. […].
9 OJ C […], […], s. […].
10 OJ C […], […], s. […].
11 OJ C […], […], s. […].

by mali platiť pre všetky prístavy, v ktorých sa nachádza jedno alebo viac prístavných zariadení spadajúcich pod nariadenie (EK) č. …/…. .

(5) Bez vplyvu na pravidlá členských štátov na poli národnej bezpečnosti a na opatrenia, ktoré by mohli byť prijaté na základe hlavy VI Zmluvy o Európskej únii, bezpečnostný cieľ popísaný v 2. úvodnej časti by sa mal dosiahnuť prijatím vhodných opatrení na poli politiky prístavov, ktoré by stanovili spoločné normy nastoľujúce dostatočnú úroveň bezpečnosti prístavov vo všetkých prístavoch Spoločenstva.

(6) Členské štáty by sa mali spoliehať na podrobné posúdenia bezpečnosti, aby sa identifikovali presné hranice územia prístavu relevantného z hľadiska bezpečnosti, ako aj rozličné opatrenia potrebné na zabezpečenie primeranej bezpečnosti prístavov. Takéto opatrenia budú rôzne podľa vhodného stupňa bezpečnosti a budú odzrkadľovať rozdiely rizikových profilov rôznych podoblastí prístavov.

(7) Členské štáty by mali zaviesť plány bezpečnosti prístavov, ktoré budú kompletne transponovať zistenia posúdenia bezpečnosti prístavov. Účinné fungovanie bezpečnostných opatrení si tiež vyžaduje jasné rozdelenie úloh medzi všetky zúčastnené strany, rovnako ako pravidelný výkon opatrení. Od zachovania rozdelenia úloh a postupov výkonu vo formáte plánu bezpečnosti prístavov sa očakáva, že veľkou mierou prispeje k efektivite tak preventívnych ako aj nápravných opatrení bezpečnosti prístavov.

(8) **Plavidlá kategórie trajektov zvlášť ľahko podliehajú protizákonným činom, hlavne vtedy, ak prevážajú pasažierov aj náklad. Mali by sa prijať adekvátne opatrenia na základe posúdení rizík, ktoré by zaisťovali, že autá a nákladné vozidlá určené na prepravu na plavidle kategórie trajektov na domácich a medzinárodných tratiach by nepredstavovali riziko pre plavidlo, pre jeho pasažierov a posádku, ani pre jeho náklad. Mali by sa prijať opatrenia v prístave alebo na hraniciach prístavu, skôr než autá a nákladné vozidlá vstúpia na plavidlo a to spôsobom, ktorý minimálne zdržiava plynulosť operácií.**

(9) Členské štáty by mali zabezpečiť, že všetky zúčastnené strany uznajú jasne vymedzené úlohy v bezpečnosti prístavov. Členské štáty majú dohliadať na dodržanie bezpečnostných pravidiel a zriadiť jednoznačne zodpovedný úrad pre všetky prístavy, prijať všetky posúdenia a plány bezpečnosti pre všetky prístavy, stanoviť a referovať o stupňoch bezpečnosti, zabezpečiť správne oznamovanie, implementáciu a koordináciu opatrení a postarať sa o zvýšenie efektivity bezpečnostných opatrení a ostražitosti cestou platformy pre pokyny v rámci prístavného spoločenstva.

(10) Členské štáty by mali schváliť posúdenia a plány a dozerať na implementáciu vo svojich prístavoch. Efektivita monitoringu implementácie by mala byť predmetom inšpekcií pod dohľadom Komisie.

(11) Členské štáty by mali zabezpečiť, že centrum prevezme úlohu kontaktného miesta medzi Komisiou a členskými štátmi.

(12) Táto smernica rešpektuje základné práva a sleduje princípy uznávané predovšetkým Listinou základných práv Európskej únie.

(13) Opatrenia potrebné na implementáciu tejto smernice by mali byť schválené v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/EK z 28. júna 1999, ktoré stanovuje postupy výkonu implementačných právomocí pridelených Komisii[12]. Mal by sa definovať postup adaptácie tejto smernice podľa najnovších zmien medzinárodných nástrojov a vo svetle skúseností by sa mali adaptovať alebo doplniť podrobné ustanovenia príloh tejto smernice, bez toho, aby sa rozširoval jej rozsah.

(14) Keďže ciele navrhovaných krokov, konkrétne vyvážené zavádzanie a aplikácia primeraných opatrení na poli námornej dopravy a prístavnej politiky, nemôžu členské štáty samostatne dostatočne dosiahnuť a preto je možné, v zmysle európskeho meradla tejto smernice, lepšie ich dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, Spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade s princípom výpomoci, ktorý popisuje článok 5 Zmluvy. V súlade s princípom proporcionality, ktorý popisuje tento článok, je táto smernica obmedzená na základné spoločné normy, ktoré sú potrebné na dosiahnutie cieľov bezpečnosti prístavov a neprekračuje to, čo je nevyhnutné na tieto účely,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1
Predmet

1. Hlavným cieľom tejto smernice je zavedenie a implementácia opatrení Spoločenstva zameraných na zvýšenie bezpečnosti prístavov voči hrozbám úmyselných protizákonných činov.

   Rovnako má zaistiť, že bezpečnostné opatrenia prijaté v rámci aplikácie nariadenia (EK) č. …/…. zužitkujú zvýšenú bezpečnosť v priľahlých prístavných oblastiach.

2. Opatrenia spomenuté v odseku 1 majú pozostávať zo:

   a) stanovenia spoločných základných pravidiel opatrení bezpečnosti prístavov;

   b) vytvorenia mechanizmu implementácie týchto pravidiel;

   c) vytvorenia mechanizmov monitoringu primeraného dodržiavania pravidiel.

Článok 2
Rozsah

1. Táto smernica venuje pozornosť bezpečnostným opatreniam, ktoré musia byť dodržané, respektíve ktoré majú vplyv na ľudí, infraštruktúru a zariadenie, vrátane dopravných prostriedkov, v prístavoch ako aj v priľahlých oblastiach, kde majú priamy či nepriamy dopad na bezpečnosť v prístave.

2. Opatrenia, ktoré stanovuje táto smernica majú platiť pre všetky prístavy nachádzajúce sa na území členských štátov, v ktorých je umiestnené jedno alebo viac prístavných zariadení spadajúcich pod nariadenie (EK) č. …/…. .

[12] OJ L 184, 17.1.1999, s. 23.

3. Členské štáty majú na účely tejto smernice určiť pre každý prístav hranice, pričom musia vhodne zvážiť informácie získané z posúdenia bezpečnosti prístavu.

4. V prípade, že boli hranice prístavného zariadenia v zmysle nariadenia (EK) č. …/…. definované členským štátom ako efektívne pokrývajúce prístav, majú relevantné ustanovenia nariadenia (EK) č. …/…. prednosť pred ustanoveniami tejto smernice.

Článok 3
Definície

Na účely tejto smernice:

1. "prístav" alebo "námorný prístav" znamená územie pevniny a vody pozostávajúce z takých závodov a zariadení, ktoré v princípe umožňujú prijatie lodí, ich nakladanie a vykladanie, uskladnenie tovaru, prevzatie a dodanie tohto tovaru a nalodenie a vylodenie cestujúcich.

2. "lodno-prístavné rozhranie" znamená vzájomnú súčinnosť, ktorá sa prejavuje, keď je loď priamo a bezprostredne vystavená činnostiam, ktoré sa vzťahujú na pohyb osôb, tovaru alebo obstarania prístavných služieb na, prípadne z lode.

3. "prístavné zariadenie" znamená miesto, kde sa uskutočňuje lodno-prístavné rozhranie; zahrnuté sú územia ako napríklad kotviace zariadenia, čakacie prístaviská a prístupy od mora, tak, ako sú vyhradené.

4. "centrum námornej bezpečnosti" znamená orgán menovaný jednotlivým členským štátom, ktorý slúži ako kontaktný bod Komisii a iným členským štátom a ktorý uľahčuje, sleduje a informuje o aplikácii opatrení námornej bezpečnosti ustanovených v tejto smernici, ako aj tých opatrení, ktoré sú ustanovené v nariadení (EK) č. …/…. .

5. "úrad bezpečnosti prístavov" znamená úrad zodpovedný za bezpečnostné záležitosti v danom prístave.

Článok 4
Koordinácia s opatreniami prijatými v rámci aplikácie nariadenia (EK) č. …/….

Členské štáty majú zabezpečiť, aby boli opatrenia bezpečnosti prístavov stanovené touto smernicou úzko koordinované s opatreniami prijatými v rámci aplikácie nariadenia (EK) č. …/…..

Článok 5
Úrad bezpečnosti prístavov

1. Členské štáty menujú úrad bezpečnosti prístavov pre každý prístav, ktorý spadá pod túto smernicu. Úrad bezpečnosti prístavov môže byť menovaný pre viac než jeden prístav.

2. Úrad bezpečnosti prístavov je zodpovedný za určenie a implementáciu primeraných opatrení bezpečnosti prístavov cestou posúdení a plánov bezpečnosti prístavov.

3. Členské štáty môžu menovať 'kompetentný úrad pre námornú bezpečnosť' podľa nariadenia (EK) č. …/…. za úrad bezpečnosti prístavov.

Článok 6
Posúdenie bezpečnosti prístavov

1. Členské štáty zaručia, že sa budú vykonávať posúdenia bezpečnosti prístavov pre prístavy spadajúce pod túto smernicu. Tieto posúdenia by mali riadne prihliadať na špecifickosť rozličných sekcií prístavu a rovnako zohľadnia posúdenia prístavných zariadení v rámci ich hraníc, tak ako sa to vykonáva pri aplikácii nariadenia (EK) č. …/…. . Posúdenia bezpečnosti prístavov musí schváliť členský štát.

2. Každé posúdenie bezpečnosti prístavov sa musí vykonať v zhode s podrobnými požiadavkami určenými v Prílohe I tejto smernice.

3. Posúdenia bezpečnosti prístavov môže vykonať aj uznávaná organizácia bezpečnosti prístavov, tak ako sa spomína v článku 12.

Článok 7
Plán bezpečnosti prístavov

1. Členské štáty zabezpečia, že v dôsledku posúdení bezpečnosti prístavov budú vyvinuté plány bezpečnosti prístavov, ktoré sa budú stále udržiavať a aktualizovať. Plány bezpečnosti prístavov by sa mali adekvátne venovať špecifickým vlastnostiam rôznych sekcií prístavu a integrovať bezpečnostné plány pre prístavné zariadenia v rámci ich hraníc, ktoré ustanovuje aplikácia nariadenia (EK) č. …/…. . Plány bezpečnosti prístavov musí schváliť členský štát. Ich implementácia môže nasledovať až potom, keď bolo vydané ich schválenie.

2. Plány bezpečnosti prístavov určujú pre všetky rôzne stupne bezpečnosti spomínané v článku 8:

   a) postupy, ktoré treba dodržiavať;

   b) opatrenia, ktoré treba urobiť;

   c) kroky, ktoré treba podniknúť.

3. Každý plán bezpečnosti prístavov sa má vypracovať v súlade s podrobnými požiadavkami stanovenými v prílohe II tejto smernice.

4. Plány bezpečnosti prístavov môže vypracovať uznávaná organizácia bezpečnosti prístavov, tak ako sa spomína v článku 12.

5. Členské štáty zabezpečia, že implementácia plánov bezpečnosti prístavov bude koordinovaná s inými kontrolnými činnosťami vykonávanými na území prístavu.

6. Členské štáty zabezpečia primeraný výcvik a cvičenia, vychádzajúc zo základných požiadaviek výcviku, ktoré sú vymenované v prílohe III.

7. Plán bezpečnosti prístavov má predovšetkým zabezpečiť, že na základe posúdení rizík vykonajú kompetentné národné úrady adekvátne bezpečnostné kontroly áut a nákladných vozidiel určených na nalodenie na plavidlá, ktoré prepravujú aj pasažierov.

Táto konkrétna požiadavka sa vzťahuje na domácu i medzinárodnú dopravu; v prípade medzinárodnej dopravy budú príslušné členské štáty spolupracovať pri posúdení rizík.

Článok 8
Stupne bezpečnosti

1. Členské štáty zavedú systém stupňov bezpečnosti prístavov.

2. Rozlišujú sa 3 stupne bezpečnosti, tak ako ich definuje nariadenie (EK) č. …/….:

   – 1. stupeň bezpečnosti znamená stupeň, pri ktorom sa dodržiavajú minimálne primerané ochranné bezpečnostné opatrenia po celý čas;

   – 2. stupeň bezpečnosti znamená stupeň, pri ktorom je nutné dodržiavať primerané dodatočné ochranné bezpečnostné opatrenia určitý čas v dôsledku zvýšeného rizika bezpečnostného incidentu;

   – 3. stupeň bezpečnosti znamená stupeň, pri ktorom je nutné dodržiavať ďalšie špecifické ochranné bezpečnostné opatrenia počas vymedzeného času, keď je pravdepodobnosť alebo bezprostredná hrozba bezpečnostného incidentu, aj keď nemusí byť možné určiť špecifický cieľ.

3. Členské štáty stanovia používané stupne bezpečnosti. Pri každom stupni bezpečnosti môže členský štát stanoviť implementáciu rôznych bezpečnostných opatrení v rôznych častiach prístavu v závislosti od výsledku posúdenia bezpečnosti prístavov.

4. Členské štáty musia referovať o platných stupňoch bezpečnosti pre každý prístav, ako aj o všetkých zmenách. O stupňoch bezpečnosti by sa malo referovať podľa princípu ‘potreby vedieť’ v súlade s plánom bezpečnosti prístavov.

Článok 9
Referent bezpečnosti prístavu

1. Každý prístav by mal mať povereného referenta bezpečnosti prístavu. Každý prístav by mal mať iného referenta bezpečnosti prístavu. Malé priľahlé prístavy môžu mať spoločného referenta bezpečnosti prístavu.

2. Referenti bezpečnosti prístavu majú spĺňať úlohu kontaktného bodu pre záležitosti, ktoré sa vzťahujú na bezpečnosť prístavu a mali by mať dostatočnú autoritu a lokálne znalosti, aby mohli adekvátne zabezpečiť a koordinovať určovanie, aktualizáciu a sledovanie posúdení a plánov bezpečnosti prístavov v príslušných prístavoch.

3. Ak referent bezpečnosti prístavu nie je ten istý ako referent bezpečnosti prístavných zariadení podľa nariadenia (EK) č. …/…. , musí byť medzi nimi zaistená úzka spolupráca.

Článok 10
Výbor bezpečnosti prístavov

1. Členské štáty zabezpečia, že výbory bezpečnosti prístavov budú vytvorené nato, aby poskytovali praktické poradenstvo v prístavoch, ktoré pokrýva táto smernica, pokiaľ špecifickosť prístavu nespraví takéto výbory nadbytočnými.

2. Členstvo výboru bezpečnosti prístavov môže byť v rozličných prístavoch rôzne, ale vždy by malo odzrkadľovať prevádzkové funkcie a funkcie verejných úradov v prístave. Malo by fungovať podľa princípu ‘potreby vedieť’.

Článok 11
Revízie

1. Členské štáty zabezpečia revíziu posúdení bezpečnosti prístavov a plánov bezpečnosti prístavov, vždy keď sa vyskytnú nejaké zmeny relevantné z hľadiska bezpečnosti. Revízia sa musí vykonávať minimálne každých päť rokov. Na základe revízie musí členský štát schváliť posúdenia bezpečnosti prístavov a plány bezpečnosti prístavov. Revidovaný plán môže prejsť implementáciou až potom, keď je schválený.

2. Revízie posúdení bezpečnosti prístavov a plány bezpečnosti prístavov môže vykonávať uznávaná organizácia bezpečnosti prístavov, tak ako sa spomína v článku 12.

Článok 12
Uznávaná organizácia bezpečnosti prístavov

Členské štáty môžu poveriť uznávané organizácie bezpečnosti prístavov na účely špecifikované v tejto smernici. Uznávané organizácie bezpečnosti prístavov musia spĺňať podmienky stanovené v prílohe IV.

Článok 13
Centrum bezpečnosti prístavov

Členské štáty menujú centrum pre aspekty bezpečnosti prístavov podľa nariadenia (EK) č. …/…. o námornej bezpečnosti a o bezpečnosti prístavných zariadení.

Centrum pre bezpečnosť prístavov má za úlohu referovať Komisii o zozname prístavov, na ktoré sa vzťahuje táto smernica.

Centrum pre bezpečnosť prístavov zostaví a bude udržiavať zoznam kontaktných údajov o úradoch bezpečnosti prístavov, ako aj o referentoch bezpečnosti prístavov. Tento zoznam sa poskytne Komisii a aktualizuje sa podľa platných zmien.

Článok 14
Implementácia a kontrola zhody

1. Členské štáty zavedú systém, ktorým sa zabezpečí adekvátny a pravidelný dohľad nad plánmi bezpečnosti prístavov a ich implementáciou.

2. Šesť mesiacov po dátume, o ktorom hovorí článok 19, Komisia v spolupráci s centrami, ktoré spomína článok 13, rozbehne sériu inšpekcií, vrátane inšpekcií vo vhodnej vzorke prístavov, aby monitorovala aplikáciu tejto smernice členskými štátmi. Tieto inšpekcie budú zohľadňovať údaje dodané centrami, vrátane monitorovacích správ. Postupy realizácie takýchto inšpekcií budú prijaté v súlade s postupom, o ktorom hovorí článok 16 (2).

3. Zástupcovia, ktorým Komisia udelila mandát na výkon týchto inšpekcií v súlade s odsekom 2, uplatnia svoje právomoci pri výkone písomného splnomocnenia, ktoré vydala Komisia a ktoré špecifikuje predmet, účel inšpekcie a dátum, kedy má tá-ktorá inšpekcia začať. Komisia bude včas pred inšpekciou informovať členské štáty, ktorých sa inšpekcia dotýka.

   Dotyčný členský štát sa podrobí takýmto inšpekciám a zabezpečí, že sa aj príslušné úrady a osoby podriadia týmto inšpekciám.

4. Komisia podá dotyčnému členskému štátu správy z inšpekcie a tento do troch mesiacov od obdržania správy určí dostatočné podrobnosti opatrení prijatých na nápravu nedostatkov. Správa a odpovede sa budú podávať Výboru, o ktorom hovorí článok 16.

Článok 15
Úpravy

Ustanovenia príloh I až IV môžu byť pozmenené a doplnené v zhode s postupom, ktorý sa spomína v článku 16 (2), bez toho, aby sa rozšíril rozsah tejto smernice.

Článok 16
Postup výboru

1. Komisii bude asistovať výbor zostavený podľa nariadenia (EK) č. …/…. a ktorý bude pozostávať zo zástupcov členských štátov a predsedu, ktorý je zástupcom Komisie.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatnia sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/EK [13], zohľadňujúc ustanovenia článku 8 tohto rozhodnutia.

   Lehota stanovená v článku 5(6) rozhodnutia 1999/468/EK sa určí na jeden mesiac.

Článok 17
Dôvernosť a šírenie informácií

1. Pri aplikácii tejto smernice Komisia v súlade s ustanoveniami rozhodnutia Komisie 2001/844/EK, ECSC, Euratom [14], prijme primerané opatrenia na ochranu informácií podliehajúcich požiadavke dôvernosti, ku ktorým má prístup, prípadne ktoré jej odovzdajú členské štáty.

   Členské štáty príjmu ekvivalentné opatrenia v súlade s relevantnou národnou legislatívou.

2. Personál vykonávajúci bezpečnostné inšpekcie alebo narábajúci s tajnými informáciami súvisiacimi s touto smernicou musí mať vhodný stupeň bezpečnostnej previerky členským štátom, ktorého národnosti dotyčný personál je.

3. Bez vplyvu na verejné právo prístupu k dokumentom ako to stanovuje nariadenie (EK) č. 1049/2001 Európskeho parlamentu a Rady[15], budú správy z inšpekcií a odpovede členských štátov, o ktorých hovorí článok 14 (4) utajené a nesmú byť zverejnené. Budú sprístupnené len pre príslušné orgány, ktoré ich poskytnú iba zainteresovaným stranám podľa princípu potreby vedieť v súlade s platnými národnými pravidlami pre šírenie tajných informácií.

4. Členské štáty budú, pokiaľ je to možné a v zhode s platnými národnými zákonmi, s informáciami z inšpekčných správ a odpovedí členských štátov, ak sa vzťahujú na iné členské štáty, narábať ako s tajnými informáciami.

5. Ak nie je jasné, či sa majú inšpekčné správy a odpovede zverejniť alebo nie, členské štáty alebo Komisia budú o tejto otázke konzultovať s príslušným členským štátom.

Článok 18
Sankcie

Členské štáty zabezpečia zavedenie efektívnych, úmerných a odradzujúcich sankcií za porušenia národných ustanovení schválených v zhode s touto smernicou.

---

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

Článok 19
Implementácia

1. Členské štáty uvedú do platnosti zákony, nariadenia a administratívne ustanovenia potrebné na vytvorenie zhody s touto smernicou skôr než […] [jeden rok od dátumu jej vstupu do platnosti]. Bezodkladne budú o tom informovať Komisiu.

   Ak členské štáty príjmu tieto ustanovenia, mali by obsahovať odkaz na túto smernicu, alebo by ich mal takýto odkaz sprevádzať v prípade ich oficiálnej publikácie. Členské štáty musia rozhodnúť, ako takúto referenciu uskutočnia.

2. Členské štáty poskytnú Komisii text hlavných ustanovení národného práva, ktoré príjmu na poli, ktoré sa kryje s rozsahom tejto smernice.

Článok 20
Vstup do platnosti

Táto smernica vstúpi do platnosti v dvadsiaty deň odo dňa jej publikácie v *Oficiálnom žurnáli Európskej únie.*

Článok 21
Adresáti

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli,

Za Európsky parlament	*Za Radu*
Predseda	*Predseda*

PRÍLOHA I
Posúdenie bezpečnosti prístavov

Posúdenie bezpečnosti prístavov tvorí základ pre vypracovanie plánu bezpečnosti a pre jeho eventuálnu implementáciu. Posúdenie bezpečnosti prístavov by sa malo vzťahovať na nasledujúce prvky:

– identifikáciu a ohodnotenie dôležitého majetku a infraštruktúry, ktorú je potrebné ochraňovať;

– identifikáciu možných hrozieb pre majetok a infraštruktúru a pravdepodobnosť ich výskytu na účely zostavenia a vytvorenia priorít v bezpečnostných opatreniach;

– identifikáciu, výber a určenie priorít protiopatrení a procedurálnych zmien a ich úroveň efektivity v znižovaní zraniteľnosti; a

– identifikáciu slabín, vrátane ľudského faktora v infraštruktúre, stratégie a postupy.

Na tieto účely by posúdenie malo pokrývať prinajmenšom nasledujúce aspekty:

– určiť všetky oblasti relevantné z hľadiska bezpečnosti prístavu, a tým aj stanoviť hranice prístavu. Týka sa to aj prístavných zariadení, ktoré už spadajú pod nariadenie (EK) č. …/…. a ktorých posúdenie rizík poslúži ako základ;

– identifikovať bezpečnostné záležitosti pochádzajúce z rozhrania medzi opatreniami bezpečnosti prístavných zariadení a inými opatreniami bezpečnosti prístavov;

– identifikovať rizikové skupiny v rámci personálu pracujúceho v prístave;

– rozčleniť prístav, ak je to efektívne, podľa pravdepodobnosti, že sa tá-ktorá časť stane cieľom úmyselných protizákonných činov. Oblasti sa nebudú posudzovať iba na základe ich priameho profilu ako potenciálne ciele, ale taktiež na základe ich potenciálnej úlohy priechodu v prípade, že by sa cieľom útoku stali susedné oblasti;

– identifikovať variácie rizík, napríklad tie, ktoré sa zakladajú na sezónnosti;

– určiť špecifické charakteristiky každej podoblasti, ako sú sídla závodov, vchody či vjazdy, dodávka energie, komunikačné systémy, vlastníctva a užívateľov, ako aj ďalších prvkov, ktoré sa považujú za relevantné z hľadiska bezpečnosti;

– identifikovať potenciálne varianty priebehu ohrozenia pre každú identifikovanú podoblasť. Podoblasť, infraštruktúra, náklad, batožina, ľudia alebo dopravné zariadenie v rámci tejto oblasti môže byť priamym terčom identifikovanej hrozby, alebo môže byť súčasťou širšej oblasti vyvinutej vo variante priebehu ohrozenia;

– identifikovať špecifické následky variantu priebehu ohrozenia. Následky môžu vplývať na jednu alebo viac podoblastí. Identifikovať treba tak priame ako aj nepriame následky. Zvláštnu pozornosť treba venovať riziku ľudských obetí;

– identifikovať možnosť zložených následkov činov protiprávneho rozhrania;

– určiť zraniteľné miesta každej podoblasti;

– identifikovať všetky organizačné aspekty relevantné z hľadiska celkovej bezpečnosti prístavu, vrátane rozdelenia všetkých orgánov významných pre bezpečnosť, jestvujúcich pravidiel a postupov;

– určiť zraniteľné miesta bezpečnosti prístavu vo vzťahu k organizačným, legislatívnym a procedurálnym aspektom;

– určiť opatrenia, postupy a kroky cielené na redukovanie kritických zraniteľných miest. Zvláštnu pozornosť treba venovať potrebe a prostriedkom kontroly alebo obmedzeniam prístupu v celom prístave alebo do špecifických častí prístavu, vrátane identifikácie cestujúcich, zamestnancov prístavu alebo iných pracovníkov, návštevníkov a lodných posádok, požiadaviek monitoringu oblasti alebo činností, kontroly nákladu a batožiny. Opatrenia, postupy a kroky by mali byť v zhode so zaznamenaným rizikom, ktoré môže byť rôzne v rozličných častiach prístavu;

– určiť organizačnú štruktúru na podporu zvýšenia bezpečnosti prístavu;

– stanoviť, ako je potrebné posilniť opatrenia, postupy a kroky v prípade zvýšeného stupňa bezpečnosti;

– identifikovať špecifické požiadavky narábania s vecami bezpečnosti, ako napríklad s ‘podozrivým’ nákladom, batožinou, (palivovým) zásobníkom, zásobami alebo osobami, neznámymi balíkmi, známym nebezpečenstvom (napríklad bombou). Tieto požiadavky by mali analyzovať podmienky vhodnosti ich odbavenia na mieste alebo po ich presune do zabezpečenej oblasti;

– stanoviť opatrenia, postupy a kroky zacielené na obmedzenie a zmiernenie následkov;

– stanoviť rozdelenie úloh, ktoré umožňuje primeranú a správnu implementáciu identifikovaných opatrení, postupov a činností;

– tam kde je to vhodné, venovať zvláštnu pozornosť vzťahu k iným bezpečnostným plánom (napríklad plánom bezpečnosti prístavných zariadení) a k iným jestvujúcim bezpečnostným opatreniam. Treba venovať pozornosť vzťahu k iným reakčným plánom (napríklad reakčný plán pre únik ropy, plán pre výnimočnú situáciu v prístave, plán pre lekársky zásah, plán pre jadrovú haváriu, atď.);

– stanoviť požiadavky komunikácie údajov pre implementáciu opatrení a postupov;

– venovať zvláštnu pozornosť opatreniam na ochranu tajných bezpečnostných informácií pred prezradením. Určiť požiadavky princípu potreby vedieť na všetkých priamo zapojených ako aj na širokú verejnosť v prípade potreby.

PRÍLOHA II
Plán bezpečnosti prístavov

Plán bezpečnosti prístavov stanovuje opatrenia bezpečnosti prístavov. Zakladá sa na zisteniach posúdenia bezpečnosti prístavov. Jasne a podrobne určí potrebné opatrenia. Bude tiež obsahovať kontrolný mechanizmus umožňujúci v prípade potreby použiť nápravné opatrenia.

Plán bezpečnosti prístavu bude vychádzať z nasledujúcich všeobecných aspektov:

– Definovanie všetkých oblastí, ktoré sú relevantné z hľadiska bezpečnosti prístavov. V závislosti od posúdenia bezpečnosti prístavov, opatrení, postupov a krokov sa môžu tieto oblasti líšiť od jednej podoblasti k druhej. Samozrejme, niektoré podoblasti si môžu vyžadovať prísnejšie preventívne opatrenia ako iné. Treba venovať zvýšenú pozornosť rozhraniam medzi podoblasťami, tak ako sú určené v posúdení bezpečnosti prístavov;

– Zaistenie koordinácie medzi bezpečnostnými opatreniami pre oblasti s rôznymi bezpečnostnými charakteristikami;

– Zabezpečenie, v prípade potreby, rôznych opatrení so zreteľom na rozličné časti prístavu, meniace sa stupne bezpečnosti a špecifické informácie.

Vychádzajúc z týchto všeobecných aspektov plán bezpečnosti prístavov určí úlohy a špecifikuje pracovné plány v nasledujúcich oblastiach:

– prístupové požiadavky. V niektorých oblastiach nadobudnú požiadavky účinnosť len vtedy, ak stupeň bezpečnosti prekročí minimálny prah. Všetky požiadavky a prahy by mali byť komplexne zahrnuté v pláne bezpečnosti prístavov;

– požiadavky kontroly dokladov, batožiny a nákladu. Požiadavky môžu a nemusia platiť pre podoblasti; požiadavky môžu a nemusia platiť v plnej miere pre rôzne podoblasti. Osoby vstupujúce do podoblasti, alebo nachádzajúce sa v podoblasi môžu podliehať kontrole. Plán bezpečnosti prístavov bude primerane reagovať na zistenia posúdenia bezpečnosti prístavov, ktoré je nástrojom na určenie bezpečnostných požiadaviek každej podoblasti a na každom stupni bezpečnosti. Ak budú vyvinuté prideľovacie identifikačné karty na účely bezpečnosti prístavov, mali by sa zaviesť jasné postupy vydania, kontroly použitia a vrátenia takýchto dokumentov. Tieto postupy by mali zohľadniť špeciálne požiadavky konkrétnych skupín užívateľov prístavov tak, aby umožňovali jednoúčelové opatrenia s cieľom obmedzenia negatívnych dopadov požiadaviek prístupovej kontroly. Mali by sa vytvoriť kategórie vyčleňujúce prinajmenšom námorníkov, úradných zástupcov, ľudí, ktorí permanentne pracujú v prístave, ľudí, ktorí pravidelne pracujú v prístave, alebo prístav pravidelne navštevujú, obyvateľov, ktorí bývajú v prístave a ľudí, ktorí príležitostne pracujú v prístave, alebo prístav príležitostne navštevujú;

– spolupráca s úradmi kontroly nákladu, batožiny a cestujúcich. Ak je potrebné, plán zabezpečí prepojenie informačného a odbavovacieho systému týchto úradov, vrátane možných odbavovacích systémov pred príchodom.

– postupy a opatrenia pre zaobchádzanie s podozrivým nákladom, batožinou, (palivovým) zásobníkom, zásobami alebo osobami, vrátane určenia zabezpečenej oblasti; ako aj pre ďalšie bezpečnostné záležitosti a porušenia bezpečnosti prístavu;

– požiadavky monitoringu pre podoblasti alebo činnosti v rámci podoblastí. Tak potreba ako aj možné technické riešenia sa budú odvodzovať z posúdenia bezpečnosti prístavu;

– osadenie značiek. V oblastiach s nejakými požiadavkami (prístupovými a/alebo kontrolnými) by sa mali osadiť patričné značky. Kontrolné a prístupové požiadavky musia primerane zohľadniť všetky existujúce relevantné zákony a prax. Monitoring činností by mal byť vhodne označený, ak to požaduje národná legislatíva;

– spravodajské a bezpečnostné odbavenie. O každej relevantnej bezpečnostnej informácii je nutné primerane referovať v súlade s normami bezpečnostného odbavenia, ktoré obsahuje plán. So zreteľom na dôverný charakter niektorých informácií bude spravodajstvo vychádzať z princípu potreby vedieť, ale v prípade potreby bude zahrnovať postupy pri správach určených pre širokú verejnosť. Normy bezpečnostného odbavenia budú tvoriť súčasť plánu a zamerané sú na ochranu informácií dôverného bezpečnostného charakteru pred neoprávneným vyzradením.

– spravodajstvo o bezpečnostných incidentoch. So zámerom zabezpečiť rýchlu reakciu by plán bezpečnosti prístavov mal stanoviť jasné spravodajské požiadavky na referenta bezpečnosti prístavu vzťahujúce sa na všetky bezpečnostné incidenty a/alebo na zodpovedný úrad bezpečnosti prístavov.

– integrácia do iných preventívnych plánov a činností. Plán by sa mal špecificky zaoberať integráciou do iných preventívnych a kontrolných činností platných v prístave.

– integrácia do iných reakčných plánov a/alebo zahrnutie špecifických reakčných opatrení, postupov a činností. Plán by mal rozpracovať interakciu a koordináciu s inými reakčnými a núdzovými plánmi pre prípady potreby riešenia nevyhnutných konfliktov a nedostatkov.

– požiadavky výcviku a cvičení.

– prevádzková organizácia bezpečnosti prístavov a pracovné postupy. Plán bezpečnosti prístavov rozpracuje organizáciu bezpečnosti prístavov, rozdelenie jej úloh a pracovné postupy. Rovnako rozpracuje aj koordináciu s referentmi bezpečnosti prístavných zariadení a lodnej bezpečnosti, ak je to potrebné. Určí úlohy výboru bezpečnosti prístavov, ak tento existuje.

– postupy na adaptáciu a aktualizáciu plánu bezpečnosti prístavov.

PRÍLOHA III
Základné požiadavky výcviku

Rôzne druhy cvičení, ktoré môžu zahŕňať účasť referentov bezpečnosti prístavných zariadení v spojení s príslušnými úradmi členských štátov, referentov bezpečnosti obchodných spoločností alebo referentov bezpečnosti lodí, ak sú k dispozícii, by sa mali realizovať najmenej jedenkrát v každom kalendárnom roku s maximálnym časovým odstupom do 18 mesiacov medzi jednotlivými cvičeniami. Požiadavka účasti referentov bezpečnosti obchodných spoločností alebo referentov bezpečnosti lodí na spoločných cvičeniach by sa mala stanoviť so zreteľom na bezpečnostné a pracovné dôsledky pre danú loď. Tieto cvičenia by mali preveriť komunikáciu, koordináciu, dostupnosť zdrojov a reakčnú schopnosť. Tieto cvičenia môžu byť:

(1) v plnom rozsahu alebo naživo;

(2) stolové simulácie alebo semináre; alebo

(3) kombinované s inými cvičeniami ako sú poplašné cvičenia alebo iné cvičenia štátnych úradov prístavu.

PRÍLOHA IV
Podmienky, ktoré musí splniť uznávaná organizácia bezpečnosti prístavov

Uznávaná organizácia bezpečnosti prístavov by mala byť schopná preukázať:

(1) expertízu v príslušných aspektoch bezpečnosti prístavov;

(2) primerané znalosti o prevádzke prístavov, vrátane znalostí o stavebných plánoch a konštrukcii;

(3) primerané znalosti o iných prevádzkových činnostiach, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti a ktoré môžu potenciálne ovplyvniť bezpečnosť prístavov;

(4) schopnosť odhadnúť pravdepodobné riziká bezpečnosti prístavov;

(5) schopnosť udržiavať a zlepšovať expertízu bezpečnosti prístavov svojho personálu;

(6) schopnosť monitorovať neustálu spoľahlivosť svojho personálu;

(7) schopnosť dodržiavať primerané opatrenia na predchádzanie neoprávnenému vyzradeniu alebo neoprávnenému prístupu k dôverným bezpečnostným materiálom;

(8) znalosť príslušnej národnej a medzinárodnej legislatívy a bezpečnostných požiadaviek;

(9) znalosť súčasných bezpečnostných hrozieb a vzorov;

(10) znalosť rozpoznania a odhalenia zbraní, nebezpečných látok a nástrojov;

(11) znalosť rozpoznania charakteristických čŕt a vzorov správania osôb, ktoré môžu potenciálne ohroziť bezpečnosť prístavov, na nediskriminačnej báze;

(12) znalosť metód, ktoré sa využívajú na obchádzanie bezpečnostných opatrení;

(13) znalosť bezpečnostných a monitorovacích zariadení a systémov a ich prevádzkových obmedzení.

Uznávaná organizácia bezpečnosti prístavov, ktorá vykonala posúdenie bezpečnosti prístavu alebo revíziu takého posúdenia, nie je oprávnená vypracovať alebo revidovať plán bezpečnosti pre ten istý prístav, pre ktorý posúdenie alebo revíziu sama vykonala.

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.