KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 28.5.2004
KOM(2004) 393 končno

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Spremenjen Predlog

DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o krepitvi varnosti v pristaniščih

(predložena s strani Komisije)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

SPLOŠNI UVOD

Sporočilo Komisije o pomorski varnosti (COM(2003) 229 končen), vključno s predlogom o varnosti na ladjah ter med ladjami in pristanišči, ki je trenutno v zakonodajnem postopku in ga bomo v tem dokumentu navajali kot Uredbo (ES) št. …/…, opredeljuje varnost v pristaniščih kot potreben drugi korak, s katerim se zavaruje tako pristanišče kot tudi vmesno območje med pristaniščem in zaledjem. Potreba po varovanju in zaščiti se tako nanaša na delavce v pristaniščih in na obiskovalce, na infrastrukturo in opremo, vključno s prevoznimi sredstvi. Ta predlog temelji na omenjenem sporočilu.

ZAKAJ SO PRISTANIŠČA OGROŽENA?

Pristanišča predstavljajo pomemben člen v celotni transportni verigi, saj povezujejo pomorsko trgovino in pretok potnikov na morju s tistim v notranjosti. V pristaniščih pogosto pretovarjajo za velike kemične in petrokemične proizvodne centre in/ali pa se pristanišča nahajajo blizu mest. Jasno je torej, da lahko teroristični napadi na pristanišča resno ohromijo transportni sistem, škodljivo vplivajo na bližnjo industrijo in hkrati neposredno škodujejo ljudem v pristanišču in prebivalstvu v soseščini. Komisija zato v tem kontekstu predlaga oblikovanje celovite politike glede varnosti v pristaniščih.

MEDNARODNI VIDIK

Delovanje Mednarodne pomorske organizacije (IMO[1]) je vplivalo tudi na spremembe kodeksov SOLAS[2] in ISPS[3]. Komisija je predlagala uredbo, ki bi te ukrepe vključila v zavezujoče pravo Skupnosti (COM(2003) 229 konč.). Zakonodajni postopek trenutno še poteka.

Čeprav delovna skupina v okviru IMO-ILO[4] trenutno pripravlja Kodeks ravnanja glede varnosti v pristanišču, rezultatov še ne gre pričakovati takoj. Poudariti je treba tudi, da tak zakonik ne bo pravno zavezujoč. Komisija zato meni, da bi morala EU nadaljevati s svojimi načrti v zvezi z varnostjo v pristaniščih. Ta predlog torej dopolnjuje delo IMO-ILO.

POTREBA PO DIREKTIVI O VARNOSTI V PRISTANIŠČIH

Spremembe kodeksa SOLAS, kodeks ISPS in predlagana uredba bodo vpeljali ukrepe na ladjah in pristaniški infrastrukturi ter tako okrepili pomorsko varnost.[5] Uredba (ES) št. …/… ne velja za tisto območje v pristanišču, ki predstavlja vmesnik ladja/pristanišče, tj. za terminal.[6] Razloga za ta predlog sta dva: okrepiti varnost tudi na pristaniških območjih, ki jih

---

1 IMO: Mednarodna pomorska organizacija.

2 SOLAS: Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju.

3 ISPS: Mednarodni kodeks o varnosti na ladjah in v pristaniščih.

4 ILO: Mednarodna organizacija dela.

5 "Pristaniška infrastruktura" v tem kontekstu pomeni območje, kjer potekajo dejavnosti med ladjo in pristaniščem; sem spadajo npr. sidrišča, privezi ter prihodi z morske strani, če je to primerno. "Razmerje med ladjo in pristaniščem" pomeni dogajanje oz. vzajemno delovanje, kadar je ladja neposredno vpletena v pretok oseb ali blaga ali v opravljanje pristaniških storitev na ali z ladje.

6 Čeprav bi države članice "pristaniško infrastrukturo" teoretično lahko interpretirale tako široko, da bi vključevala celotno pristanišče, s čimer bi uporabo ISPS zakonika razširile na celotno pristanišče, na splošno velja, da je takšna interpretacija malo verjetna.

Uredba (ES) št. …/… ne pokriva, ter omogočiti, da se zaradi okrepljene varnosti na sosednjih pristaniških območjih izboljšajo tudi varnostni ukrepi, sprejeti na podlagi Uredbe (ES) št. …/… Ta predlog ne nalaga novih obveznosti na področjih, ki jih že pokriva Uredba (ES) št. …/…

Komisija zato meni, da mora ta direktiva doseči naslednje:

– Na ravni Skupnosti nadzorovati in zagotoviti ustrezno stopnjo varnosti v pristaniščih z izvajanjem in dopolnjevanjem varnostnih ukrepov, ki se nanašajo na vmesnik ladja/ pristanišče.

– Zagotoviti usklajeno izvajanje in enake pogoje v vsej Evropski uniji, tako da se komercialni uporabniki pristanišč ne bi soočali s prevelikimi razlikami.

– Zagotoviti, da se lahko obvezni varnostni ukrepi, ki veljajo za celotno pristanišče, izvajajo s pomočjo že obstoječih instrumentov iz Uredbe (ES) št. …/…, s čimer lahko države članice dosežejo maksimalno varnost z minimalnim dodatnim bremenom za pristanišča.

Z ozirom na raznovrstnost pristanišč na območju Skupnosti (velika-majhna, privatna-javna, itd.) kot tudi zaradi raznolikih dejavnosti, ki potekajo v teh pristaniščih (pretovarjanje, industrijska dejavnost, skladiščenje, transport, dejavnosti na okoljskih območjih, v predmestjih ter mnoge druge), je direktiva najprimernejše pravno sredstvo, ker je dovolj prilagodljiva in hkrati omogoča potrebno raven varnosti v pristaniščih, enotno v celotni Skupnosti.

Države članice so že vpeljale nekatere varnostne režime v pristaniščih. Ta direktiva dopušča obstoječe varnostne ukrepe in strukture, če upoštevajo pravila, določena v direktivi.

Komisija skladno s tem:

– **predlaga Evropskemu parlamentu in Svetu, naj čim prej sprejmeta to Direktivo o krepitvi varnosti v pristaniščih. Ta predlog dopolnjuje varnostne ukrepe, ki jih je uvedla Uredba o povečanju varnosti na ladjah in pristaniških napravah (Uredba (ES) št. …/…), saj varnostni režim razširja na celotno pristanišče. Novi predlog velja za katero koli pristanišče z eno ali več pristaniškimi napravami, zajetimi v Uredbi (ES) št. …/…**

VSEBINA DIREKTIVE O VARNOSTI V PRISTANIŠČIH

Ukrepi za povečanje varnosti v pristaniščih sledijo naslednjim načelom:

– varnost v pristaniščih dopolnjuje pomorsko varnost in varnost vmesnika ladja/ pristanišče ter zagotavlja, da se ti varnostni ukrepi dodatno okrepijo z varnostnimi ukrepi na območju celotnega pristanišča;

– na podlagi ocene varnosti v pristanišču se sprejme odločitev, kateri varnostni ukrepi pridejo v poštev ter kje in kdaj naj se izvajajo;

– ločimo tri različne stopnje zaščite, in sicer glede na stopnjo ogroženosti, ki je bodisi normalna, povečana ali neposredna;

– varnostni načrt za pristanišča določa vse ukrepe in podrobnosti v zvezi s krepitvijo varnosti v pristaniščih;

– pristaniški varnostni organi so zadolženi za sprejemanje in izvajanje ustreznih varnostnih ukrepov, in sicer na podlagi zgoraj omenjene ocene varnosti in varnostnega načrta;

– uradnik, zadolžen za varnost v pristanišču, usklajuje sprejemanje in izvajanje varnostnega načrta v pristanišču;

– odbor za varnost v pristanišču svetuje odgovornim organom;

– za učinkovito izvajanje zahtevanih ukrepov sta potrebna tudi primerno usposabljanje in nadzor.

SPLOŠNA NAČELA PREDLOGA

– Ta predlog predvideva iste varnostne strukture in telesa (npr. oceno varnosti, varnostnega uradnika, itd.) kot **Uredba (ES) št. …/…**, ki zagotavljajo celovit varnostni režim za celotno pomorsko logistično verigo, od plovila do vmesnika ladja/ pristanišče, vsega pristanišča ter vmesnika pristanišče/zaledje. Takšen pristop omogoča poenostavljene postopke, pa tudi sinergijo varnosti na različnih ravneh. Predlog direktive predvsem:

– poziva države članice, naj za potrebe direktive opredelijo meje svojih pristanišč;

– poziva države članice, naj zagotovijo ustrezne ocene varnosti v pristaniščih ter oblikujejo varnostne načrte za pristanišča;

– poziva države članice, naj sporočijo ocene glede varnosti v svojih pristaniščih, vključno z morebitnimi naknadnimi spremembami;

– poziva države članice, naj določijo pristojne varnostne organe za posamezna pristanišča ali za skupine pristanišč. Ti javni organi so zadolženi za sprejemanje in primerno izvajanje varnostnih ukrepov v pristaniščih;

– ugotavlja, da je potrebno za vsako posamezno pristanišče določiti uradnika, zadolženega za varnost v pristanišču, da se ustrezno uskladijo dejavnosti v zvezi z oblikovanjem varnostnega načrta in ocene varnosti v pristanišču, njunim ažuriranjem ter nadaljnjim ukrepanjem;

– vpeljuje splošno zahtevo po svetovalnem odboru za varnost v pristanišču, s predstavniki vseh pomembnih operativnih in vodstvenih funkcij v pristanišču;

– določa minimalne zahteve za varnostne načrte in ocene varnosti v pristanišču;

– zahteva, da se v državah članicah vzpostavijo centri, odgovorni za poročanje drugim državam članicam ter Komisiji;

– predvideva nadzorne postopke za spremljanje izvajanja ukrepov glede varnosti v pristaniščih;

– opredeljuje postopek za prilagajanje predpisov, navedenih v direktivi.

PRAVNI VIDIKI

Komisija predlaga, da se direktiva sprejme na podlagi člena 80(2) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, ne da bi to posegalo v nacionalno varnostno zakonodajo držav članic in v ukrepe, ki jih Skupnost lahko sprejme na podlagi naslova VI Pogodbe o Evropski uniji.

POSEBNA OBRAVNAVA

Člen 1:

Ta člen navaja vsebino direktive.

Člen 2:

Ta člen opredeljuje področje uporabe direktive.

Člen 3:

Ta člen vsebuje definicije temeljnih izrazov v direktivi.

Člen 4:

Ta člen državam članicam nalaga, da morajo uskladiti varnostne ukrepe v pristaniščih s tistimi, ki so jih sprejele na podlagi Uredbe o pomorski varnosti in varnosti pristaniške infrastrukture.

Člen 5:

Ta člen državam članicam nalaga, da morajo določiti pristaniške varnostne organe. Ti organi bodo zadolženi za sprejemanje in izvajanje ustreznih varnostnih ukrepov v pristaniščih.

Člen 6:

Ta člen države članice zavezuje k oblikovanju ocen o varnosti v vseh njihovih pristaniščih, za katera velja ta direktiva. Te ocene naj upoštevajo posebnosti različnih pristaniških enot, pa tudi ocene glede varnosti pristaniške infrastrukture znotraj meja pristanišča, ki izhajajo iz predpisov uredbe o pomorski varnosti. Podrobne zahteve v zvezi z oceno varnosti v pristanišču so zajete v Prilogi I.

Člen 7:

Ta člen zavezuje države članice, da morajo pripraviti varnostne načrte za vsa svoja pristanišča, na katera se nanaša ta direktiva. Ti načrti naj upoštevajo posebnosti različnih pristaniških enot, pa tudi varnostne načrte za pristaniško infrastrukturo znotraj meja pristanišča, ki izhajajo iz predpisov uredbe o pomorski varnosti. Podrobne zahteve v zvezi z varnostnim načrtom za pristanišče so zajete v Prilogi II. Ta člen navaja tudi potrebo po ustreznem usposabljanju in urjenju, pri čemer se nanaša na Prilogo III, ki določa osnovne zahteve glede usposabljanja.

Člen 8:

Ta direktiva vpeljuje sistem treh različnih stopenj zaščite. Države članice morajo ta tristopenjski sistem uvesti v svoja pristanišča, določiti morajo stopnje zaščite, ki veljajo za posamezne pristaniške enote in o tem (ter o morebitnih naknadnih spremembah) poročati. Poroča se v skladu z načelom 'potrebe po seznanitvi'.

Člen 9:

Člen 9 zahteva, da se za vsako pristanišče, ki ga pokriva ta direktiva, določi pristaniški varnostni uradnik s primernim poznavanjem lokalnih razmer ter z ustreznimi pooblastili za zagotavljanje in usklajevanje dejavnosti v zvezi z oblikovanjem in ažuriranjem varnostnih načrtov in ocen o varnosti ter z nadaljnjim ukrepanjem.

Člen 10:

V skladu s potrebo po optimalnem sodelovanju med operativnimi in javnimi organi v pristanišču ta člen določa ustanovitev svetovalnega odbora za varnost v pristanišču, v katerem bi bili zbrani vsi, ki so kakor koli udeleženi pri varnosti v pristanišču.

Člen 11:

Ta člen zahteva redno pregledovanje ocen o varnosti v pristaniščih.

Člen 12:

Člen 12 omogoča državam članicam, da za izvajanje potrebnih ukrepov določijo priznane organizacije, ki skrbijo za varnost v pristanišču, če te izpolnjujejo pogoje iz Priloge IV.

Člen 13:

Ta člen predvideva vzpostavitev nacionalnih kontaktnih točk za varnost v pristaniščih, ki bodo predstavljali kontaktne točke za Komisijo pri uresničevanju te direktive.

Člen 14:

V skladu s tem členom morajo države članice vzpostaviti ustrezen sistem rednega nadzorovanja varnostnih načrtov in njihovega izvajanja. Ta člen določa tudi postopek, s katerim Komisija z inšpekcijami preverja učinkovitost nadzora in ukrepov glede varnosti v pristaniščih.

Člen 15:

Ta člen omogoča sprejetje predpisov, ki bi določili usklajene postopke za izvajanje podrobnih določil, navedenih v prilogah te direktive. Takšne prilagoditve bo v skladu s postopkom iz člena 14 vodil Odbor.

Člen 16:

Komisiji pomaga odbor, ustanovljen z **Uredbo (ES) št. …/…** Ta odbor deluje v skladu z regulativnim postopkom (člena 5 in 7 Sklepa Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil [7]).

Člen 17:

Ti členi obravnavajo zaupnost podatkov, povezanih z varnostjo, zlasti inšpekcijskih poročil in odgovorov držav članic.

Člen 18:

Ta člen poziva države članice, naj vpeljejo učinkovite, sorazmerne in odvračilne kazni za kršitve te direktive.

Člen 19:

Ta člen države članice obvezuje, naj uveljavijo zakone, upravne in druge predpise, potrebne za izpolnjevanje te direktive, in sicer najkasneje eno leto po začetku veljavnosti direktive.

Člen 20:

Vsebuje podrobnosti glede začetka veljavnosti.

Člen 21:

Zadeva subjekte, ki jih ta direktiva nagovarja.

Priloga I:

Vsebuje podrobne zahteve v zvezi z oceno varnosti v pristanišču.

Priloga II:

Vsebuje podrobne zahteve v zvezi z oblikovanjem varnostnega načrta v pristanišču.

[7] UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

Priloga III:

Vsebuje osnovne zahteve glede usposabljanja.

Priloga IV:

Vsebuje podrobne pogoje, ki jih mora izpolnjevati priznana organizacija, zadolžena za varnost v pristanišču.

2004/0031 (COD)

Spremenjen predlog

DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o krepitvi varnosti v pristaniščih

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKIH UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije[8],

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[9],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[10],

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe[11],

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Nezakonite dejavnosti in terorizem zelo ogrožajo ideale demokracije in svobode, ki so temeljne vrednote Evropske unije.

(2) Ljudi, infrastrukturo in opremo, vključno s prevoznimi sredstvi, je treba zavarovati pred nezakonitimi dejavnostmi in njihovimi škodljivimi posledicami. Takšna zaščita koristi tako uporabnikom transportnih storitev, kot tudi gospodarstvu in celotni družbi.

(3) Evropski parlament in Svet sta na dan/mesec/2003 sprejela Uredbo (ES) št. …/… o pomorski varnosti. Ta uredba določa ukrepe v zvezi s pomorsko varnostjo, ki predstavljajo le del ukrepov, s katerimi bi lahko zagotovili ustrezno stopnjo varnosti celotne transportne verige, kakor koli povezane s pomorskim prometom. Ukrepi te uredbe so omejeni na varnost na krovu plovil in neposreden odnos med ladjo in pristaniščem.

(4) Potrebno je vpeljati varnostne ukrepe v pristanišču, s katerimi bi omogočili največjo možno stopnjo zaščite za pomorsko in pristaniško industrijo. Ti ukrepi morajo presegati odnos med ladjo in pristaniščem ter zajemati celotno pristaniško območje, s čimer bi varnostne ukrepe iz Uredbe (ES) …/… razširili tudi na sosednja območja. Ti ukrepi se nanašajo na pristanišča z eno ali več pristaniškimi napravami, ki jih pokriva Uredba (ES) …/… .

---

8 UL C […], […], str. […].
9 UL C […], […], str. […].
10 UL C […], […], str. […].
11 UL C […], […], str. […].

(5) Zastavljene cilje, ki so v zvezi z varnostjo zapisani v uvodni navedbi 2, lahko dosežemo s primernimi ukrepi na področju pristaniške politike, zlasti z vzpostavitvijo enotnih varnostnih standardov v vseh pristaniščih Skupnosti, ne da bi pri tem posegali v pravila držav članic na področju nacionalne varnosti in ukrepov, sprejetih na podlagi Poglavja VI Pogodbe o Evropski uniji.

(6) Države članice naj na podlagi podrobnih ocen o varnosti določijo meje pristaniških območij, pomembnih za varnost, ter določijo tudi različne ukrepe, s katerimi lahko zagotovijo ustrezno varnost v pristaniščih. Ti ukrepi naj ustrezajo različnim stopnjam zaščite in naj odražajo različne stopnje tveganja v posameznih pristaniških območjih.

(7) Države članice naj v skladu z ocenami o varnosti oblikujejo varnostne načrte za pristanišča. Ker je potrebno za učinkovito izvajanje ukrepov jasno razdeliti naloge med vsemi vpletenimi, predpisane ukrepe pa je treba redno izvajati. Tako jasna delitev nalog kot ustaljeni postopki, zastavljeni v varnostnem načrtu, v veliki meri prispevajo k učinkovitosti preventivnih in naknadnih ukrepov v zvezi z varnostjo v pristanišču.

(8) **Plovila RO-RO so posebej izpostavljena nezakonitim dejanjem, zlasti kadar poleg tovora prevažajo tudi potnike. Na podlagi ocene tveganja se sprejmejo ustrezni ukrepi, ki zagotavljajo, da osebna in tovorna vozila na plovilu RO-RO, bodisi na notranjih ali pa mednarodnih linijah, ne ogrožajo plovila, potnikov, posadke ali tovora. Takšni ukrepi se izvajajo v pristanišču ali na mejah pristanišča, pred vstopom osebnih in tovornih vozil na plovilo, in sicer tako, da se pri tem čim manj ovira ostale dejavnosti.**

(9) Države članice naj zagotovijo, da vse vpletene strani dobro razumejo svoje zadolžitve v zvezi z varnostjo v pristanišču. Države članice naj nadzorujejo spoštovanje varnostnih pravil, za vsa pristanišča določile varnostne organe z jasnimi nalogami in pooblastijo, odobrijo vse ocene in varnostne načrte za svoja pristanišča, določijo in obveščajo o stopnjah varnosti, zagotovijo izvajanje, usklajevanje in obveščanje o ukrepih ter povečajo učinkovitost varnostnih ukrepov in budnega spremljanja s pomočjo vzpostavitve svetovalnice znotraj pristaniške skupnosti.

(10) Države članice naj odobrijo ocene in varnostne načrte ter nadzorujejo njihovo izvajanje v pristanišču. Komisija naj z inšpekcijami nadzoruje učinkovitost izvajanja ukrepov.

(11) Države članice naj vzpostavijo nacionalne kontaktne točke za komuniciranje s Komisijo in ostalimi članicami.

(12) Ta direktiva spoštuje temeljne pravice in načela, navedena v Listini o temeljnih pravicah Evropske unije.

(13) Ukrepi, potrebni za izvajanje te direktive, se sprejmejo v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil[12]. Treba je določiti postopek za prilagajanje te direktive razvoju mednarodnih instrumentov in, v skladu z izkušnjami, postopek za

[12] UL L 184, 17.1.1999, str. 23.

prilagajanje in dopolnjevanje podrobnih določil iz Prilog k tej direktivi, pri čemer področje uporabe direktive ostaja nespremenjeno.

(14) Ker v direktivi zastavljenih ciljev, t.j. sprejetja in izvajanja uravnoteženih ukrepov na področju pomorskega prometa in pristaniške politike, ni mogoče zadovoljivo doseči z ukrepi držav članic in jih je zato lažje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o ustanovitvi Evropske unije. V skladu z načelom sorazmernosti iz istega člena je ta direktiva omejena na temeljne skupne standarde, potrebne za dosego varnosti v pristaniščih, in ne presega nujno potrebnega za dosego zastavljenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1
Vsebina

1. Glavni cilj te direktive je sprejetje in izvajanje ukrepov na ravni Skupnosti za povečanje varnosti v pristaniščih spričo namernih nezakonitih dejanj.

   Poleg tega naj bi zagotovila, da se varnostni ukrepi iz Uredbe (ES) št. …/… razširijo in upoštevajo tudi za sosednja pristaniška območja.

2. Ukrepi, na katere se nanaša odstavek 1, zajemajo:

   a) vzpostavitev skupnih osnovnih pravil o varnostnih ukrepih v pristanišču;

   b) vzpostavitev mehanizmov za izvajanje teh pravil;

   c) vzpostavitev ustreznega mehanizma za spremljanje izvajanja in spoštovanja določil te direktive.

Člen 2
Področje uporabe

1. Ta direktiva se nanaša na varnostne ukrepe, ki veljajo za osebe, infrastrukturo in opremo ter prevozna sredstva v pristaniščih, kot tudi na sosednjih območjih, kadar ti neposredno ali posredno vplivajo na varnost v pristanišču.

2. Ukrepi iz te direktive veljajo za vsa pristanišča na ozemlju države članice, v katerih se nahaja ena ali več pristaniških infrastruktur, ki jih pokriva Uredba (ES) št. …/…

3. Države članice za potrebe direktive določijo meje za vsako posamezno pristanišče, ob upoštevanju informacij iz ocene, podane o varnosti v pristanišču.

4. Kadar država članica meje pristaniške infrastrukture v smislu Uredbe (ES) št. …/… določi tako, da vključujejo celotno pristanišče, imajo določbe iz Uredbe (ES) št. …/… prednost pred določbami iz te direktive.

Člen 3
Definicije

V tej direktivi:

1. "Pristanišče" ali "morsko pristanišče" pomeni območje na kopnem in na morju, katerega dejavnosti in oprema sta prvenstveno namenjena sprejemu ladij, natovarjanju in raztovarjanju ladij, skladiščenju blaga, sprejemu in dostavljanju tega blaga, vkrcavanju in izkrcavanju potnikov.

2. "Vmesnik ladja/pristanišče" pomeni medsebojni vpliv, do katerega pride, ko dejavnosti, ki vključujejo gibanje oseb in pretok blaga ali opravljanje pristaniških storitev na ali iz ladje, neposredno in takoj vplivajo na ladjo.

3. "Pristaniška infrastruktura" pomeni območje, kjer poteka vmesnik ladja/pristanišče; sem spadajo npr. sidrišča, privezi ter pristopi z morske strani, če je to primerno.

4. "Nacionalna kontaktna točka za pomorsko varnost" pomeni telo, ki ga država članica določi za komuniciranje s Komisijo in ostalimi državami članicami in ki pospešuje, spremlja in obvešča o izvajanju ukrepov, določenih v tej direktivi, kot tudi v Uredbi (ES) št. …/… .

5. "Pristaniški varnostni organ" pomeni organ, ki je v določenem pristanišču zadolžen za varnost.

Člen 4
Usklajevanje z ukrepi iz Uredbe (ES) št. …/…

Države članice zagotovijo, da so varnostni ukrepi v pristaniščih, ki jih določa ta direktiva, skrbno usklajeni z ukrepi, sprejetimi na podlagi Uredbe (ES) št. …/… .

Člen 5
Pristaniški varnostni organ

1. Države članice določijo pristaniški varnostni organ v vsakem pristanišču, na katerega se nanaša ta direktiva. En pristaniški varnostni organ je lahko pristojen za več pristanišč hkrati.

2. Pristaniški varnostni organ je zadolžen za sprejemanje in izvajanje ustreznih ukrepov na področju varnosti v pristanišču, in sicer s pomočjo varnostnega načrta in ocene varnosti v pristanišču.

3. Države članice lahko v skladu z Uredbo (ES) št. …/… za pristaniške varnostne organe imenujejo 'pristojne organe za pomorsko varnost'.

Člen 6

Ocena varnosti v pristanišču

1. Države članice zagotovijo, da se za vsako pristanišče, na katerega se nanaša ta direktiva, poda ocena o varnosti. Pri teh ocenah se upoštevajo posebnosti različnih enot znotraj pristanišča, pa tudi ocene glede varnosti pristaniške infrastrukture znotraj meja pristanišča, kot to zahteva Uredba (ES) št. …/… . Države članice morajo odobriti ocene o varnosti pristanišča.

2. Vsaka ocena o varnosti v pristanišču se oblikuje v skladu s podrobnimi zahtevami iz Priloge I k tej direktivi.

3. Oceno o varnosti v pristanišču lahko poda priznana organizacija, zadolžena za varnost v pristanišču, kot je določeno v členu 12.

Člen 7

Varnostni načrt za pristanišče

1. Države članice zagotovijo, da se na osnovi ocene o varnosti v pristanišču oblikujejo, vzdržujejo in obnavljajo varnostni načrti. Varnostni načrti upoštevajo posebnosti različnih pristaniških enot ter vključujejo tudi varnostne načrte, ki so bili na podlagi Uredbe (ES) št. …/… sprejeti za pristaniško infrastrukturo znotraj meja pristanišča. Država članica odobri varnostni načrt za pristanišče. Izvajanje varnostnega načrta ni možno brez odobritve države članice.

2. Varnostni načrt za pristanišče za vsako izmed v členu 8 naštetih stopenj določa:

   a) obvezne postopke;

   b) ukrepe, ki jih je treba sprejeti;

   c) dejavnosti, ki jih treba opravljati.

3. Vsak varnostni načrt za pristanišče se oblikuje v skladu s podrobnimi zahtevami iz Priloge II k tej direktivi.

4. Varnostne načrte lahko oblikuje priznana organizacija, zadolžena za varnost v pristanišču, kot je določeno v členu 12.

5. Države članice zagotovijo, da se uresničevanje varnostnega načrta uskladi z ostalimi nadzornimi dejavnostmi v pristanišču.

6. Države članice zagotovijo ustrezno usposabljanje in urjenje, ob upoštevanju zahtev iz Priloge III k tej direktivi.

7. Varnostni načrt za pristanišče zagotavlja predvsem, da pristojni nacionalni organi na podlagi ocene tveganja izvajajo ustrezen nadzor nad varnostjo osebnih in tovornih vozil na plovilih, ki prevažajo tudi potnike.

Ta posebna zahteva se nanaša na notranje in mednarodne linije; v primeru mednarodnega prometa države članice podajo skupno oceno tveganja.

Člen 8
Stopnje zaščite

1. Države članice v pristaniščih vpeljejo večstopenjski sistem zaščite.

2. Kot je določeno z Uredbo (ES) št. …/…, obstajajo 3 ravni zaščite:

   – stopnja pomeni minimalne zaščitne ukrepe, ki naj se nenehno izvajajo;

   – stopnja pomeni ustrezne dodatne zaščitne in varnostne ukrepe, ki se izvajajo ob povečanem tveganju oz. ogroženosti;

   – stopnja pomeni nadaljnje posebne zaščitne ukrepe, ki se izvajajo ob neposredni nevarnosti, ko je zelo verjetno, da bo prišlo do incidenta, četudi ni mogoče natančno določiti ogroženega cilja.

3. Države članice določijo stopnjo zaščite v uporabi. Za vsako izmed stopenj zaščite lahko država članica določi različne ukrepe, ki se izvajajo v različnih delih pristanišča, v skladu z ocenami o varnosti v posameznih enotah pristanišča.

4. Države članice poročajo o stopnji zaščite, trenutno v veljavi v določenem pristanišču, kot tudi morebitne spremembe. Stopnje zaščite se na osnovi ‘potrebe po seznanitvi’ objavijo v skladu z varnostnim načrtom v pristanišču.

Člen 9
Uradnik, zadolžen za varnost v pristanišču

1. Za vsako pristanišče se imenuje uradnika, zadolženega za varnost. Vsako pristanišče ima svojega varnostnega uradnika. Bližnja manjša pristanišča lahko imajo skupnega uradnika, zadolženega za varnost v več pristaniščih.

2. Uradnik, zadolžen za varnost v pristanišču, predstavlja kontaktno točko za vse zadeve glede pristaniške varnosti. Imeti mora ustrezna pooblastila in poznati lokalne razmere, da lahko zagotovi in uskladi oblikovanje, obnavljanje in izvajanje pristaniškega varnostnega načrta ter ocene o varnosti v pristanišču.

3. Kadar so za varnost pristaniških naprav in infrastrukture v skladu z Uredbo (ES) št. …/… zadolženi posebni uradniki, morajo le-ti in uradnik, zadolžen za varnost v celotnem pristanišču, ustrezno sodelovati.

Člen 10
Odbor za varnost v pristanišču

1. Države članice ustanovijo odbore za varnost v pristanišču, ki v pristaniščih, za katere velja ta direktiva, posredujejo praktične nasvete, razen kadar so takšni odbori zaradi posebnega značaja pristanišča nepotrebni.

2. Sestava odbora za varnost v pristanišču se razlikuje med posameznimi pristanišči, vendar mora vedno odražati operativne funkcije in funkcije javnih organov v pristanišču. Odbor deluje po načelu ‘potrebe po seznanitvi’.

Člen 11

Pregledovanje ocen in načrtov

1. Države članice zagotovijo, da se ocene o varnosti v pristanišču in varnostni načrti revidirajo ob kakršni koli spremembi, pomembni za varnost v pristanišču. Na splošno naj se pregledajo vsaj vsakih pet let. Po pregledu mora država članica ponovno odobriti oceno o varnosti v pristanišču ter varnostni načrt, preden se lahko začne z izvajanjem revidiranega načrta.

2. Ocene o varnosti v pristanišču in varnostne načrte lahko v skladu s členom 12 pregleduje priznana organizacija, zadolžena za varnost v pristanišču.

Člen 12

Priznane organizacije, zadolžene za varnost v pristanišču

Države članice lahko za potrebe te direktive imenujejo priznane organizacije, zadolžene za varnost v pristanišču. Te organizacije morajo izpolnjevati pogoje iz Priloge IV.

Člen 13

Nacionalna kontaktna točka za varnost v pristanišču

Države članice za varnostne vidike v pristanišču v skladu z Uredbo (ES) št. …/… imenujejo nacionalno kontaktno točko za pomorsko varnost in varnost v pristaniščih.

Nacionalna kontaktna točka za varnost v pristaniščih Komisiji sporoči seznam pristanišč, za katera velja ta direktiva.

Nacionalna kontaktna točka za varnost v pristanišču sestavi in obnavlja podroben seznam organov, kot tudi uradnikov, zadolženih za varnost v pristaniščih. Ta seznam se posreduje Komisiji, v primeru sprememb pa ga je potrebno obnoviti.

Člen 14

Preverjanje izvajanja in ustreznosti

1. Države članice vzpostavijo sistem ustreznega in rednega nadzora nad varnostnimi načrti v pristaniščih ter njihovim uresničevanjem.

2. Komisija prične šest mesecev po datumu, določenem v členu 19, izvajati niz pregledov, vključno s pregledom izbranega vzorca pristanišč, s čimer nadzorujejo, kako države članice izvajajo to direktivo. Te inšpekcije naj upoštevajo podatke, ki jih posredujejo nacionalne kontaktne točke, vključno z njihovimi poročili. Postopki izvajanja inšpekcij se sprejmejo v skladu s postopkom, določenim v členu 16 (2).

3. Uradniki, ki jih Komisija v skladu z odstavkom 2 zadolži za izvajanje teh pregledov, lahko izvajajo svoje pristojnosti zgolj ob predložitvi pisnega potrdila, ki ga izda Komisija. To potrdilo navaja predmet, namen in datum pričetka pregleda oz. inšpekcije. Komisija prizadete države članice pravočasno obvesti o načrtovanem pregledu.

Država članica dovoli takšne preglede ter zagotovi, da jih dovolijo tudi ustrezni organi ali osebe.

4. Komisija o izsledkih inšpekcij obvesti zadevno državo članico, ki v primeru morebitnih pomanjkljivosti Komisijo v treh mesecih obvesti o ukrepih, ki jih je sprejela za izboljšanje situacije. Poročilo in odgovor nanj se posreduje tudi odboru iz člena 16.

Člen 15
Spremembe

Določila Prilog I do IV se spreminjajo v skladu s postopkom, določenim v členu 16(2), pri čemer področje delovanja te direktive ostaja nespremenjeno.

Člen 16
Postopek odbora

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen z Uredbo (ES) št. …/… in ki ga sestavljajo predstavniki držav članic, s predstavnikom Komisije na čelu.

2. V primeru sklicevanja na ta odstavek veljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES[13], ob upoštevanju določil člena 8 tega sklepa.

   V členu 5(6) Sklepa 1999/468/ES navedeno obdobje se določi za en mesec.

Člen 17
Zaupnost podatkov in razširjanje informacij

1. Pri izvajanju te direktive Komisija v skladu s Sklepom 2001/844/ES, ESPJ, Euratom[14], sprejme ustrezne ukrepe za zaščito podatkov, do katerih ima dostop ali ji jih posredujejo države članice in za katere veljajo pravila zaupnosti.

   Države članice v skladu z veljavno zakonodajo sprejmejo enakovredne ukrepe.

2. Vso osebje, ki izvaja varnostne preglede ali ki obravnava zaupne informacije v zvezi s to direktivo, morajo države članice, katerih državljanstvo ima osebje, ustrezno preveriti in potrditi njihovo zanesljivost.

3. Ne da bi to vplivalo na pravico javnega dostopa do dokumentov, kot je določeno v Uredbi (ES) št. 1049/2001 Evropskega parlamenta in Sveta[15], poročila inšpektorjev in odgovori držav članic nanje, kot je navedeno v členu 14(4) ostanejo tajni in se ne objavljajo. Na razpolago so samo primernim organom, ki jih lahko posredujejo zainteresiranim strankam zgolj po načelu ‘potrebe po seznanitvi’ in v skladu z nacionalnimi pravili o razširjanju informacij občutljive narave.

---

13 UL L 184, 17.7.1999, str. 23.
14 UL L 317, 3.12.2001, str. 1.
15 UL L 145, 31.5.2001, str. 43.

4. Države članice, kolikor je to mogoče in v skladu z nacionalno zakonodajo, obravnavajo kot zaupne vse informacije, ki izhajajo iz poročil in odgovorov držav članic, kadar se nanašajo na druge države članice.

5. Kadar ni jasno, ali se poročila inšpekcije in odgovori nanje lahko razkrijejo, se morajo države članice in Komisija posvetovati z vpleteno državo članico.

Člen 18
Sankcije

Države članice zagotovijo učinkovite, sorazmerne in odvračilne sankcije za kršitve nacionalnih določb, sprejetih na podlagi te direktive.

Člen 19
Izvajanje

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo najpozneje do [….] [12 mesecev po začetku veljave te direktive]. Države članice Komisiji nemudoma predložijo besedila sprejetih predpisov.

   Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji predložijo besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 20
Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unijei*.

Člen 21
Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*

PRILOGA I
Ocena varnosti v pristanišču

Ocena varnosti v pristanišču predstavlja osnovo, na kateri se nato oblikuje in tudi uresničuje varnostni načrt. Ocena varnosti v pristanišču mora vsebovati vsaj naslednje elemente:

– opredelitev in ovrednotenje pomembnega imetja in infrastrukture, ki jo je potrebno zaščititi;

– prepoznavanje morebitnih groženj imetju in infrastrukturi ter oceno dejanske verjetnosti, da se te grožnje uresničijo. Na osnovi teh ocen se lahko sprejmejo varnostni ukrepi in določijo prednostne naloge;

– opredelitev, izbiro in prednostno razvrščanje protiukrepov in spremenjenih postopkov ter raven njihove učinkovitosti pri zmanjševanju ranljivosti; ter

– ugotavljanje slabosti oz. šibkih točk infrastrukture, politik in postopkov, vključno s človeškim dejavnikom.

V ta namen mora ocena zajemati vsaj naslednje vidike:

– opredeliti vsa področja, ki so pomembna za varnost v pristanišču, kar med drugim pomeni tudi določitev meja pristanišča. To vključuje pristaniško infrastrukturo, na katero se že nanaša Uredba (ES) št. …/… in katere ocena tveganja služi kot osnova nadaljnjim ukrepom;

– opredeliti varnostna vprašanja, ki izhajajo iz razmerja med pristaniško infrastrukturo in ostalimi varnostnimi ukrepi v pristanišču;

– opredeliti tvegane skupine med osebjem, zaposlenim v pristanišču;

– če je potrebno, se pristanišče razdeli na manjše enote, glede na izpostavljenost teh enot namernim nezakonitim dejanjem. Pri tem se posamezne pristaniške enote ne ocenjuje zgolj glede na njihovo neposredno izpostavljenost, pač pa tudi na osnovi posredne ogroženosti in njihove prehodne vloge v primeru napada na sosednje enote;

– prepoznati, kako se tveganje spreminja, npr. glede na sezono;

– opredeliti posebne značilnosti posameznih pristaniških enot, kot je npr. lokacija, dostopnost, oskrba z električno energijo, komunikacijski sistem, lastništvo in uporabniki ter ostali elementi, ki so pomembni za varnost;

– opredeliti potencialne scenarije v primeru groženj za vsako določeno pristaniško enoto. Infrastruktura, tovor, prtljaga, ljudje ali transportna oprema v posameznih pristaniških enotah so lahko neposreden cilj prepoznanih groženj, ali pa so del širšega območja, opredeljenega v scenariju;

– opredeliti podrobne posledice scenarija v primeru ogroženosti. Posledice lahko zadevajo eno ali več pristaniških enot. Določiti je potrebno tako neposredne kot posredne posledice. Možnost človeških žrtev terja posebno pozornost;

– oceniti verjetnost verižnih učinkov nezakonitih dejanj;

– ugotoviti izpostavljenost oz. ogroženost posameznih pristaniških enot;

– opredeliti vse organizacijske vidike, ki so pomembni za splošno varnost v pristanišču, vključno z jasno delitvijo pooblastil, veljavnih pravil in postopkov v zvezi z varnostjo v pristanišču;

– prepoznati šibke točke v celotnem sistemu varnosti v pristanišču, zlasti glede organizacijskih, zakonodajnih in proceduralnih vidikov;

– opredeliti ukrepe, postopke in dejavnosti za zmanjšanje izpostavljenosti. Posebno pozornost zahtevajo sredstva za dostop, kontrola dostopa in omejitve dostopa do celotnega pristanišča ali do posameznih pristaniških enot, ki vključujejo identifikacijo potnikov, pristaniških uslužbencev in ostalih delavcev, obiskovalcev in ladijskih posadk, nadzor nad območjem in dejavnostmi, pregledovanje tovora in prtljage. Ukrepi, postopki in dejavnosti naj bodo usklajeni s predvidenim tveganjem, ki se lahko razlikuje med posameznimi pristaniškimi enotami;

– opredelitev organizacijske strukture, ki je zadolžena za povečanje varnosti v pristanišču;

– ugotoviti, kako izboljšati ukrepe, postopke in dejavnosti v primeru zvišanja stopnje zaščite;

– opredeliti posebne zahteve in postopke v nevarnih situacijah, npr. v primeru ‘sumljivega’ tovora, prtljage, goriva in drugih zalog, oseb, neznanih paketov in znanih nevarnosti (npr. bomb). Določiti je treba tudi, ali se te sumljive predmete in osebe obravnava na mestu ali šele po premestitvi na varovano območje;

– opredeliti ukrepe, postopke in dejavnosti za omejevanje in ublažitev posledic;

– jasno razdeliti naloge, kar omogoča ustrezno in pravilno izvajanje sprejetih ukrepov, postopkov in dejavnosti;

– posvečati posebno pozornost, kadar je to primerno, odnosu z ostalimi varnostnimi načrti v pristanišču (npr. z varnostnim načrtom za pristaniško infrastrukturo) in z že obstoječimi varnostnimi ukrepi. Prav tako se posveča pozornost odnosom z ostalimi načrti za odzivanje (npr. v primeru razlitja nafte, nepredvidljivih dogodkov, medicinske intervencije, jedrske katastrofe itd.);

– obvezno poročanje o izvajanju ukrepov in postopkov;

– posvečati posebno pozornost ukrepom za zaščito občutljivih podatkov pred razkritjem. Opredeliti primere, ko je potrebno seznaniti vse, ki so neposredno vpleteni, kjer je primerno, pa tudi javnost.

PRILOGA II
Varnostni načrt za pristanišče

Varnostni načrt za pristanišče določa varnostno ureditev v pristanišču. Temelji na ugotovitvah ocene o varnosti v pristanišču in jasno določa podrobne ukrepe. Vsebovati mora nadzorni mehanizem, ki po potrebi dopušča korektivne ukrepe.

Varnostni načrt za pristanišče temelji na naslednjih splošnih vidikih:

– določa vsa področja, ki so pomembna za varnost v pristanišču. Ukrepi, postopki in dejavnosti se lahko glede na oceno o varnosti razlikujejo za posamezne pristaniške enote. V nekaterih pristaniških območjih so dejansko potrebni strožji preventivni ukrepi kot v drugih. Posebno pozornost se posveča območjem med posameznimi pristaniškimi enotami, tako kot je določeno v oceni varnosti v pristanišču;

– zagotavlja usklajevanje varnostnih ukrepov med območji z različnimi značilnostmi in stopnjami ogroženosti;

– omogoča prilagajanje ukrepov, kot to narekujejo različni deli pristanišča, različne stopnje zaščite ter posebna poročila;

Na osnovi teh splošnih vidikov varnostni načrt nalaga dolžnosti in določa delovne načrte na naslednjih področjih:

– pogoji dostopa. Za nekatera območja se dostop pogojuje le v primeru, da stopnja zaščite preseže določeno mejno vrednost. Vsi pogoji in mejne vrednosti se razumljivo vključijo v varnostni načrt;

– identifikacija, pregledovanje prtljage in tovora. Te zahteve se lahko nanašajo na posamezne pristaniške enote, ali pa tudi ne, oziroma zanje ne veljajo v celoti. Osebe, ki vstopajo ali se nahajajo v eni izmed pristaniških enot, se lahko nadzoruje. Varnostni načrt za pristanišče ustrezno upošteva in se prilagaja oceni o varnosti v pristanišču, le-ta je namreč tisto orodje, na osnovi katerega se postavljajo varnostne zahteve za vsako posamezno pristaniško enoto in za vsako stopnjo zaščite. Po uvedbi identifikacijskih kartic se določijo jasni postopki za izdajo, nadzor nad uporabo ter vračilo teh kartic. Ti postopki upoštevajo značilnosti različnih skupin uporabnikov v pristanišču, in dopuščajo posebne ukrepe, da bi omejili negativne posledice pogojevanega dostopa. Kategorije vključujejo vsaj mornarje, pooblaščene uradnike, stalno zaposlene v pristanišču, osebe, ki redno delajo v pristanišču ali ga obiskujejo, prebivalci pristanišča ter osebe, ki občasno delajo v pristanišču ali ga obiskujejo;

– sodelovanje z organi in osebjem, ki nadzoruje tovor, prtljago in potnike. Kjer je potrebno, se izmenjuje ter povezuje informacije in sistemska sporočila organov, pristojnih za nadzor, vključno s sistemskimi sporočili pred prihodom v pristanišče.

– postopki in ukrepi za rokovanje s sumljivim tovorom, prtljago, gorivom in ostalimi zalogami ter z osebami, pri čemer je potrebno določiti varovana območja; pa tudi postopki in ukrepi v primeru drugih situacij ogrožanja varnosti in kršitev varnosti v pristanišču;

– zahteve po nadzorovanju pristaniških enot ali dejavnosti znotraj teh enot. Tako potreba po nadzoru kot tudi morebitne tehnične rešitve izhajajo iz ocene varnosti za posamezne pristaniške enote;

– označevanje. Območja, za katere veljajo posebne zahteve (glede dostopa in/ali nadzora) se ustrezno označijo. Zahteve glede nadzora in dostopa upoštevajo ustrezne veljavne zakone in prakso. Nadzor dejavnosti se ustrezno označi, če tako zahteva nacionalna zakonodaja;

– poročanje in varnostno preverjanje. O vseh pomembnih varnostnih informacijah se poroča v skladu z določili o varnostnem preverjanju, vključenimi v načrtu. Z ozirom na občutljivost nekaterih podatkov se poroča samo po potrebi, vendar lahko to vključuje tudi postopke za obveščanje javnosti. K načrtu spada tudi varnostno preverjanje, ki ščiti občutljive podatke pred razkritjem nepooblaščeni osebi.

– poročanje o primerih ogrožanja varnosti. Da se zagotovi hiter odziv, mora varnostni načrt jasno zahtevati poročanje uradniku, zadolženemu za varnost v pristanišču in/ali pristojnemu organu za varnost v pristanišču, o vseh primerih ogrožanja varnosti.

– povezovanje z ostalimi preventivnimi načrti ali dejavnostmi. Načrt posebej obravnava povezovanje z ostalimi preventivnimi in nadzornimi dejavnostmi, ki veljajo v pristanišču.

– povezovanje z ostalimi načrti za odzivanje in/ali določanje posebnih ukrepov, postopkov in dejavnosti za odzivanje. Načrt naj podrobno določa povezovanje in usklajevanje z ostalimi načrti za odzivanje in načrti za ukrepanje ob izrednih dogodkih. Nesporazumi in pomanjkljivosti se rešujejo po potrebi.

– potreba po usposabljanju in urjenju.

– Organizacija, zadolžena za varnost v pristanišču, ter delovni postopki. Varnostni načrt za pristanišče določa organizacijo, zadolženo za varnost v pristanišču, delitev nalog in delovne postopke v tej organizaciji. Prav tako po potrebi podrobno določa usklajevanje z uradniki, zadolženimi za varnost pristaniške infrastrukture ter na ladjah. V varnostnem načrtu so opredeljene tudi naloge varnostnega odbora, če le-ta obstaja.

– postopki za prilagajanje in posodabljanje varnostnega načrta za pristanišče.

PRILOGA III
Zahteve po osnovnem usposabljanju

Pri različnih vrstah urjenja, ki se izvaja vsaj enkrat v koledarskem letu, pri čemer med posameznimi vajami ne sme preteči več kot 18 mesecev, sodelujejo uradniki, zadolženi za varnost pristaniške infrastrukture, skupaj z ustreznimi organi držav članic, varnostnim osebjem različnih podjetij in ladijskim varnostnim osebjem, kadar je primerno. Varnostno osebje različnih podjetij ter ladijsko varnostno osebje lahko sodeluje pri skupnih vajah ob upoštevanju, kakšne posledice ima to za varnost in delo na ladji. Pri takšnih vajah se preizkuša komuniciranje, usklajenost, razpoložljivost sredstev ter odziv. Poznamo več vrst urjenj:

(1) simulacije;

(2) seminarji;

(3) v kombinaciji z ostalimi vajami, npr. z ukrepanjem ob nesreči ali drugimi vajami državnih organov v pristanišču.

PRILOGA IV
Pogoji, ki jih mora izpolnjevati priznana organizacija za varnost v pristanišču

Priznana organizacija, zadolžena za varnost v pristanišču, mora prikazati:

(1) strokovno poznavanje ustreznih vidikov varnosti v pristanišču;

(2) ustrezno poznavanje pristaniških dejavnosti, vključno s poznavanjem zasnove in konstrukcije pristanišča;

(3) ustrezno poznavanje drugih varnostnih operacij in dejavnosti, ki utegnejo vplivati na varnost v pristanišču;

(4) zmožnost ocene morebitnega tveganja v pristanišču;

(5) sposobnost obnavljati in izboljšati strokovno znanje svojega osebja;

(6) zmožnost stalno spremljati zanesljivost svojega osebja;

(7) sposobnost izvajati ustrezne ukrepe za preprečevanje razkritja ali dostopa nepooblaščenih oseb do občutljivih podatkov in gradiva;

(8) poznavanje ustrezne nacionalne in mednarodne zakonodaje in varnostnih zahtev;

(9) poznavanje aktualnih vzorcev in groženj varnosti;

(10) sposobnost prepoznavanja in odkrivanja orožja, nevarnih snovi in naprav;

(11) sposobnost nediskriminatornega prepoznavanja značilnosti in vedenjskih vzorcev oseb, ki utegnejo ogrožati varnost v pristanišču;

(12) poznavanje tehnik izogibanja varnostnim ukrepom;

(13) poznavanje opreme in sistemov za varovanje in nadzor ter njihovih operativnih omejitev;

Priznana organizacija, zadolžena za varnost v pristanišču, ki poda ali pregleda oceno o varnosti v pristanišču, ne sme sprejeti ali pregledati tudi varnostnega načrta za isto pristanišče.

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.