PARLAMENT EUROPEJSKI

2004 *2009*

Komisja Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych

WERSJA TYMCZASOWA
2004/0031(COD)

7 grudnia 2004 r.

PROJEKT OPINII

Komisji Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych

dla Komisji Transportu i Turystyki

dotyczący projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie podniesienia bezpieczeństwa portów
(COM(2004)0076 – C6-0072/2004 – 2004/0031(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Romano Maria La Russa

PA_Leg

KRÓTKIE UZASADNIENIE

Komisja Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych została poproszona o przedstawienie opinii na temat projektu dyrektywy w sprawie poprawy bezpieczeństwa portów. Komisja jest szczególnie zainteresowana tym zagadnieniem, ponieważ w poprawionym projekcie (COM(2004)393), Komisja rozszerzyła zakres środków bezpieczeństwa o promy typu ro-ro, pasażerskie i/lub towarowe. Podobnie jak ma to miejsce w sektorze transportu powietrznego, po wejściu w życie dyrektywy pasażerowie promów będą poddani kontroli przed wejściem na pokład. Do Państw Członkowskich będzie należeć decyzja, na podstawie oceny poziomów bezpieczeństwa
w portach oraz projektu planu bezpieczeństwa portu sporządzonego w wyniku tej oceny, jakich rodzajów promów i których portów te postanowienia będą dotyczyć.

Projekt dyrektywy jest cennym narzędziem zapobiegania w walce z terroryzmem w Europie i stanowi część całego szeregu działań, które już wkrótce będą również obejmować projekt dyrektywy dotyczącej całej sieci transportu intermodalnego oraz próby zapewnienia bezpieczeństwa na każdym etapie podróży produktu od producenta do ostatecznego miejsca przeznaczenia.

Stanowisko sprawozdawcy komisji opiniodawczej

Sprawozdawca w pełni popiera się treść i ideę dyrektywy. Plany bezpieczeństwa portów nie tylko zapewnią lepsze zabezpieczenie przed ewentualnymi atakami terrorystycznymi, ale także wzmocnią działania podejmowane w celu zwalczania nielegalnej imigracji, przemytu narkotyków i fałszowania produktów.

Sprawozdawca popiera stanowisko Komisji, zarówno pod względem celu dyrektywy, która ma zapewnić lepsze zabezpieczenie portów przed zagrożeniem zamierzonymi aktami bezprawnymi jak i pod względem możliwości przeprowadzania przez Komisję kontroli mających na celu monitorowanie wdrażania dyrektywy przez Państwa Członkowskie.

Sprawozdawca komisji opiniodawczej zgadza się z poglądami wyrażonymi przez sprawozdawcę Komisji Transportu i Turystyki oraz przez Radę, że „obszary położone w znacznym sąsiedztwie portów” powinny być wyłączone z zakresu dyrektywy oraz że definicję obszaru portu określą same Państwa Członkowskie.

Sprawozdawca chciałby, aby Komisja jak najszybciej wykonała szczegółową analizę kosztów wdrożenia dyrektywy oraz sposobu podziału tych kosztów między instytucjami państwowymi i prywatnymi podmiotami.

POPRAWKI

Komisja Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, właściwej dla tej sprawy, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Tekst proponowany przez Komisję[1]	Poprawki Parlamentu

Poprawka 1
punkt uzasadnienia 2

(2) Należy chronić osoby, infrastrukturę oraz wyposażenie – w tym środki transportu – w obrębie portów, ***jak również w obszarach położonych w ich znacznym sąsiedztwie*** przed aktami bezprawnymi oraz ich destruktywnymi efektami. Zapewnienie takiej ochrony będzie korzyścią dla użytkowników środków transportu, gospodarki oraz całego społeczeństwa.	(2) Należy chronić osoby, infrastrukturę oraz wyposażenie – w tym środki transportu – w obrębie portów przed aktami bezprawnymi oraz ich destruktywnymi efektami. Zapewnienie takiej ochrony będzie korzyścią dla użytkowników środków transportu, gospodarki oraz całego społeczeństwa.

Uzasadnienie

Państwa Członkowskie powinny same określić definicję obszarów położonych w znacznym sąsiedztwie portów.

Poprawka 2
punkt uzasadnienia 4

(4) Dla osiągnięcia najpełniejszej możliwej ochrony w sektorze morskim i portowym należy wprowadzić środki ochrony portów. Nie powinny się one ograniczać tylko do linii statek/port, ale powinny obejmować swoim zasięgiem cały obszar portu, ochraniając w ten sposób port oraz zapewniając, że środki ochrony podjęte zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr …/ …. korzystają ze zwiększonego bezpieczeństwa w obszarach położonych w znacznym sąsiedztwie. Środki te byłyby podejmowane we wszystkich tych portach, w których znajduje się jeden lub kilka obiektów portowych, podlegających przepisom rozporządzenia (WE) nr …/ …. .	(4) Dla osiągnięcia najpełniejszej możliwej ochrony w sektorze morskim i portowym należy wprowadzić środki ochrony portów. Nie powinny się one ograniczać tylko do linii statek/port, ale powinny obejmować swoim zasięgiem cały obszar portu, ochraniając w ten sposób port oraz zapewniając, że środki ochrony podjęte zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr …/ …. korzystają ze zwiększonego bezpieczeństwa w obszarach położonych w znacznym sąsiedztwie, ***zgodnie z ich definicją określoną przez Państwa Członkowskie***. Środki te byłyby podejmowane we wszystkich tych portach, w których znajduje się jeden lub kilka obiektów portowych, podlegających przepisom rozporządzenia (WE) nr …/ …..

[1] Jeszcze nie opublikowano w Dz.U.

Uzasadnienie

Państwa Członkowskie powinny same określić definicję obszarów położonych w znacznym sąsiedztwie portów.

Poprawka 3
punkt uzasadnienia 8

(8) Statki typu ro-ro są szczególnie narażone na akty bezprawne, szczególnie jeżeli prowadzą przewóz zarówno pasażerski i towarowy. Po dokonaniu oceny ryzyka należy podjąć odpowiednie działania, które zapewnią, że samochody osobowe i ciężarowe przeznaczone do transportu statkami typu ro-ro na trasach krajowych i międzynarodowych nie będą stanowić zagrożenia dla statku, jego pasażerów i załogi oraz dla ładunku. Działania te powinny być podejmowane już w porcie lub na jego obrzeżach, przed wpuszczeniem na pokład samochodów osobowych i ciężarowych, i w sposób jak najmniej zakłócający płynność działań.	(8) Statki typu ro-ro są szczególnie narażone na akty bezprawne, szczególnie jeżeli prowadzą przewóz zarówno pasażerski i towarowy. Po dokonaniu oceny ryzyka należy podjąć odpowiednie działania, które zapewnią, że ***pasażerowie oraz*** samochody osobowe i ciężarowe przeznaczone do transportu statkami typu ro-ro na trasach krajowych i międzynarodowych nie będą stanowić zagrożenia dla statku, jego pasażerów i załogi oraz dla ładunku. Działania te powinny być podejmowane już w porcie lub na jego obrzeżach, przed wpuszczeniem na pokład samochodów osobowych i ciężarowych, i w sposób jak najmniej zakłócający płynność działań.

Uzasadnienie

Standardy bezpieczeństwa i kontrola powinny także obejmować pasażerów promów, tak jak ma to miejsce w przypadku pasażerów transportu powietrznego.

Poprawka 4
Punkt uzasadnienia 8 a (nowy)

	(8) Rozszerzenie kontroli również na promy typu ro-ro stanowi skuteczny środek zwalczania nielegalnej imigracji, handlu narkotykami i podrabiania towarów fałszowania produktów.

Poprawka 5
punkt uzasadnienia 10

(10) Państwa Członkowskie powinny zaakceptować oceny i plany oraz	(10) Państwa Członkowskie powinny zaakceptować oceny i plany i monitorować

monitorować ich wdrażanie w swoich portach. Skuteczność monitorowania wdrażania powinna być ***poddana inspekcji pod nadzorem*** Komisji.	ich wdrażanie w swoich portach. ***W celu zapewnienia*** skuteczności monitorowania wdrażania ***oraz uniknięcia zniekształcenia konkurencji między Państwami Członkowskimi,*** należy prowadzić ***inspekcje pod nadzorem*** Komisji.

Uzasadnienie

Kontrole Wspólnoty zapewnią skuteczne i jednolite wdrażanie przez Państwa Członkowskie działań określonych w dyrektywie i zmniejszą prawdopodobieństwo jakiegokolwiek zniekształcenia konkurencji.

Poprawka 6
Punkt uzasadnienia 12 a (nowy)

	(12a) Analiza kosztów przedstawiona w rozporządzeniu (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych powinna również objąć koszty działań podejmowanych z mocy tej dyrektywy i określić wytyczne dotyczące podziału kosztów między instytucjami państwowymi i prywatnymi operatorami.
	[1]Dz.U. L 129, z 29.04.2004 r., str. 6.

Uzasadnienie

W dyrektywie nie zawarto jasnych ram finansowych w związku z działaniami, jakie mają być podejmowane na jej podstawie.

Poprawka 7
Artykuł 1, ustęp 1, akapit 2

Dyrektywa zapewnia również, że środki bezpieczeństwa podjęte na mocy rozporządzenia (WE) nr …/…. dotyczą podniesienia bezpieczeństwa na obszarach ***położonych w znacznym sąsiedztwie portów***.	Dyrektywa zapewnia również, że środki bezpieczeństwa podjęte na mocy rozporządzenia (WE) nr …/…. dotyczą podniesienia bezpieczeństwa na obszarach portów.

Uzasadnienie

Państwa Członkowskie powinny same określić definicję obszarów położonych w znacznym sąsiedztwie portów.

Poprawka 8
Artykuł 2, ustęp 1

1. Dyrektywa określa środki bezpieczeństwa, które powinny mieć zastosowanie do osób, których dotyczą, infrastruktury i wyposażenia, w tym środków transportu w obrębie portów, jak również ***na obszarach położonych w znacznym sąsiedztwie portów, w których sytuacja ma bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo portów***.	1. Dyrektywa określa środki bezpieczeństwa, które powinny mieć zastosowanie do osób, których dotyczą, infrastruktury i wyposażenia, w tym środków transportu w obrębie portów.

Uzasadnienie

Państwa Członkowskie powinny same określić definicję obszarów położonych w znacznym sąsiedztwie portów.

Poprawka 9
Artykuł 3, ustęp 1

1. „port” lub „port morski” oznacza obszar lądu i wody, zorganizowany i wyposażony w taki sposób, aby przede wszystkim umożliwiać przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, przechowywanie towarów, przyjmowanie i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów.	1. „port” lub „port morski” oznacza obszar lądu i wody, ***którego granice zostaną określone przez Państwa Członkowskie,*** zorganizowany i wyposażony w taki sposób, aby przede wszystkim umożliwiać przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, przechowywanie towarów, przyjmowanie i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów.

Uzasadnienie

Państwa Członkowskie powinny same określić definicję obszarów położonych w znacznym sąsiedztwie portów.

Poprawka 10
Artykuł 7, ustęp 7, akapit 1

7. W szczególności, plan bezpieczeństwa portu powinien zapewnić, że na podstawie oceny ryzyka właściwe organy krajowe będą przeprowadzać odpowiednie kontrole bezpieczeństwa w zakresie samochodów osobowych i ciężarowych przeznaczonych do transportu na statkach przewożących pasażerów.	7. W szczególności, plan bezpieczeństwa portu powinien zapewnić, że na podstawie oceny ryzyka właściwe organy krajowe będą przeprowadzać odpowiednie kontrole bezpieczeństwa w zakresie samochodów osobowych i ciężarowych przeznaczone do transportu na statkach przewożących pasażerów ***oraz kontrole samych pasażerów***.

Uzasadnienie

Standardy bezpieczeństwa i kontrola powinny także obejmować pasażerów promów, tak jak ma to miejsce w przypadku pasażerów transportu powietrznego.

Poprawka 11
Artykuł 10

Artykuł 10	***skreślony***
Komisja bezpieczeństwa portowego	
1. Państwa Członkowskie zapewniają powstanie komisji bezpieczeństwa portowego, których zadaniem jest służenie praktycznymi radami odnośnie do portów objętych tą dyrektywą, chyba że specyfika tych portów sprawia, że ich działalność byłaby zbyteczna.	
2. Liczba członków komisji bezpieczeństwa portowego może różnić się w zależności od portów, ale powinna zawsze stanowić odzwierciedlenie operacyjnych i oficjalnych funkcji portu. Powinno być oparte na zasadzie ścisłej potrzeby („need to know basis”).	

Uzasadnienie

Zgodnie z zasadą pomocniczości, nie ma potrzeby tworzenia komisji doradczej.

Poprawka 12
Artykuł 14, ustęp 3, akapit 2

Odnośne Państwa Członkowskie powinny poddać się takim inspekcjom oraz zapewnić	Odnośne Państwa Członkowskie powinny poddać się takim inspekcjom oraz zapewnić

by odnośne organy i osoby również się im poddały.	by odnośne organy i osoby również się im poddały. ***Komisja oraz zainteresowane organy Państw Członkowskich podejmą działania konieczne, aby zapewnić jak najmniejsze zakłócenia w funkcjonowaniu portów spowodowane tymi inspekcjami.***

Poprawka 13
Artykuł 19 a (nowy)

	Artykuł 19 a
	Sprawozdanie z oceny
	Nie później niż trzy lata po wejściu w życie dyrektywy i co pięć lat po tej dacie, Komisja powinna przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny oparte na m.in. informacji z zastosowania art. 14. W sprawozdaniu tym Komisja analizuje wdrożenie dyrektywy przez Państwa Członkowskie i skuteczność przedsięwziętych rozwiązań. W razie potrzeby zwraca się z propozycją wprowadzenia uzupełniających rozwiązań.

Uzasadnienie

Okresowe oceny wdrażania dyrektywy są konieczne do bieżącego aktualizowania nowych zagrożeń dla bezpieczeństwa portów.