

Wtorek 10 maj 2005

P6_TC1-COD(2004)0031

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 10 maja 2005 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poprawy bezpieczeństwa portów

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

działając zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) **Zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu będące wynikiem terroryzmu** należą do największych zagrożeń ideałów demokracji i wolności oraz wartości pokoju, stanowiących istotę Unii Europejskiej.
- (2) **Osoby, infrastruktura i urzędnicy** w portach **powinny** być chronione przed **zdarzeniami zagrażającymi bezpieczeństwu** i ich destruktywnymi skutkami. Ochrona taka byłaby korzystna również dla podmiotów korzystających z transportu morskiego, dla gospodarki i społeczeństwa jako całości.
- (3) **Dnia 31 marca 2004 r.** Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej przyjęły rozporządzenie (WE) nr **725/2004 w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych** ⁽⁴⁾. Środki bezpieczeństwa na morzu wprowadzone przez to rozporządzenie stanowią jedynie część środków niezbędnych do osiągnięcia odpowiedniego poziomu ochrony szlaków transportu przebiegających częściowo po morzu, gdyż zakres wspomnianego rozporządzenia ograniczony jest do środków ochrony na statkach i w bezpośrednich działaniach w płaszczyźnie statek/port.
- (4) W celu osiągnięcia najpełniejszego zakresu ochrony przemysłu morskiego i portowego należy wprowadzić środki bezpieczeństwa portów, **które stosuje się w granicach portów określonych przez Państwa Członkowskie**, zapewniając wsparcie środków bezpieczeństwa wprowadzonych rozporządzeniem (WE) nr **725/2004** poprzez poprawę bezpieczeństwa także **na obszarach, na których odbywa się działalność portowa**. Środki te powinny być stosowane we wszystkich portach, w których znajduje się jedno lub więcej urządzeń portowych objętych rozporządzeniem (WE) nr **725/2004**.
- (5) Bez uszczerbku dla przepisów Państw Członkowskich w zakresie bezpieczeństwa narodowego oraz środków, jakie mogą zostać podjęte na podstawie tytułu VI Traktatu o Unii Europejskiej, cel w zakresie ochrony, opisany w punkcie 2 preambuły, powinien zostać osiągnięty w drodze przyjęcia odpowiednich **środków**.
- (6) Państwa Członkowskie powinny, w oparciu o szczegółowe oceny bezpieczeństwa, dokładnie określić granice obszarów portowych mających znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa, jak również różne środki niezbędne dla zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony portu; środki takie powinny być zróżnicowane zależnie od stopnia bezpieczeństwa danej lokalizacji oraz odzwierciedlać różnice poziomu bezpieczeństwa w różnych częściach portu.
- (7) Plany ochrony portu **biorące pod uwagę** wyniki oceny bezpieczeństwa portu **podlegają zatwierdzeniu przez** Państwa Członkowskie. W celu zapewnienia skuteczności środków bezpieczeństwa należy również ustanowić przejrzysty podział zadań między wszystkie zaangażowane strony, jak również zapewnić regularne stosowanie takich środków. Uważa się, że zachowanie podziału zadań i procedur wykonawczych w formie planu ochrony portu przyczynia się wybitnie do wzrostu skuteczności zarówno zapobiegawczych, jak i naprawczych środków bezpieczeństwa portu.

⁽¹⁾ Dz.U. C 302 z 7.12.2004, str. 23.

⁽²⁾ Dz.U. C.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 10.5.2005 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. 129 z 29.4.2004, str.6.

Wtorek 10 maj 2005

- (8) Statki typu ro-ro są szczególnie narażone na **zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu**, zwłaszcza jeżeli oprócz ładunku przewożą również pasażerów. Na podstawie oceny ryzyka powinny zostać podjęte odpowiednie środki w celu zagwarantowania, że transportowane na statkach ro ro samochody (w tym ciężarowe) na trasach krajowych i międzynarodowych nie będą stanowić zagrożenia dla statku, pasażerów, załogi oraz ładunku. Środki takie powinny zostać **wykonane w** sposób w możliwie najmniejszym stopniu zakłócający płynność eksploatacji.
- (9) **Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość ustanawiania komitetów ochrony portu, których zadaniem będzie udzielanie praktycznych porad w portach objętych przepisami niniejszej dyrektywy.**
- (10) Państwa Członkowskie powinny zapewnić pełne zrozumienie odpowiedzialności za bezpieczeństwo portu ze strony wszystkich podmiotów, których to dotyczy. Państwa Członkowskie powinny monitorować przestrzeganie zasad ochrony i ustanowienia organu odpowiedzialnego za wszystkie porty, zatwierdzania wszelkich ocen i planów bezpieczeństwa dotyczących ich portów, określania **odpowiednich** poziomów bezpieczeństwa i informowania o nich **oraz** zapewniania właściwego informowania o stosowanych środkach, ich wdrażania i **koordynacji**.
- (11) Państwa Członkowskie powinny zatwierdzać oceny i plany bezpieczeństwa oraz nadzorować ich wdrożenie w portach. **W celu zminimalizowania zakłóceń działania portów oraz kosztów administracyjnych ponoszonych przez organy kontroli, monitorowanie przez Komisję stosowania niniejszej dyrektywy będzie prowadzone łącznie z inspekcjami przewidzianymi w art.9 ust.4 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.**
- (12) Państwa Członkowskie zapewnią przyjęcie przez centralne punkty kontaktowe roli pośrednika między Komisją a Państwami Członkowskimi. **Punkty te informują Komisję na podstawie przeprowadzonych ocen bezpieczeństwa, których portów dotyczą postanowienia niniejszej dyrektywy.**
- (13) Niniejsza dyrektywa respektuje fundamentalne prawa i jest zgodna z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej.
- (14) **Skuteczne i standardowe stosowanie środków przyjętych na podstawie wspólnotowej polityki w zakresie portów pociąga za sobą istotne kwestie w odniesieniu do jej finansowania. Finansowanie niektórych dodatkowych środków bezpieczeństwa nie powinno powodować zakłócenia konkurencji. Najpóźniej do 30 czerwca 2006 r. Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyniki badania w sprawie kosztów związanych ze środkami przyjętymi w ramach niniejszej dyrektywy.**
- (15) Środki niezbędne w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽¹⁾. Należy określić procedurę przyjęcia niniejszej dyrektywy, uwzględniającą zmiany w instrumentach międzynarodowych oraz, w świetle dostępnych doświadczeń, dostosowującą lub uzupełniającą szczegółowe przepisy załączników niniejszej dyrektywy, bez poszerzania zakresu dyrektywy.
- (16) Ponieważ cele proponowanych działań, a mianowicie zrównoważone wprowadzenie i zastosowanie odpowiednich środków w dziedzinie transportu morskiego i polityki portowej, **mogą**, ze względu na europejską skalę niniejszej dyrektywy, zostać w większym stopniu osiągnięte na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą subsydiarności, przedstawioną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, przedstawioną we wspomnianym artykule, niniejsza dyrektywa ograniczona jest do podstawowych wspólnych norm niezbędnych do osiągnięcia celów z zakresu bezpieczeństwa portów i nie zajmuje się niczym, co nie jest niezbędne dla osiągnięcia tego celu.
- (17) **Ponieważ niniejsza dyrektywa dotyczy portów morskich, wynikających z niej zobowiązań nie stosuje się do Austrii, Republiki Czeskiej, Węgier, Luksemburga i Słowacji.**

(¹) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Wtorek 10 maj 2005

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

1. Głównym celem niniejszej dyrektywy jest wprowadzenie i wdrożenie wspólnotowych środków mających podnieść bezpieczeństwo portów w obliczu zagrożenia **zdarzeniami zagrażającymi bezpieczeństwu**.

Ma ona również zapewnić wsparcie dla środków ochrony podjętych w ramach realizacji rozporządzenia (WE) nr **725/2004** poprzez **podniesienie bezpieczeństwa portów**.

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

- a) ustaleniu wspólnych podstawowych zasad bezpieczeństwa portów;
- b) ustanowieniu mechanizmu wdrożenia tych zasad;
- c) ustanowieniu odpowiednich mechanizmów monitorowania zgodności.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ustanawia środki bezpieczeństwa, **które należy stosować w portach. Państwa Członkowskie mogą stosować przepisy niniejszej dyrektywy do obszarów związanych z portami**.

2. Środki określone w niniejszej dyrektywie stosują się do każdego portu znajdującego się na obszarze Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się jedno lub więcej urzędzeń portowych objętych **zatwierdzonym planem ochrony urzędzeń portowych zgodnie** z rozporządzeniem (WE) nr **725/2004**.

Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do instalacji wojskowych w portach.

3. Dla celów niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie określą granice każdego z portów, uwzględniając informacje zawarte w ocenie *bezpieczeństwa portu*, **które stały się podstawą planu bezpieczeństwa portu**.

4. Jeżeli granice urzędzenia portowego w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr **725/2004** zostały określone przez Państwo Członkowskie jako obejmujące efektywnie port, odnośne przepisy rozporządzenia (WE) nr **725/2004** mają pierwszeństwo przed przepisami dyrektywy.

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy:

1. „**port**”, „**oznacza jakikolwiek oznaczony**” obszar lądu i wody, **w ustalonych przez Państwo Członkowskie granicach, w którym usytuowany jest port** na którym znajdują się obiekty i urzędzenia **których przeznaczeniem jest ułatwienie operacji związanych z komercyjnym transportem morskim**;
2. „działania w płaszczyźnie statek/port” oznacza wzajemne oddziaływania zachodzące w czasie, gdy statek znajduje się pod bezpośrednim, bliskim wpływem działań związanych z ruchem osób lub towarów lub świadczeniem usług portowych na rzecz statku lub przez statek.
3. „urzędzenie portowe” oznacza miejsce, gdzie zachodzi relacja statek/port; chodzi tu o miejsca takie jak kotwiczowiska, miejsca oczekiwania i podejścia od strony morza, zależnie od przypadku.
4. „centralny punkt ochrony **portu**”, „oznacza organ wskazany przez Państwo Członkowskie w celu pełnienia funkcji punktu kontaktowego dla Komisji oraz innych Państw Członkowskich oraz ułatwienia koordynacji, działań uzupełniających i *dostarczania informacji* o stosowaniu środków bezpieczeństwa **portów** określonych w niniejszej dyrektywie;”
5. „organ bezpieczeństwa portu” oznacza organ odpowiedzialny za kwestie bezpieczeństwa w danym porcie.

Wtorek 10 maj 2005

Artykuł 4

Koordynacja ze środkami wprowadzonymi rozporządzeniem (WE) nr 725/2004

Państwa Członkowskie zapewniają koordynację środków bezpieczeństwa portów wprowadzonych niniejszą dyrektywą ze środkami wprowadzonymi rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.

Artykuł 5

Organ bezpieczeństwa portu

1. Państwa Członkowskie powołają organ bezpieczeństwa portu w każdym porcie objętym niniejszą dyrektywą. Organ bezpieczeństwa portu może odpowiadać za więcej niż jeden port.
2. Organ ochrony portu odpowiada za **przygotowanie** i wdrożenie **planów bezpieczeństwa portów opartych na wynikach oceny bezpieczeństwa portu**.
3. Państwa Członkowskie mogą powołać „organ właściwy ds. bezpieczeństwa na morzu” zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 jako organ ochrony portu.

Artykuł 6

Ocena bezpieczeństwa portu

1. Państwa Członkowskie zapewniają **wykonanie** ocen bezpieczeństwa portu dla wszystkich portów objętych niniejszą dyrektywą. Oceny takie w należyтым stopniu **uwzględniają** charakterystyczne właściwości poszczególnych części portu **i, o ile zostanie to uznane za stosowne przez odpowiednie władze w danym Państwie Członkowskim, obszarów przyległych, o ile mają one wpływ na ochronę portu**, oraz oceny bezpieczeństwa urzędzeń portowych znajdujących się w granicach portu, przygotowane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.
2. Każdą ocenę bezpieczeństwa portu przeprowadza się **co najmniej z uwzględnieniem szczegółowych wymogów określonych** w załączniku I.
3. Oceny bezpieczeństwa portu mogą być **wykonane** przez uznaną organizację ochrony, o jakiej mowa w **art.11**.

W przypadku międzynarodowego transportu morskiego odnośne Państwa Członkowskie współpracują ze sobą w zakresie oceny ochrony.

4. **Oceny bezpieczeństwa portu są zatwierdzane przez Państwo Członkowskie, których to dotyczy.**

Artykuł 7

Plan bezpieczeństwa portu

1. **Stosownie do wyników oceny bezpieczeństwa portu** Państwa Członkowskie zapewniają przygotowanie planów ochrony portu, a także ich utrzymywanie i aktualizację. Plany ochrony portów odpowiednio **uwzględniają** charakterystyczne właściwości poszczególnych części portu oraz plany bezpieczeństwa obiektów portowych znajdujących się w granicach portu, przygotowane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.
2. Plany bezpieczeństwa portów mają określać, dla każdego ze stanów zagrożenia, o jakich mowa w art. 8:
 - a) procedury, których należy przestrzegać;
 - b) środki, które należy wprowadzić;
 - c) działania, które należy podjąć.
3. Każdy plan bezpieczeństwa portu **jest przygotowywany przynajmniej z uwzględnieniem szczegółowych wymogów określonych** w załączniku II. **O ile to konieczne, plan ochrony portu obejmuje w szczególności w odpowiednim zakresie środki bezpieczeństwa odnoszące się do pasażerów i pojazdów transportowanych na statkach morskich przewożących pasażerów i pojazdy.**

Wtorek 10 maj 2005

4. Plany bezpieczeństwa portów mogą być przygotowywane przez uznaną organizację **ochrony, o jakiej mowa** w art. 11.
5. **Plany bezpieczeństwa portu podlegają przed ich wdrożeniem zatwierdzeniu przez Państwo Członkowskie, których to dotyczy.**
6. Państwa Członkowskie zapewniają **monitorowanie** wdrożenia planów bezpieczeństwa portu. **Monitorowanie powinno być skoordynowane** z pozostałymi działaniami kontrolnymi prowadzonymi w porcie.
7. Państwa Członkowskie zapewniają przeprowadzenie odpowiednich ćwiczeń, uwzględniając podstawowe wymogi **dotyczące szkoleń w zakresie bezpieczeństwa** przedstawione w **załączniku III**.

Artykuł 8

Poziomy bezpieczeństwa

1. Państwa Członkowskie wprowadzają system kategoryzacji poziomów bezpieczeństwa **dla portów albo sekcji lub podobszarów portu**.
2. Obejmuje on trzy poziomy bezpieczeństwa, zdefiniowane w rozporządzeniu (WE) nr **725/2004**:
 - stopień 1 oznaczał będzie poziom zagrożenia wiążący się ze stałym utrzymywaniem minimalnych zabezpieczeń;
 - stopień 2 oznaczał będzie poziom zagrożenia, przy którym przez określony czas zachowywane będą dodatkowe ochronne środki bezpieczeństwa w związku ze stanem podwyższonego zagrożenia lub naruszeniem bezpieczeństwa;
 - stopień 3 oznaczał będzie stopień zagrożenia, przy którym przez określony czas zachowywane będą dalsze szczególne ochronne środki bezpieczeństwa, jeżeli istnieje prawdopodobieństwo lub bezpośrednie zagrożenie zajścia zdarzenia zagrażającego bezpieczeństwu, *nawet jeżeli nie jest możliwe wskazanie określonego celu*.
3. Państwa Członkowskie określają aktualne poziomy bezpieczeństwa jakie należy stosować **dla każdego portu lub sekcji portu**. Państwa Członkowskie mogą określić dla każdego poziomu bezpieczeństwa różne środki ochrony do wdrożenia w różnych częściach portu, zależnie od wyniku oceny bezpieczeństwa portu.
4. Państwa Członkowskie informują **odpowiednią osobę lub osoby** o aktualnym poziomie bezpieczeństwa każdego portu **lub sekcji portu**, jak również o zmianach poziomu bezpieczeństwa.

Artykuł 9

Oficer ochrony portu

1. Dla każdego portu **Państwa Członkowskie, których to dotyczy zatwierdzają** oficera ochrony portu *objętego niniejszą dyrektywą*. Każdy port, **w miarę możliwości**, posiada własnego oficera ochrony portu, **ale w uzasadnionych przypadkach kilka portów może** mieć wspólnego oficera ochrony portu.
2. Oficer ochrony portu pełni funkcję punktu kontaktowego w zakresie zagadnień związanych z **bezpieczeństwem**.
3. Jeżeli funkcji oficera ochrony portu oraz funkcji oficera ochrony obiektów portowych, ustanowionej na mocy rozporządzenia (WE) nr **725/2004**, nie pełni ta sama osoba, należy zapewnić bliską współpracę między **nimi**.

Artykuł 10

Przeglądy

1. Państwa Członkowskie zapewniają **w miarę potrzeby** poddawanie przeglądom ocen bezpieczeństwa portu i planów bezpieczeństwa portu. Przeglądu należy dokonywać nie rzadziej niż **raz na pięć lat**.
2. **Zakres przeglądu określają odpowiednio art.6 lub art.7.**

Wtorek 10 maj 2005

Artykuł 11

Uznana organizacja **ochrony**

Państwa Członkowskie mogą powoływać uznane organizacje ochrony dla celów określonych w niniejszej dyrektywie. Uznane organizacje ochrony **spełniają** warunki określone w załączniku IV.

Artykuł 12

Centrum koordynacji bezpieczeństwa portów

Dla celów ochrony portów Państwa Członkowskie ustanawiają centralne punkty kontaktowe. **Państwa Członkowskie mogą wskazać do celów ochrony portów punkty kontaktowe** ustanowione zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.

Centralny punkt kontaktowy przekazuje Komisji wykaz portów objętych niniejszą dyrektywą **oraz wszelkie informacje dotyczące zmian w tym wykazie**.

Artykuł 13

Wdrożenie i kontrola zgodności

1. Państwa Członkowskie ustanowią system zapewniający właściwy i regularny nadzór nad planami bezpieczeństwa portu i ich wykonaniem.
2. **Komisja**, we współpracy z centralnymi punktami kontaktowymi, o których mowa w art.13, **monitoruje stosowanie niniejszej dyrektywy przez Państwa Członkowskie**.
3. **Monitorowanie to będzie prowadzone łącznie z inspekcjami przewidzianymi w art. 9 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 725/2004**.

Artykuł 14

Zmiany

Przepisy załączników I do IV mogą zostać zmienione zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2, bez poszerzania zakresu niniejszej dyrektywy.

Artykuł 15

Procedura komitetu

1. Komisja jest wspomagana przez komitet ustanowiony na mocy rozporządzenia **(WE) nr 725/2004**.
2. Tam, gdzie czynione są odesłania do niniejszego ustępu, zastosowanie miały będą art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

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

Artykuł 16

Poufność i rozpowszechnianie informacji

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

Państwa Członkowskie podejmą równoważne środki zgodnie z odnośnym prawodawstwem krajowym.

2. Każdy członek personelu przeprowadzający inspekcje w zakresie ochrony lub mający dostęp do informacji poufnych powinien zostać poddany stosownej weryfikacji odpowiedniego stopnia przez Państwo Członkowskie, którego jest **obywatелеm**.

(¹) Dz.U. L 317 z 3.12.2001 str. 1.

Wtorek 10 maj 2005

Artykuł 17

Sankcje

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

Artykuł 18

Wdrożenie

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż ... (*). Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

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

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

Artykuł 19

Sprawozdanie z oceny

Nie później niż ... (), a następnie co pięć lat Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny oparte między innymi na informacjach uzyskanych zgodnie z art. 13.**

W sprawozdaniu tym Komisja przeanalizuje przestrzeganie przez Państwa Członkowskie przepisów dyrektywy oraz skuteczność podjętych środków. W razie konieczności Komisja przedstawi propozycje dotyczące dodatkowych środków.

Artykuł 20

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Artykuł 21

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich **posiadających porty opisane art. 2 ust. 2.**

Sporządzono w ..., dnia...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) 18 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(**) Trzy lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.