

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis 2009.1.20
COM(2009) 2 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Direktyvos dėl uostų apsaugos stiprinimo įgyvendinimo vertinimo ataskaita

TURINYS

1.	Įvadas	3
2.	Direktyvos tinkamumas	4
3.	Vertinimo metodas ir mastas.....	5
4.	Direktyvos įgyvendinimas	5
4.1.	Perkėlimas į nacionalinę teisę.....	5
4.2.	Priimtų nacionalinių direktyvos perkėlimo priemonių atitiktis	6
5.	Pagrindiniai klausimai.....	6
5.1.	Kiekvieno uosto ribos	7
5.2.	Atlikus uostų apsaugos vertinimą gauta informacija	7
5.3.	Uosto apsaugos planų bei jų įgyvendinimo kontrolė ir priežiūra	8
5.4.	Pripažinta apsaugos organizacija	8
6.	Santrauka.....	8
7.	Išvada	9
	Priedai	10
	I priedas: valstybių narių direktyvos perkėlimo pažangos lentelė (2008/10/15).....	11
	II priedas: valstybių narių uostų, kuriems taikoma direktyva, lentelė	12

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Direktyvos dėl uostų apsaugos stiprinimo įgyvendinimo vertinimo ataskaita

(Tekstas svarbus EEE)

1. ĮVADAS

2005 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/65/EB dėl uostų apsaugos stiprinimo¹ (toliau – „direktyva“ arba „uostų saugumo direktyva“) pagrindinis tikslas – papildyti 2004 metais priimtame 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 725/2004 dėl laivų ir uostų įrenginių apsaugos stiprinimo² (toliau – „reglamentas“) nustatytas priemonės.

Pagrindinis reglamento tikslas – įgyvendinti Bendrijos priemones, skirtas pagerinti laivų ir uosto įrenginių apsaugą, esant neteisėtų tyčinių veikslių pavojui. Reglamentu siekiama sukurti pagrindą vienodai aiškinti, įgyvendinti specialiąsias 2002 m. per Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) diplomatinę konferenciją priimtas priemones, skirtas stiprinti laivybos saugumą, bei vykdyti jų priežiūrą Bendrijos lygiu. Reglamentu atsižvelgiama į 1974 m. Tarptautinės konvencijos žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (angl. *SOLAS - Safety Of Life At Sea*) pakeitimus ir priimtą Tarptautinį laivų ir uosto įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksą (angl. *code ISPS - International Ship and Port facility Security*). Reglamentu nustatytos saugios laivybos priemonės tėra dalis priemonių, būtinų užtikrinti tinkamą apsaugos lygį visose su vežimu jūra susijusiose grandyse. Į reglamento taikymo sritį patenka tik apsaugos priemonės, taikomos laivams ir tiesioginei laivo bei uosto sąveikai. Valstybės narės, prieš sutikdamos įgyvendinti papildomus išipareigojimus pagal priimamą direktyvą, pirmiausia prisiėmė Tarptautiniame laivų ir uostų įrenginių (terminalų) apsaugos kodekse nustatytus išipareigojimus.

Reglamente nustatytas mechanizmas papildomas direktyva, kurioje numatyta saugumo visoje uosto teritorijoje sistema, siekiant užtikrinti aukštą ir visuose Europos uostuose vienodą saugumo lygį. Direktyvos tikslas – pagerinti į reglamentą neįtrauktų uosto zonų saugumą ir pasiekti, kad gerinant uostų apsaugą būtų sustiprintos saugumo priemonės, kurių imtasi taikant reglamentą, tuo pačiu nenustatant naujų išipareigojimų srityse, kuriose reglamentas jau taikomas. Siekiant kiek įmanoma geriau apsaugoti jūrų ir uostų veiklą, turėtų būti imtasi uostų apsaugos priemonių, taikomų kiekvienam uostui atitinkamų valstybių narių konkrečiai apibrėžtose ribose, taip užtikrinant, kad sustiprinta apsauga uostų veiklos srityse teigiamai paveiks apsaugos priemones, kurių imamasi taikant reglamentą. Šios priemonės taikomos visiems uostams, kuriuose yra vienas arba keletas reglamente nurodytų uosto įrenginių.

Todėl reglamentas dėl laivų ir uostų įrenginių stiprinimo ir uostų saugumo direktyva sudaro su jūra susijusios transporto logistikos grandinės apsaugos nuo teroristinių išpuolių ir šios rūšies pavojaus teisinį pagrindą. Šiais teisės aktais, kurie viršija prisiimtus tarptautinius

¹ 2005 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/65/EB dėl uostų apsaugos stiprinimo, OL L 310, 2005 11 25, p. 28.

² 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 725/2004 dėl laivų ir uostų įrenginių apsaugos stiprinimo, OL L 129, 2004 4 29, p. 6.

įsipareigojimus, siekiama užtikrinti kuo didesnę prevencinę jūrų transporto saugumą nemažinant šio transporto galimybių skatinti pasaulio prekybą ir joje dalyvauti.

Komisija, siekdama patikrinti, kaip valstybės narės įgyvendina reglamentą ir nustatytą, ar valstybių naudojamos laivybos saugumo priemonės, procedūros ir mechanizmai yra veiksmingi, 2005 m. priėmė Reglamentą (EB) Nr. 884/2005, nustatantį Komisijos vykdomų patikrinimų laivybos apsaugos srityje tvarką³. Vėliau, 2008 m. balandžio 9 d. Komisija priėmė Reglamentą (EB) Nr. 324/2008⁴, nustatantį iš dalies pakeistą Komisijos patikrinimų laivybos apsaugos srityje tvarką, kuriuo „*taip pat nustatoma tvarka, kuria vadovaudamasi Komisija kartu su patikrinimais valstybių narių lygiu ir uostų įrenginių lygiu vykdo Direktyvos 2005/65/EB įgyvendinimo stebėseną, kiek tai susiję su uostais [...]*“. Šis reglamentas, kuriuo panaikintas Reglamentas (EB) Nr. 884/2005, įsigaliojo 2008 m. gegužės 1 d.

Direktyvos 19 straipsnyje numatyta:

„Iki 2008 m. gruodžio 15 d. ir vėliau kas penkerius metus Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia vertinimo ataskaitą, grindžiamą, inter alia, pagal 13 straipsnį gautą informaciją.[Įgyvendinimo ir atitikties tikrinimas]. Ataskaitoje Komisija analizuoja, kaip valstybės narės laikosi šios direktyvos ir ar veiksmingos yra taikytos priemonės. Jei būtina, ji teikia pasiūlymus dėl papildomų priemonių.“

Šioje ataskaitoje vertinama, kaip įgyvendinama direktyva ir taikytų priemonių veiksmingumas.

2. DIREKTYVOS TINKAMUMAS

Reikėtų priminti, kad direktyva taikoma kiekvienam valstybės narės teritorijoje esančiam uostui, turinčiam vieną arba daugiau uosto įrenginių, kuriems taikomas pagal Reglamentą (EB) Nr. 725/2004 patvirtintas uosto įrenginių apsaugos planas.

Į direktyvos taikymo sritį patenka apie 750 Europos Sąjungos uostų (žr. II priedą). Tačiau geografiniu atžvilgiu jie išsidėstę netolygiai, nes 80 % atitinkamų uostų (590) yra tik septyniose valstybėse narėse: Jungtinėje Karalystėje, Italijoje, Graikijoje, Danijoje, Ispanijoje, Vokietijoje ir Prancūzijoje⁵. Šių septynių valstybių uostai su Belgijos ir Nyderlandų uostais yra pagrindiniai vartai, per kuriuos į visas valstybes nares patenka į Europos Sąjungą importuojamos prekės⁶.

Komisijos tarnybų iniciatyva 2006 m. rugsėjo mėnesį surengtas seminaras, kuriuo buvo siekiama, kad valstybės narės ir Komisija galėtų pasidalyti informacija apie numatomą direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę tvarką ir direktyvos įgyvendinimą. Be to, taip neoficialiai dalijantis informacija už saugią laivybą atsakingoms valstybių narių institucijoms buvo sudarytos sąlygos sustiprinti tarpusavio pasitikėjimą, labiau įsigilinti į keblius su

³ 2005 m. birželio 10 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 884/2005, nustatantis Komisijos vykdomų patikrinimų laivybos apsaugos srityje tvarką, OL L 148, 2005 6 11, p. 25.

⁴ 2008 m. balandžio 9 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 324/2008, nustatantis iš dalies pakeistą Komisijos patikrinimų laivybos apsaugos srityje tvarką, OL L 98, 2008 4 10, p. 5.

⁵ Žr. II priedą. Valstybių narių sąrašas sudarytas pagal į direktyvos taikymo sritį patenkančių uostų skaičių mažėjančia tvarka.

⁶ Per minėtų septynių valstybių narių uostus vykdomas importas 2006 m. sudarė 66 % viso EU 27 importo jūra (šaltinis – Eurostatas).

direktyvos įgyvendinimu susijusius klausimus⁷. Tai taip pat paskatino dalytis informacija apie įdiegtus mechanizmus ir praktiką, taip prisidedant prie uostų kompetencijai priklausančių zonų, ypač su uosto įrenginiais besiribojančių zonų arba prieigos prie jų, saugumo standartų gerinimo.

3. VERTINIMO METODAS IR MASTAS

Rengdama šią ataskaitą 2008 m. vasaros pradžioje Komisija valstybių narių paprašė atsakyti į klausimą⁸ dėl direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę ir jos įgyvendinimo. Dvidešimt valstybių narių ir dvidešimt dviejų, turėjusių direktyvą perkelti į nacionalinę teisę, į šį klausimą atsakė.

Komisija taip pat pradėjo Direktyvos 2005/65/EB įgyvendinimo stebėsenos procedūras ir atliko uostų saugumo patikrinimus. Nuo 2008 m. vasaros Komisija, remdamasi Reglamentu (EB) Nr. 324/2008, atliko direktyvos taikymo uostuose stebėseną ir tuo pačiu metu valstybių narių ir uostų įrenginių patikrinimus. Atliekant direktyvos taikymo stebėseną, iki 2008 m. spalio vidurio atlikti keturi patikrinimai keturiuose skirtingose valstybėse narėse.

Atsižvelgiant į tai, kad Reglamentas (EB) Nr. 324/2008 dėl iš dalies pakeistos Komisijos patikrinimų laivybos apsaugos srityje tvarkos priimtas visai neseniai ir į tai, kad daugelis valstybių narių vėlavo direktyvą perkelti į nacionalinę teisę ir praktiškai įgyvendinti jos nuostatas, daryti galutines išvadas dėl direktyvos poveikio per anksti. Todėl pirmojoje ataskaitoje didžiausias dėmesys kreipiamas į jos įgyvendinimo aspektus ir per šį trumpą laikotarpį pasiektus rezultatus.

4. DIREKTYVOS ĮGYVENDINIMAS

4.1. Perkėlimas į nacionalinę teisę

2005 m. spalio 26 d. priimta direktyva į valstybių narių vidaus teisės aktus perkelta vėluojant 2007 m. ir 2008 m. Dauguma iš 22 valstybių narių⁹, privalėjusių direktyvos nuostatas perkelti į nacionalinę teisę, tai padarė tik pasibaigus įgyvendinimo terminui, kuris buvo 2007 m. birželio 15 d. Iki pasibaigiant perkėlimo į nacionalinę teisę terminui apie nacionalines priemones pranešė tik šešios valstybės narės, kitos šešios netrukus taip pat pateikė šią informaciją. Perkelti buvo vėluojama vidutiniškai šešis mėnesius¹⁰. Komisijos tarnybos pradėjo dešimt pažeidimų nagrinėjimo procedūrų dėl nepateiktos informacijos apie perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių. Dėl to 2007 m. rugpjūčio 1 d. išsiųsta dešimt oficialių įspėjimų ir nuo 2007 m. lapkričio mėn. iki 2008 m. vasario mėn. – šešios pagrįstos nuomonės. 2008 m. sausio 1 d. septynios valstybės narės vis dar nebuvo priėmusios nacionalinių direktyvos perkėlimo priemonių ir apie jas pranešusios Komisijai. Galiausiai 2008 m. rugsėjo 18 d.

⁷ Pavyzdžiui, uosto ribų nustatymas apsaugos atžvilgiu, vandens ploto apsauga, prieigų priežiūra ar valstybių narių tarnybų veiklos koordinavimas.

⁸ Dokumentas MARSEC 2316, pateiktas „laivybos apsaugos“ komiteto 2008 m. birželio 27 d. posėdyje. Iki 2008 m. spalio 20 d. atsakymų į klausimą dar nebuvo pateikusios Latvija ir Malta.

⁹ Kadangi ši direktyva skirta jūrų uostams, joje nustatyti įpareigojimai netaikomi Austrijai, Čekijos Respublikai, Vengrijai, Liuksemburgiui ir Slovakijai (18 antraštinė dalis).

¹⁰ Pranešimo apie perkėlimo į nacionalinę teisę priemonę datos pateikiamos I priedo lentelėje.

Komisija nusprendė dėl dviejų paskutinių valstybių narių¹¹, laiku nepranešusių apie nacionalines perkėlimo priemones, vėlavimo kreiptis į Teisingumo teismą.

Pažymėtina, kad vėlavimas rengiant bei priimant nacionalines perkėlimo priemones skirtingose valstybėse narėse turėjo tolesnių pasekmių, nes kompetentingos institucijos negalėjo atlikti savo darbo, t. y. įgyvendinti direktyvą, kol nacionalinės priemonės nebuvo galutinai nustatytos ir priimtose.

4.2. Priimtų nacionalinių direktyvos perkėlimo priemonių atitiktis

Dėl vėlavimo priimti valstybių narių nacionalinius teisės aktus Komisija negalėjo pabaigti išsamaus priemonių, apie kurias pranešta, atitikties atitinkamoms direktyvos nuostatomis tyrimo. Nors iš pirmojo tyrimo rezultatų galima spręsti, kad iš esmės valstybės narės direktyvą į nacionalinius teisės aktus perkėlė tinkamai, atitinkamas direktyvos nuostatas labai dažnai tenka nustatyti vietos lygmeniu, kaip apie tai liudija pirmųjų Komisijos inspektorių direktyvos taikymo stebėsenos uostuose misijų¹² rezultatai.

Kai Komisijos tarnyboms bus pateikti visi nacionaliniai teisės aktai (2008 m. pabaigoje ir 2009 m. pirmaisiais mėnesiais), jos atliks išsamų nacionalinių perkėlimo priemonių arba priemonių, kurių valstybės narės ėmėsi vėliau, tyrimą, kurio tikslas – bendrai įvertinti visų atitinkamų valstybių narių nacionalinių priemonių atitiktį atitinkamoms direktyvos nuostatomis.

2009 m. Komisijos patikrinimų saugios laivybos srityje darbo programoje bus numatyta sisteminė dalis, leidžianti patikrinti, ar direktyvos įgyvendinimo stebėsenos procedūros atliktos tinkamai.

5. PAGRINDINIAI KLAUSIMAI

uostų saugumo direktyva priimta kaip atsakas į tragiškų 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykių Niujorke ir Vašingtone, 2004 m. kovo 11 d. Madride, o vėliau 2005 m. liepos 7 d. Londone sukeltą susirūpinimą dėl saugumo, atsiradusią būtinybę sustiprinti visų transporto rūšių apsaugą, ypač sustiprinant teisinį pagrindą ir prevencijos mechanizmus.

Remiantis subsidiarumo principu, direktyvoje numatyta, kad valstybės narės pačios nustato kiekvieno uosto ribas ir gali nuspręsti, ar direktyvą taikyti ir uosto prieigoms. Be to, valstybės narės turi prižiūrėti, kad uosto apsaugos vertinimas ir apsaugos planai būtų tinkamai parengti. Teisės aktų leidėjų tikslas – naudojant tokius pat kaip ir reglamente numatytus apsaugos mechanizmus bei institucijas, visai jūrų transporto logistikos grandinei, nuo laivo iki uosto zonos, įskaitant terminalus, nustatyti taikytinus apsaugos reikalavimus. Taikant tokį metodą supaprastėtų procedūros bei už apsaugą atsakingų valstybių narių tarnybų veiklos sinergija.

Šiame skyriuje analizuojami pagrindiniai klausimai, kilę atlikus vertinimą.

¹¹ Estija ir Jungtinė Karalystė.

¹² 2008 m. rugsėjo ir spalio mėn. 4 patikrintuose 4 skirtingų valstybių narių uostuose apsaugos planų pirminio įvertinimo darbai prieš šiuos planus parengiant ir priimant dar nebuvo pradėti.

5.1. Kiekvieno uosto ribos

Uostų statusas, nuosavybės forma, dydis, funkcijos ir geografiniai ypatumai labai skiriasi. Juos suskirstyti į grupes sudėtinga dar ir todėl, kad daugelio uostų vidaus teritorijoje gali būti vykdoma ir kitokia veikla (komercinė, pramonės ir kt.). Iš tikrųjų „istorinių“ uostų, aplink kuriuos kūrėsi miestai, ir šiuolaikinių visiškai naujų uostų, tiesiogiai sujungtų su vidaus teritorijomis bei kitais susisiekimo ir transporto būdais, padėtis labai skiriasi. Kai kurių uostų apsaugos ribas dėl jų geografinės įvairovės, glaudaus ryšio su miestų tinklu ir pramonės bei prekybos vietomis dažnai apibrėžti sudėtinga.

Iš valstybių narių naudotų skirtingų į direktyvos taikymo sritį patenkančios uosto zonos ribų nustatymo metodų matyti, kad tai sudėtingas uždavinys. Nustatant uosto zoną konsultuotasi ir spęsta kartu su uosto administracija. Kai kuriose valstybėse narėse tokios ribos apibrėžtos pagal tam tikrų valdžios institucijų kompetenciją arba pagal turimus tam tikrus uosto įrenginius, o kitose valstybėse narėse ribos nustatytos, į jas įtraukiant tiesioginių sąsajų su jūra turinčias veiklos rūšis. Taip į direktyvos taikymo sritį neįtraukiami uosto sektoriai, kuriuose plaukiojama pramoginiais laivais arba gyvenamosios zonos bei komercinės arba pramoninės veiklos zonos.

Pagal principą, kad direktyva taikoma uostams, kuriuose yra vienas arba daugiau uosto įrenginių, kuriems taikomas pagal Reglamentą (EB) Nr. 725/2004 patvirtintas uosto įrenginių apsaugos planas, valstybės narės uosto zonos ribas nustatė kiekvienam konkrečiam atvejui remdamosi vietos reikalavimais. Bet kuriame uosto įrenginyje diegiant apsaugos sistemą, reikia atsižvelgti į tai, kad ji turės veikti su jau vykdoma komercine, žvejybine ir pramoginių laivų veikla, sudarydama bendrą struktūrą. Nors teroristų išpuoliai uostuose gali labai sutrikdyti transporto sistemų veiklą, sukelti žalą uostuose esantiems asmenims bei su uostu besiribojančių zonų gyventojams, priemonėmis, kurių imamasi įgyvendinant uostų apsaugos planus, ypač pagal pirmąjį iš trijų saugumo lygių, užtikrinamos lanksčios esminės prekybos operacijos bei asmenų ir prekių judėjimas uostuose.

5.2. Atlikus uostų apsaugos vertinimą gauta informacija

Kol kas baigta įvertinti ne visų uostų apsauga, daugiausia dėl to, kad nėra nacionalinės teisės aktų. Atliekant vertinimą turi būti nustatytas nuo uostų veiklai gresiančių pavojų ir tyčinių neteisėtų veiksmų pavojaus saugotinas turtas bei infrastruktūros. Todėl nustačius tikėtiną infrastruktūrų pažeidžiamumo lygį, kitas etapas – parengti ir įgyvendinti tinkamas kovos su pavojais priemonės kiekvienu iš trijų nustatytų rizikos lygių (normali, padidėjusi, didelė), naudojant atitinkamų uostų ypatybės atitinkančią techninę įrangą. Baigiant vertinimą nustatomos kiekvieno uosto ribos ir pateikiami į uosto apsaugos planą įtrauktinų ir įgyvendintinų veiksmingų kovos su nustatytomis grėsmėmis ir pavojais priemonių pasiūlymai.

Daugelyje valstybių narių savo nuomonę apie šį vertinimą pateikia uosto apsaugos vietos komitetas, kuriam vadovauja uosto apsaugos institucija. Šį uosto vietos komitetą paprastai sudaro vietos administracijos atstovai, dirbantys uoste ir užtikrinantys jo apsaugą (policijos, pakrančių apsaugos, jūrų reikalų tarnybos, muitinė, sukarinta policija ir kt.). Kompetentinga valdžios institucija įvertinimą ir uosto apsaugos planą patvirtina dažniausiai tik gavusi šio vietos komiteto nuomonę. Dar kartą pasitvirtino, kad visų už apsaugą atsakingų subjektų bendradarbiavimas yra itin svarbi įvertinimo parengimo ir planų įgyvendinimo sąlyga.

Direktyvoje taip pat numatyta, kad valstybės narės tvirtina kiekvieno uosto apsaugos pareigūną. Šie kompetentingos institucijos paskirti uosto apsaugos pareigūnai atlieka ryšių centro vaidmenį uosto apsaugos klausimais. Valstybių narių manymu, prieš paskiriant šiuos pareigūnus būtini apsaugos mokymai. Nors šiuo tikslu direktyvoje nieko nenumatyta, uosto apsaugos pareigūnų žinios paprastai patikrinamos ir jiems išduodamas kompetenciją patvirtinantis pažymėjimas.

5.3. Uosto apsaugos planų bei jų įgyvendinimo kontrolė ir priežiūra

Remdamosi direktyvos 13 straipsniu, valstybės narės privalo užtikrinti, kad uosto apsaugos planai ir jų įgyvendinimas būtų nuolat tinkamai prižiūrimi.

Iš esmės valstybės narės ši vaidmenį perdavė centrinėms valdžios institucijoms, atliekančioms arba užsakančioms atlikti auditą ir patikrinimus uoste (iš anksto apie tai pranešus arba ne). Tai daroma siekiant užtikrinti, kad planai atitiktų teisės aktų reikalavimus, kad įgyvendinamos apsaugos priemonės iš tiesų atitiktų planuose nustatytus reikalavimus ir kad būtų nustatytos bei įgyvendintos visos būtinos priemonės.

Be to, nacionalinės valdžios institucijos paprastai labai remia uostus ir kompetentingas institucijas, juos konsultuoja apsaugos vietos komitetų posėdžių metu bei padeda rengiant planus.

5.4. Pripažinta apsaugos organizacija

Atliekant vertinimą ir rengiant planus galima konsultuotis ir į pagalbą pasitelkti direktyvos IV priede nurodytas sąlygas atitinkančias pripažintas apsaugos organizacijas. Tačiau pripažinta apsaugos organizacija, atlikusi vieno uosto apsaugos vertinimą arba tokio vertinimo peržiūrą, to paties uosto apsaugos plano rengti arba peržiūrėti negali.

Galimybės į pagalbą pasitelkti pripažintas apsaugos organizacijas valstybėse narėse skiriasi. Nors kai kurių valstybių narių nuomone pripažintos apsaugos organizacijos, atitinkančios direktyvoje numatytus reikalavimus, gali atlikti uostų vertinimus ir rengti uosto apsaugos planus, daugiau valstybių narių mano priešingai, kad uostai ir uostų įrenginiai yra nacionaliniai ypatingos svarbos infrastruktūros objektai, todėl išimtinės valstybės atsakomybės perdavimas neįmanomas. Tokios nuomonės laikosi pakankamą administracijos aparatą, pajėgų kompetentingai, veiksmingai ir visiškai nepriklausomai vykdyti šiuos įpareigojimus, turinčios valstybės narės. Klausimas, kiek galima remtis pripažintomis apsaugos organizacijomis, yra labai sudėtingas ir kol kas praėjo per mažai laiko, kad būtų galima daryti galutines išvadas apie jų teikiamų su uostais susijusių paslaugų kainą ir kokybės patikimumą.

6. SANTRAUKA

Nors direktyva priimta per pirmąjį svarstymą gavus didelį Europos Parlamento pritarimą ir Tarybai balsavus vienbalsiai, o perkėlimo į nacionalinę teisę terminas vietoj pradiniame Komisijos pasiūlyme numatytų 12 mėnesių pratęstas iki 18 mėnesių, daugelis atitinkamų valstybių narių direktyvą į nacionalinę teisę perkėlė pavėluotai, kartais net labai vėluodamos, po to, kai buvo pradėtos pažeidimo nagrinėjimo procedūros.

Tačiau iš esmės atrodo, kad pagrindinės direktyvos nuostatos, viršijančios tarptautinius įsipareigojimus, į valstybių narių vidaus teisės ir vykdomuosius aktus perkeltos. Vis dėlto,

direktyvą taikant praktikoje susiduriama su organizaciniais ir funkciniais sunkumais pačiuose uostuose. Vietos valdžios institucijos direktyvą įgyvendinti praktiškai kol kas nėra tinkamai pasirengusios.

Pagrindiniai sunkumai kyla nustatant uosto ribas, kurios kiekvienu atveju nustatomos remiantis uosto apsaugos vertinimo rezultatais ir atliekant vertinimą surinkta informacija. Dėl didelių su uostais susijusių subjektų skirtumų, didelės uosto įrenginių bei infrastruktūros teisinio statuso įvairovės, zonų, kuriose tiesioginė komercinė veikla nevykdoma, pateikimo į uosto geografinę zoną ir būtinybės rasti bendrus, visiems suprantamus ir priimtinius saugumo sprendimus, uosto apsaugos vertinimas tampa ilgas ir sudėtingas.

7. IŠVADA

Kadangi Komisijos turimi duomenys liudija tik apie palyginti nedidelę direktyvos įgyvendinimo patirtį, daryti galutinį direktyvos poveikio vertinimą per anksti.

Tačiau įdėjus daug pastangų įgyvendinant nuo 2004 m. valstybėms narėms taikomas laivų ir su jais susijusių uosto įrenginių apsaugos gerinimo nuostatas, valstybių uždavinys, siekiant visuose Europos uostuose užtikrinti aukštą ir vienodą apsaugos lygį, yra nustatyti uosto teritorijos apsaugos mechanizmus. Valstybės narės, siekdamos perkelti direktyvos nuostatas ir vietos lygmeniu, ir toliau turi dėti pastangas nustatyti saugios laivybos teisinį reglamentavimą ir ypač – sustiprinti laivybos ir uosto veiklos zonų apsaugą ir kuo labiau apsaugoti kiekvieno atitinkamo uosto teritorijoje vykdomą veiklą. Būtina įsisąmoninti, kad visa logistikos grandinė yra tokio stiprumo, kiek stipri jos silpniausia grandis.

Remdamasi šiomis išvadomis, Komisija primena, kad uostų ir jų prieigų apsauga yra itin svarbi, siekiant užtikrinti bendrą jūrų transporto saugumą. Galimybė vežti keleivius ar iškrauti krovinius nesaugiame uoste tapo visiškai nepriimtina. Uosto apsaugos reikalavimuose nurodoma, kad norint užtikrinti aukštą ir visuose uostuose vienodą apsaugos lygį valstybės narės turi būti labai atidžios, o visi atitinkami subjektai pasirengę. Dėl šios priežasties tikslinga toliau nuolat gerinti laivybos ir uosto zonų apsaugą – prevencinius, saugos ir atsakomosios reakcijos į naujų terorizmo, piratavimo ar kitų tyčinių neteisėtų veiksmų keliamą grėsmę mechanizmus. Todėl nuo 2009 m. Komisijos patikrinimų laivybos apsaugos srityje darbo programoje bus numatyta sisteminė dalis, leidžianti patikrinti, ar direktyvos įgyvendinimo stebėsenos procedūros atliktos tinkamai.

Be to, Komisija siūlo išanalizuoti kliūtis, su kuriomis susiduria už apsaugos priemonių įgyvendinimą atsakingos institucijos. Atlikus tokį tyrimą uostai būtų objektyviai suskirstyti į grupes ir išnagrinėta, kaip pasiūlymuose dėl reikiamų apsaugos nuo neteisėtų veiksmų ir sunkių jų pasekmių priemonių įgyvendinimo kuo geriau atsižvelgti į visų uosto subjektų interesus. Būtinai bus tiriama įvairių uosto veiklos zonų, tokių kaip komercinės, pramoninės, gyvenamosios zonos arba zonos, kuriose užsiimama žvejyba arba plaukiojimu pramoginiais laivais ir panašia veikla, ir kurios netiesiogiai arba tiesiogiai veikia bendrą uosto saugumą, tarpusavio sąveika. Remiantis nustatytais kiekvienos rūšies uosto ypatybėmis derėtų nustatyti tinkamiausius metodus, kurie užtikrintų pagrindinių laisvių principų ir priemonių, kuriomis būtų atsižvelgiama į uosto pažeidžiamumą ir kurios būtų atsakas į grėsmę, pusiausvyrą. Taikant minėtus metodus ir remiantis rizikos laipsnio vertinimu, siekiama užtikrinti, kad visi uostų ir jūros transporto naudotojai būtų kuo labiau apsaugoti, tuo pačiu apsaugant Europos ekonomiką ir gyventojus.

PRIEDAI

I priedas: Valstybių narių direktyvos perkėlimo pažangos lentelė

II priedas: Valstybių narių uostų, kuriems taikoma direktyva, lentelė

I PRIEDAS: VALSTYBIŲ NARIŲ DIREKTYVOS PERKĖLIMO PAŽANGOS
LENTELĖ (2008/10/15)

Pranešimas apie visas nacionalines direktyvos perkėlimo (įgyvendinimo) priemones

Perkėlimo terminas: 2007/06/15 (str. 18)

Valstybės narės (1)	Direktyvos perkėlimas į nacionalinę teisę (4)	Pradėtos pažeidimo nagrinėjimo procedūros		
		Išsiųsti oficialūs įspėjimai	Išsiųstos pagrįstos nuomonės	Sprendimas pareikšti ieškinį Teisingumo teisme
Belgija	2007/04/27			
Bulgarija	2007/08/28	2007/08/01		
Kipras (5)	2007/07/27	2007/08/01		
Vokietija	<i>Nebaigta 7/8 (2)</i>	2007/08/01	2008/02/29	
Danija	2007/07/10			
Estija	-	2007/08/01	2007/11/28	2008/09/18
Graikija	2008/01/15	2007/08/01		
Ispanija	2008/01/09	2007/08/01	2007/11/28	
Suomija	2007/06/12			
Prancūzija	2007/07/16			
Airija	2007/07/18			
Italija	2007/11/10	2007/08/01		
Lietuva	2007/01/31			
Latvija	2006/08/31			
Malta	2008/01/10	2007/08/01	2007/11/28	
Nyderlandai	2007/06/13			
Lenkija	2008/09/30	2007/08/01	2008/02/29	
Portugalija	2006/11/21			
Rumunija	2007/06/14			
Švedija	2007/05/30			
Slovėnija	2007/05/26			
Jungtinė Karalystė	<i>Iš dalies (3)</i>	2007/08/01	2007/11/28	2008/09/18

(1) Kadangi ši direktyva skirta jūrų uostams, joje nustatyti įpareigojimai netaikomi Austrijai, Čekijos Respublikai, Vengrijai, Liuksemburgui ir Slovakijai (18 antraštinė dalis).

(2) Kadangi ši valstybė yra federacinė, direktyvos perkėlimo kompetencija priklauso Žemėms. Šiuo metu 7 iš 8 direktyvą turėjusių perkelti į vidaus teisę Žemių perkėlimo priemonės priėmė ir apie jas pranešė Komisijai. 2008 m. spalio 14 d. Vokietijos valdžios institucijos nurodė, kad likusios priemonės bus priimtose 2008 m. gruodžio mėnesį (Žemutinė Saksonija).

(3) 2008 m. rugsėjo 3 d. Jungtinės Karalystės valdžios institucijos pranešė tik apie Gibraltaro perkėlimo į nacionalinę teisę priemones, o Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos perkėlimo priemonės rengiamos, tačiau dar galutinai nepriimtose.

(4) Valstybių narių pranešimai pateikiami Komisijos Generalinio Sekretoriato duomenų bazėje.

(5) Kipro atveju pranešimas ir oficialus įspėjimas išsiųsti tuo pat metu, todėl pažeidimo nagrinėjimo procedūra iš karto nutraukta.

**II PRIEDAS: VALSTYBIŲ NARIŲ UOSTŲ, KURIEMS TAIKOMA DIREKTYVA,
LENTELĖ**

Valstybė narė	Uostų skaičius pagal direktyvą (1)	Uostų skaičius > 1 Mt arba > 1 Mpass./m.	Valstybė narė	Uostų skaičius pagal direktyvą (1)	Uostų skaičius > 1 Mt arba > 1 Mpass./m.
Austrija	netaikoma (2)	-	Italija	90	28
Belgija	4	4	Lietuva	2	1
Bulgarija	17	2	Liuksemburgas	netaikoma (2)	-
Kipras	3	1	Latvija	6	2
Čekija	netaikoma (2)	-	Malta	5	2
Vokietija	62	17	Nyderlandai	20	12
Danija	79	16	Lenkija	9	4
Estija	14	4	Portugalija	17	6
Graikija	81	9	Rumunija	11	8
Ispanija	78	31	Švedija	27	26
Suomija	14	14	Slovėnija	1	1
Prancūzija	47	18	Slovakija	netaikoma (2)	-
Vengrija	netaikoma (2)	-	Jungtinė Karalystė	153	51
Airija	18	6	IŠ VISO	754	263

(1) Skaičiai pateikiami remiantis valstybių narių pagal atitinkamas direktyvos 12 straipsnio nuostatas sudarytais uostų sąrašais.

(2) Kadangi ši direktyva skirta jūrų uostams, joje nustatyti įpareigojimai netaikomi Austrijai, Čekijos Respublikai, Vengrijai, Liuksemburgui ir Slovakijai (18 antraštinė dalis).