KUMMISSJONI TAL-KOMUNITAJIET EWROPEJ

Brussel 28.5.2004
KUMM(2004) 393 finali

2004/0031 (COD)

Proposta emendata għal

DIRETTIVA TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL

Dwar it-Titjib tas-Sigurtà fil-Portijiet

(preżentata mill-Kummissjoni)

MT MT

MEMORANDUM TA' SPJEGAZZJONI

INTRODUZZJONI ĠENERALI

Il-komunikazzjoni dwar is-Sigurtà Marittima (KUMM(2003) 229 finali) li inkorporat proposta għall-*interface security* tal-bastimenti u bastimenti/portijiet, li bħalissa għaddejja minn proċess leġislattiv u hija msemmija f'dan id-dokument bħala ir-Regolament (KE) Nru. .../..., identifikat is-sigurtà tal-portijiet bħala t-tieni pass neċessarju li għandu jassigura kemm il-port kif ukoll ir-rapport bejn il-port u l-art interna. Il-bżonn għall-protezzjoni jestendi għall-persuni li qed jaħdmu fil-portijiet jew għaddejjin minnhom, l-infrastruttura u l-apparat, inklużi l-mezzi tat-trasport. Din il-proposta hija msejsa fuq dik il-komunikazzjoni preċedenti.

GĦALFEJN HUMA FIR-RISKJU IL-PORTIJIET?

Il-portijiet huma ħolqa essenzjali fil-katina kumplessiva tat-trasport, billi jgħaqqdu l-kummerċ marittimu u dak ta' fuq l-art, kif ukoll il-flussi ta' passiġġieri. Il-Portijiet huma sikwit il-punt fokali għal konsenji bil-baħar ta' tagħbija perikoluża, għal ċentri ewlenin ta' produzzjoni ta' kimika u ta' petrokemikali, u/jew sitwati fejn bliet. Huwa ċar li attakki terroristiċi fil-portijiet jistgħu faċilment jirriżultaw fit-tfixkil serju tas-sistemi tat-trasport u li jistgħu ikollhom effetti negattivi wkoll fuq l-industrija tal-madwar, kif ukoll ikunu ta' ħsara għan-nies fil-port u l-popolazzjoni fl-inħawi. Huwa f'dan il-kuntest li l-Kummissjoni qed tipproponi li tiżviluppa politika komprensiva għas-sigurtà tal-portijiet.

PUNT FOKALI INTERNAZZJONALI

Xogħol fl-IMO[1] wassal għall-iżvilupp ta' l-emendi tal-Kodiiċi tas-SOLAS[2] u ta' l-ISPS[3]. Il-Kummissjoni pproponiet regolament immirat lejn l-inkorporazzjoni ta' dawn il-miżuri f'liġi Komunitarja li torbot (KUMM(2003) 229 finali). Il-proċess leġislattiv għaddej bħalissa.

Minkejja li Grupp tax-Xogħol ta' l-IMO-ILO[4] bħalissa qed jaħdem fuq Kodiċi ta' Prattika dwar is-sigurtà fil-Portijiet, jidher li ma jkunx realistiku li wieħed jistenna r-riżultati fi żmien qasir. Ta' min wieħed jinnota li kodiċi bħal dan ma jkollux rabta legali. Fid-dawl ta' dan, il-Kummissjoni temmen li l-UE għandha tkompli fi triqitha lejn reġim tas-sigurtà tal-portijiet. Din il-proposta tikkumplimenta ix-xogħol ta' l-IMO-ILO

---

1 IMO: Organizzazzjoni Internazzjonali Marittima (International Maritime Organisation).

2 SOLAS: Sigurtà tal-Ħajja fil-Baħar (Safety Of Life At Sea).

3 ISPS: Faċilità Internazzjonali Għas-Sigurtà tal-Bastimenti u tal-Portijiet (International Ship and Port Facility Security).

4 ILO: Organizzazzjoni Internazzjonali tax-Xogħol (International Labour Organisation).

IL-BŻONN GĦAL DIRETTIVA DWAR IS-SIGURTÀ TAL-PORTIJIET

L-emendi tas-SOLAS, il-kodiċi ISPS u r-regolament propost, ser itejbu is-sigurtà marittima billi jiżviluppaw miżuri ta' sigurtà fuq il-bastimenti u fil-faċilitajiet tal-portijiet[5]. Ir-Regolament (KE) Nr. .../... jieqaf f'dik il-parti tal-port li tirrappreżenta ix-*ship/port interface,* i.e. *it-terminal*[6]. Din il-proposta għandha rwol doppju: li ttejjeb is-sigurtà f'dawk l-imkejjen tal-port li mhux koperti mir-Regolament (KE) Nru. .../... u li jiġi żgurat li l-miżuri ta' sigurtà implementati fl-applikazzjoni tar-Regolament (KE) Nru. .../... jibbenefikaw minn sigurtà mtejba fiż-żoni kontigwi tal-port. Din il-proposta ma toħloqx obbligazzjonijiet ġodda f'dawk iż-żoni li huma diġà koperti mir-Regolament (KE) Nru. .../...

Il-Kummissjoni għalhekk tikkunsidra li din id-direttiva twettaq dan li ġej:

– Il-garanzija u s-sorveljanza fuq livell Komunitarju ta' twettiq ta' livell għoli tas-sigurtà tal-port, billi tikkomplementa u tappoġġja il-miżuri tas-sigurtà li japplikaw għax- *ship/port interface.*

– Tiżgura l-implimentazzjoni armonizzata u l-kundizzjonijiet ugwali mintul l-Unjoni Ewropea sabiex ma jinħolqux differenzi għal min juża l-portijiet kummerċjalment.

– Tiżgura li l-miżuri neċessarji li jkopru l-port kollu kemm hu jistgħu jiġu implimentati sa fejn hu possibbli permezz tal-għodda diġà eżistenti li ġiet introdotta mir-Regolament (KE) Nru. .../..., biex b'hekk jintlaħqu l-ogħla riżultati ta' sigurtà permezz ta' minimu ta' piżijiet miżjuda għall-portijiet.

Apparagun mal-varjetajiet ta' tipi ta' portijiet fil-Komunità (kbar-żgħar, b'sidien privati-pubbliċi, eċċ.), kif ukoll fid-dawl ta' l-attivitajiet diversi li jeżistu id f' id fil-portijiet tal-Komunità (tmexxija tal-merkanzija, industrija, ħażna, trasport, mkejjen ambjentali, *conurbations,* u ħafna oħrajn) direttiva hija l-aktar strument legali xieraq biex tiġi introdotta l-flessibiltà meħtieġa filwaqt li jiġi stabbilit il-livell komuni meħtieġ tas-sigurtà tal-portijiet mintul il-Komunità.

Huwa rikonoxxut li numru ta' skemi tas-sigurtà tal-portijiet diġà qed jiġu applikati fl-Istati Membri. Din id-direttiva tippermetti li l-miżuri u l-istrutturi tas-sigurtà eżistenti jiġu miżmuma tajjeb sakemm jikkonformaw mar-regoli tad-direttiva.

---

5 F'dan il-kuntest, "faċilità tal-portijiet" tfisser lok fejn iseħħu l-iskambji (bejn il-bastimenti u l-portijiet; dan jinkludi mkejjen bħal ma huma ankraġġi, irmiġġi ta' l-istennija u approċji mill-baħar kif inhu xieraq". "

6 Għalkemm huwa teoretikament possibbli għal Stati Membri sabiex jinterpretaw "faċilità tal-port" f' mod wiesa' li jinkludi l-port kollu, u b'hekk tiġi estiża l-applikazzjoni tal-Kodiċi ISPS għall-port kollu, huwa maħsub li probabbilment din l-interpretazzjoni ma tintużax.

Għalhekk, il-Kummissjoni:

– **Tippproponi li l-Parlament Ewropew u l-Kunsill għandhom jadottaw malajr kemm jista' jkun din id-direttiva dwar it-titjib tas-Sigurtà tal-Portijiet. Il-proposta tikkomplimenta l-miżuri tas-sigurtà li ġew introdotti mir-regolament dwar it-titjib tas-sigurtà tal-bastimenti u tal-faċilitajiet tal-portijiet (Regolament (KE) Nru. .../... billi tiżgura li, b'riżultat, il-port kollu kemm hu huwa kopert minn reġim ta' sigurtà. Din il-proposta tkopri kull port li għandu waħda jew aktar mill-faċilitajiet tal-port li huma koperti mir-Regolament (KE) Nru. .../....**

IL-KONTENUT TAD-DIRETTIVA DWAR IS-SIGURTÀ TAL-PORTIJIET

Il-miżuri meħtieġa biex tittejjeb is-sigurtà fil-portijiet għandhom isegwu dawn il-prinċipji:

– Is-sigurtà tal-portijiet tikkomplementa s-sigurtà marittima u dik tax-ship/port interface, u tiżgura li dawn il-miżuri ta' sigurtà huma rinforzati minn miżuri ta' sigurtà fil-medda kollha tal-port.

– Studju tas-sigurtà tal-portijiet għandu jiddeċiedi liema miżuri huma meħtieġa, fejn, u meta;

– Livelli tas-sigurtà jiddistingwu bejn theddid normali, elevat, jew imminenti;

– Pjan tas-sigurtà jfassal il-miżuri u d-dettalji biex tittejjeb is-sigurtà fil-portijiet;

– Awtorità għas-sigurtà tal-portijiet hijw responsabbli biex tidentifika u timplimenta miżuri tas-sigurtà tal-portjiet xierqa permezz ta' l-istudju u l-pjan hawn fuq imsemmija;

– Uffiċjal tas-sigurtà tal-port jikkoordina l-iżvilupp u l-implimentazzjoni tal-pjan tas-sigurtà tal-port;

– Kumitat għas-sigurtà tal-port jipprovdi l-konsulenza meħtieġa lill-awtorità responsabbli;

– L-eżerċizzji u l-kontroll ser jappoġġjaw l-implimentazzjoni tal-miżuri meħtieġa.

PRINĊIPJI ĠENERALI TAL-PROPOSTA

– Il-proposta tistrieħ fuq l-istess strutturi u korpi tas-sigurtà (studji tas-sigurtà, uffiċjali, eċċ) bħar-**Regolament (KE) Nru. .../...** sabiex jiġi żgurat reġim komprensiv tas-sigurtà għall-katina loġistika marittima kollha, mill-opra sax-*ship/port interface* għall-port kollu sal-*port/hinterland interface*. B'hekk, tista' sseħħ simplifikazzjoni tal-proċeduri kif ukoll sinerġija tas-sigurtà. B'mod partikolari, id-direttiva proposta:

– issejjaħ lill-Istati Membri biex jiddefinixxu d-delimitazzjonijiet tal-portijiet tagħhom għall-iskopijiet ta' din id-direttiva;

– issejjaħ lill-Istati Membri biex jiżguraw li studji dwar is-sigurtà tal-port u pjanijiet tas-sigurtà tal-port huma żviluppati;

– issejjaħ lill-Istati Membri biex jiddeterminaw u jikkomunikaw il-livelli tas-sigurtà li qed jiġu wżati u kull bidla li ssir f'dan ir-rigward;

– issejjaħ lill-Istati Membri biex jaħtru awtorità għas-sigurtà tal-port għal kull port jew għal gruppi ta' portijiet. Din hija awtorità pubblika li ser tkun responsabbli għall-identifikazzjoni u l-implimentazzjoni xierqa tal-miżuri tas-sigurtà tal-port;

– tistabbilixxi l-ħtieġa li taħtar uffiċjal tas-sigurtà tal-port għal kull port individwali biex jiżgura l-koordinazzjoni kif suppost meta studji tas-sigurtà tal-port huma stabbiliti, aġġornati u segwiti;

– tistabbilixxi l-ħtieġa ġenerali għall-kumitat konsultattiv dwar is-sigurtà, li tgħaqqad lir-rappreżentanti kollha tal-funzjonijiet rilevanti ta' operazzjoni u tal-gvern f'port;

– tipproponi ħtiġijiet minimi għall-istudji u l-pjanijiet tas-sigurtà;

– issejjaħ għall-ħatra ta' punti fokali fl-Istati Membri sabiex jipprovdu l-komunikazzjoni meħtieġa kemm lil Stati Membri oħra kif ukoll lill-Kummissjoni;

– tipprovdi għal proċeduri ta' spezzjoni biex tiġi segwita l-implimentazzjoni tal-miżuri tas-sigurtà tal-port;

– tistipola il-proċedura għall-adattazzjoni tad-dispożizzjonijiet tagħha.

KONSIDERAZZJONIJIET LEGALI

Il-Kummissjoni tipproponi li ssejjes id-direttiva fuq l-Artikolu 80(2) tat-Trattat KE, mingħajr preġudizzju għall-leġislazzjoni nazzjonali tas-sigurtà ta' l-Istati Membri u kull miżura li tista' tittieħed abbażi tat-Titolu VI tat-Trattat dwar l-Unjoni Ewropea.

KONSIDERAZZJONIJIET SPEĊJALI.

Artikolu 1

Dan l-artikolu jittratta s-suġġett tad-direttiva.

Artikolu 2

Dan l-artikolu jittratta l-firxa ta' l-applikazzjoni tad-direttiva.

Artikolu 3

Dan l-artikolu jiddefinixxi t-termini ewlenin li jintużaw f'din id-direttiva.

Artikolu 4

Dan l-artikolu jimponi fuq l-Istati Membri l-obbligazzjoni li jikkoordinaw il-miżuri tas-sigurtà tal-port ma' dawk meħuda fl-applikazzjoni tar-Regolament dwar il-faċilità tas-sigurtà marittimà u tal-port.

Artikolu 5

Dan l-artikolu jimponi fuq l-Istati Membri l-obbligazzjoni li jwaqqfu awtorità għas-sigurtà tal-port. Din l-awtorità għas-sigurtà tal-port ser tkun responsabbli għall-identifikazzjoni u l-implimentazzjoni tal-miżuri tas-sigurtà tal-port xierqa.

Artikolu 6

Dan l-Artikolu jitratta l-obbligazzjoni ta' l-Istati Membri li jiżguraw li studji tas-sigurtà tal-port huma esegwiti għall-portijiet kollha li għalihom tapplika din id-direttiva. Tali studji ser jieħdu in konsiderazzjoni l-irqaqat tat-żoni differenti tal-port, kif ukoll l-istudji tas-sigurtà żviluppati għall-faċilitajiet tal-port ġewwa d-delimitazzjonijiet tal-port b'riżultat tad-dispożizzjonijiet tar-regolament dwar is-sigurtà marittimà. Il-ħtiġijiet dettaljati ta' studju tas-sigurtà tal-port huma mniżżla fl-Anness I.

Artikolu 7

Dan l-Artikolu jitratta l-obbligazzjoni ta' l-Istati Membri li jiżguraw li pjanijiet tas-sigurtà tal-port huma stabbiliti għall-portijiet kollha li għalihom tapplika din id-direttiva. Tali pjanijiet ser jieħdu in konsiderazzjoni l-irqaqat tat-żoni differenti tal-port, kif ukoll il-pjanijiet tas-sigurtà żviluppati għall-faċilitajiet tal-port ġewwa d-delimitazzjonijiet tal-port b'riżultat tad-dispożizzjonijiet tar-regolament dwar is-sigurtà marittimà. Il-ħtiġijiet dettaljati ta' pjan tas-sigurtà tal-port jinsabu fl-Anness II. Dan l-Artikolu ukoll jinkludi l-ħtieġa għal taħriġ u eżerċizzji adegwati. Għal dan il-għan, jirreferi għall-Anness III, fejn huma mniżżla l-ħtiġijiet bażiċi tat-taħriġ.

Artikolu 8

Id-direttiva timponi l-użu ta' tliet livelli distinti ta' sigurtà. L-Istati Membri huma meħtieġa li jintroduċu tali sistema ta' livelli fil-portijiet rilevanti, li jiddeterminaw u jikkomunikaw il-livelli tas-sigurtà li qed jiġu wżati fil-partijiet differenti tal-portijiet tagħhom, kif ukoll kull bidla li sseħħ f'dawn il-livelli ta' sigurtà. Il-Komunikazzjoni ser tkun ibbażata fuq 'informazzjoni meħtieġa' ('need-to-know' basis)

Artikolu 9

L-Artikolu 9 jittratta l-obbligazzjoni għall-ħatra ta' uffiċjal tas-sigurtà tal-port għal kull port kopert minn din id-direttiva, li għandu jkollu għarfien u awtorità suffiċjenti biex jiżgura u jikkoordina adegwatament l-istabiliment, l-aġġornament ta' l-istudji u l-pjanijiet tas-sigurtà tal-port, kif ukoll li jsegwihom, fil-portijiet rispettivi tagħhom.

Artikolu 10

B'għarfien tal-bżonn għall-kooperazzjoni ottimali bejn il-funzjonijiet ta' l-operazzjoni u awtorità pubblika f'port, dan l-artikolu jipprovdi għat-twaqqif ta' kumitat konsultattiv dwar is-sigurtà tal-port li jirraggruppa l-elementi li għandhom interess partikolari fis-sigurtà tal-port.

Artikolu 11

Dan l-artikolu jittratta l-ħtieġa li l-istudji tas-sigurtà tal-portijiet jiġu riveduti regolarment.

Artikolu 12

L-Artikolu 12 jipprovdi għall-possibilità li Stati Membri jaħtru organizzazzjonijiet rikonoxxuti għas-sigurtà tal-port, sakemm dawn l-organizzazzjonijiet jikkonformaw mal-kundizzjonijiet stipulati fl-Annes IV.

Artikolu 13

Dan l-artikolu jipprovdi għat-biliment ta' punt fokali għas-sigurtà tal-port, li ser ikun il-punt ta' kuntatt għall-Kummissjoni fl-implimentazzjoni ta' din id-direttiva.

Artikolu 14

Dan l-artikolu ikopri l-obligazzjoni ta' l-Istati Membri li jistabbilixxu sistema ta' kontroll adegwata u regolari dwar il-pjanijiet tas-sigurtà tal-port u l-implimentazzjoni tagħhom. Dan l-artikolu jittratta wkoll il-proċess li bih spezzjonijiet sorveljati mill-Kummissjoni huma stabbiliti sabiex tiġi mkejla l-effettività ta' l-implimentazzjoni tas-sorveljanza tas-sigurtà tal-port.

Artikolu 15

Dan l-artikolu jindika li dispożizzjonijiet jistgħu jiġu adottati sabiex proċeduri armonizzati jistgħu jiġu definiti għall-applikazzjoni tad-dettalji relatati ma' l-Annessi ta' din id-direttiva. Tali adattazzjonijiet ser ikunu gwidati mill-proċedura tal-Kumitati, kif definita fl-Artikolu 14.

Artikolu 16

Il-Kummissjoni hija megħjuna mill-istess kumitat stabbilit mir-**Regolament (KE) Nru. .../....** Dan il-kumitat jaġixxi bi qbil mal-proċedura regolatorja (l-Artikoli 5 u 7 tad-Deċiżjoni tal-Kunsill 1999/468/KE tat-28 ta' Ġunju 1999 li tistipola l-proċeduri għall-eżerċizzju tas-setgħat ta' implimentazzjoni mogħtija lill-Kummissjoni[7].

Artikolu 17

Dawn l-artikoli jittrattaw il-kunfidenzjalità ta' l-informazzjoni relatata mas-sigurtà, b'mod partikolari dwar rapporti ta' spezzjonijiet u t-tweġibiet ta' l-Istati Membri.

Artikolu 18

Dan l-artikolu jsejjaħ lill-Istati Membri sabiex joħolqu penali effettivi, proporzjonali u konvinċenti għall-ksur ta' din id-direttiva.

[7] ĠU L 184, tas-17.7.1999, p. 23.

Artikolu 19

Dan l-artikolu jittratta l-obbligazzjoni li għandhom l-Istati Membri li jdaħħlu fis-seħħ il-liġijiet, regolamenti u dispożizzjonijiet amministrattivi li huma meħtieġa sabiex ikunu konformi ma' din id-direttiva u dan mhux aktar tard minn sena mid-data tad-dħul tagħha fis-seħħ.

Artikolu 20

Jitratta d-dettalji dwar id-dħul fis-seħħ.

Artikolu 21

Jittratta d-destinatarji ta' din id-direttiva.

L-Anness I

Ikopri l-ħtiġijiet dettaljati għall-twaqqif ta' studju tas-sigurtà tal-port.

L-Anness II:

Ikopri l-ħtiġijiet dettaljati għall-twaqqif ta' pjan tas-sigurtà tal-port.

L-Anness III:

Ikopri l-ħtiġijiet bażiċi għat-taħriġ.

L-Anness IV:

Ikopri l-kundizzjonijiet dettaljati li għandhom ikunu sodisfatti minn organizzazzjoni rikonoxxuta dwar is-sigurtà tal-portijiet.

2004/0031 (COD)

Proposta emendata għal

DIRETTIVA TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL

Dwar it-Titjib tas-Sigurtà fil-Portijiet

(Test b'relevanza għall–EEA)

Il-PARLAMENT EWROPEW U L-KUNSILL TA' L-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidraw it-Trattat li jistabbilixxi l-Komunità Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu [80(2)] tiegħu,

Wara li kkunsidraw il-proposta mill-Kummissjoni,[8]

Wara li kkunsidraw l-Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew [9]

Wara li kkunsidraw l-opinjoni tal-Kumitat tar-Reġjuni[10],

Jaġixxu bi qbil mal-proċedura stabbilita fl-Artikolu 251 tat-Trattat[11],

Billi:

(1) Atti kontra l-liġi u t-terroriżmu huma fost l-akbar perikli għall-ideali tad-demokrazija u tal-libertà u għall-valuri tal-paċi, li huma l-essenza proprja ta' l-Unjoni Ewropea.

(2) Is-sigurtà tan-nies, ta' l-infrastruttura u ta' l-apparat, inklużi l-mezzi tat-trasport, fil-portijiet kif ukoll fiż-żoni rilevanti kontigwi għandhom ikunu protetti minn atti kontra l-liġi u l-effetti devastanti tagħhom. Tali protezzjoni tibbenefika lil min juża t-trasport, l-ekonomija, u s-soċjetà kollha kemm hi.

(3) Fil-Jum/Xahar/2003 il-Parlament Ewropew u l-Kunsill ta' l-Unjoni Ewropea adottaw ir-Regolament (KE) Nru. .../.... dwar is-sigurtà marittima. Il-miżuri tas-sigurtà marittima imposti minn dan ir-regolament huma biss parti mill-miżuri meħtieġa sabiex jinkiseb livell adegwat tas-sigurtà mintul il-katini msensla tat-trasport marittimu. Dan ir-regolament huwa limitat fl-intenzjoni għal miżuri ta' sigurtà fuq opri u x-*ship/port interface* immedjat.

(4) Sabiex tinkiseb il-protezzjoni massima possibbli għall-industriji marittimi u tal-port, miżuri tas-sigurtà tal-port għandhom jiġu introdotti. Għandhom jestendu 'lil hinn mix-*ship/port interface* u jkopru il-port kollu kemm hu, biex b'hekk jipproteġu l-inħawi tal-port u jiżguraw li l-miżuri tas-sigurtà meħuda fl-applikazzjoni tar-Regolament

---

8 ĠU C [...], [...], p. [...].
9 ĠU C [...], [...], p. [...].
10 ĠU C [...], [...], p. [...].
11 ĠU C [...], [...], p. [...].

(KE) Nru. .../.... jibbenefikaw minn sigurtà mtejba fl-inħawi kontigwi. Dawn il-miżuri għandhom japplikaw għal dawk il-portijiet li fihom tinsab waħda jew aktar mill-faċilitajiet tal-port li huma koperti mir-Regolament (KE) Nru. .../.... .

(5) Mingħajr preġudizzju għar-regoli ta' l-Istati Membri fil-qasam tas-sigurtà nazzjonali u miżuri li jistgħu jittieħdu abbażi tat-Titolu VI tat-Trattat dwar L-Unjoni Ewropea, l-għan tas-sigurtà deskritt fil-premessa 2 għandhom jiġu mwettqa permezz ta' l-adozzjoni tal-miżuri xierqa fil-qasam tal-politika tal-port li jistabbilixxu livelli konġunti għat-twaqqif ta' livell tas-sigurtà tal-port mintul il-portijiet tal-Komunità kollha.

(6) L-Istati Membri għandhom jistrieħu fuq studji tas-sigurtà dettaljati sabiex jidentifikaw id-delimitazzjonijiet eżatti taż-żoni rilevanti għas-sigurtà fil-port, kif ukoll fuq il-miżuri varji li huma meħtieġa sabiex tiġi żgurata sigurtà tal-port xierqa. Tali miżuri ser ikunu differenti skond il-livell tas-sigurtà fil-post u ser jirriflettu differenzi fil-profil tar-riskju ta' sub-taqsimiet differenti tal-port.

(7) L-Istati Membri għandhom jistabbilixxu pjanijiet tas-sigurtà li jittrasponu b'mod rigoruż is-sejbiet ta' l-istudju tas-sigurtà tal-port. Il-ħidma effiċjenti tal-miżuri tas-sigurtà tirrikjedi wkoll diviżjonijiet ċari tax-xogħol bejn il-partijiet kollha involuti kif ukoll l-eżerċizzju regolari tal-miżuri. Iż-żamma ta' diviżjonijiet tax-xogħlijiet u proċeduri ta' eżerċizzju fil-format tal-pjan tas-sigurtà tal-port hija kkunsidrata li tikkontribwixxi b'mod qawwi għall-effettività kemm tal-miżuri preventivi kif ukoll dawk rimedjali tal-miżuri tas-sigurtà tal-port.

(8) **Opri li jitilgħu u jinżlu l-vetturi minnhom huma partikolarment dgħajfa għal atti illegali, b'mod partikolari jekk iġorru l-passiġġieri flimkien mal-merkanzija. Miżuri adegwati għandhom jittieħdu abbażi ta' l-istudju tar-riskji li jiżguraw li l-karozzi u vetturi tal-merkanzija destinati għat-trasport fuq opri li jitilgħu u jinżlu l-vetturi minnhom ma jkunux ta' riskju għall-opra, il-passiġġieri u l-ekwipaġġ, kif ukoll għall-merkanzija. il-miżuri għandhom jittieħdu fil-port jew fil-konfini tal-port qabel il-karozzi u l-vetturi tal-merkanzija jitilgħu fuq l-opra u b'mod li jimpedixxi ftit kemm jista' jkun l-effiċjenza ta' l-operati.**

(9) L-Istati Membri għandhom jiżguraw li r-responsabbiltajiet fis-sigurtà tal-port huma rikonoxxuti b'mod ċar mill-partijiet kollha involuti. L-Istati Membri għandhom jissorveljaw l-aderenza mar-regoli tas-sigurtà u jistabbilixxu awtorità ta' responsabbiltà għall-portijiet kollha tagħhom, japprovaw kull studju u pjan ta' sigurtà, jistabbilixxu u jikkomunikaw il-livelli ta'sigurtà, jiżguraw li l-miżuri huma komunikati sewwa, implimentati u koordinati, u jipprovdu għat-titjib ta' l-effettività tal-miżuri tas-sigurtà u t-tħejjija permezz ta' pjattaforma għall-konsultazzjoni fil-komunità tal-portijiet.

(10) L-Istati Membri għandhom japprovaw l-studji u l-pjanijiet u jissorveljaw l-implimentazzjoni fil-portijiet tagħhom. L-effettività tas-sorveljanza ta' l-implimentazzjoni ser ikunu soġġetti għall-ispezzjonijiet mill-Kummissjoni.

(11) L-Istati Membri għandhom jiżguraw li punt fokali jieħu r-rwol ta' punt ta' kuntatt bejn il-Kummissjoni u l-Istati Membri.

(12) Din id-Direttiva tirrispetta d-drittijiet fundamentali u tosserva l-prinċipji rikonoxxuti b'mod partikolari mill-Karta tad-Drittijiet Fundamentali ta' l-Unjoni Ewropea.

(13) Il-miżuri meħtieġa għall-implimentazzjoni ta' din id-Direttiva għandhom ikunu addottati bi qbil mad-Deċiżjoni tal-Kunsill 1999/468/KE tat-28 ta' Ġunju 1999 li tistabbilixxi proċeduri għall-eżerċiżżju ta' l-implimentazzjoni tas-setgħat mogħtija lill-Kummissjoni[12]. Proċedura għandha tkun definita għall-adattazzjoni ta' din id-direttiva biex tieħu in konsiderazzjoni l-iżviluppi fi strumenti internazzjonali u, fid-dawl ta' l-esperjenza, li tadatta jew tikkomplementa id-dispożizzjonijiet dettaljati ta' l-Annessi ta' din id-direttiva mingħajr ma tikber il-firxa ta' l-implimentazzjoni ta' din id-direttiva.

(14) Ladarba l-għanijiet ta' l-azzjoni proposta, partikolarment it-twaqqif u l-applikazzjoni ta' dispożizzjonijiet xierqa fil-qasam tal-politika tat-trasport marittimu u politika tal-port, ma jistgħux jintlaħqu tajjeb mill-Istati Membri u jistgħu għalhekk, għar-raġuni tad-dimensjoni Ewropea ta' din id-Direttiva, jintlaħqu aħjar fuq livell Komunitarju, il-Komunità tista' tadotta miżuri bi qbil mal-prinċipju tas-sussidjarjetà stabbilit fl-Artikolu 5 tat-Trattat. Bi qbil mal-prinċipju tal-proporzjonalità trattat f'dak l-Artikolu, din id-direttiva hija limitata għal dawk l-*istandards* bażiċi konġunti meħtieġa sabiex jintlaħqu l-għanijiet tas-sigurtà tal-port u ma tmurx 'lil hinn minn dak li huwa meħtieġ għal dak il-għan.

ADOTTAW DIN ID-DIRETTIVA:

Artikolu 1

Suġġett

1. L-għan ewlieni ta' din id-direttiva huwa li tintroduċi u timplimenta miżuri Komunitarji immirati lejn it-titjib tas-sigurtà tal-port fil-każ ta' theddid ta' atti internazzjonali kontra l-liġi.

   Ser tiżgura wkoll li miżuri tas-sigurtà meħuda b'applikazzjoni tar-Regolament (KE) Nru .../.... jibbenefikaw minn sigurtà mtejba fl-inħawi kontigwi tal-port.

2. Il-miżura msemmija fil-paragrafu 1 għandha tikkonsisti minn:

   a) It-twaqqif ta' regoli bażiċi komuni dwar miżuri ta' sigurtà tal-port;

   b) It-twaqqif ta' mekkaniżmu ta' implimentazzjoni għal dawn ir-regoli;

   c) It-twaqqif ta' mekkaniżmi xierqa ta' sorveljanza tal-konformità

[12] ĠU L 184, tas-17.1.1999, p. 23.

Artikolu 2

Firxa ta' l-applikazzjoni

1. Din id-direttiva tindirizza miżuri tas-sigurtà li għandhom jiġu osservati minn jew li jaffettwaw lin-nies, l-infrastruttura u l-apparat, inklużi l-mezzi tat-trasport, fil-portijiet kif ukoll fl-inħawi kontigwi fejn dawn għandhom impatt dirett jew indirett fuq is-sigurtà fil-port.

2. Il-miżuri mniżżla f'din id-direttiva ser japplikaw għal kull port fit-territorju ta' Stat Membru li fih jinsabu waħda jew aktar mill-faċilitajiet tal-port imsemmija fir-Regolament (KE) Nru .../.....

3. L-Istati Membri ser jidentifikaw għal kull port id-delimitazzjonijiet għall-ħtiġijiet ta' din id-direttiva, filwaqt li jieħdu in konsiderazzjoni l-informazzjoni mill-istudju tas-sigurtà tal-port kif inhu xieraq.

4. Fejn id-delimitazzjonijiet ta' faċilità tal-port fl-iskop tat-tifsira tar-Regolament (KE) Nru .../.... ġew definiti mill-Istat Membru li jkopru l-port effettivament, id-dispożizzjonijiet rilevanti tar-Regolament (KE) Nru .../....jieħdu preċedenza fuq dawk ta' din id-direttiva.

Artikolu 3

Definizzjonijiet

Għall-iskop ta' din id-Direttiva:

1. "port" jew "port tal-baħar" ifissru medda ta' art u ilma magħmula minn tali xogħlijiet u apparat sabiex jiġi permess, prinċipalment ir-riċeviment ta' bastimenti, it-tagħbija u l-ħatt tagħhom, il-ħażna tal-merkanzija, ir-riċeviment u t-twassil ta' din il-merkanzija u l-imbark u l-iżbark tal-passiġġieri.

2. "ship/port interface" tfisser l-interazzjonijiet li jseħħu meta bastiment huwa direttament u immedjatament effettwat minn azzjonijiet li jinvolvu l-moviment tal-persuni, ta' l-oġġetti jew il-provvista ta' servizzi tal-port lill- jew mill-bastiment.

3. "faċilità tal-port" tfisser mkien fejn iseħħ ix-*ship/port interface*; dan jinkludi postijiet bħalma huma ankraġġi, irmiġġi u approċċi min-naħa tal-baħar kif inhu xieraq.

4. "punt fokali għas-sigurtà marittima" ifisser il-korp inkarigat minn kull Stat Membru sabiex iservi ta' punt ta' kuntatt għall-Kummissjoni u Stati Membri oħra u li jiffaċilità, isegwi u jinforma dwar l-applikazzjoni tal-miżuri tas-sigurtà marittima imniżżla f'din id-direttiva, kif ukoll dawk imniżżla fir-Regolament (KE) Nru .../.... .

5. "awtorità tas-sigurtà tal-port" tfisser l-awtorità responsabbili mill-affarijiet ta' sigurtà f'port partikolari.

Artikolu 4

Koordinazzjoni mal-miżuri meħuda fl-applikazzjoni tar-Regolament (KE) Nru .../....

L-Istati Membri ser jiżguraw li l-miżuri tas-sigurtà tal-port li jiġu introdotti minn din id-direttiva huma koordinati fil-qrib mal-miżuri meħuda fl-applikazzjoni tar-Regolament (KE) Nru .../....

Artikolu 5

Awtorità għas-sigurtà tal-port

1. L-Istati Membri ser jinkarigaw awtorità għas-sigurtà tal-port għal kull port kopert minn din id-direttiva. Awtorità għas-sigurtà tal-port tista' tiġi maħtura għal aktar minn port wieħed.

2. L-awtorità għas-sigurtà tal-port għandha tkun responsabbli mill-identifikazzjoni jew l-implimentazzjoni tal-miżuri ta' sigurtà xierqa permezz ta' studji u pjanijiet tas-sigurtà tal-port.

3. L-Istati Membri jistgħu jaħtru 'awtorità kompetenti għas-sigurtà marittima' skond ir-Regolament (KE) Nru .../.... bħala awtorità għas-sigurtà tal-port.

Artikolu 6

Studju tas-sigurtà tal-port

1. L-Istati Membri ser jiżguraw li l-istudji tas-sigurtà tal-portijiet huma magħmula għal dawk il-portijiet koperti minn din id-direttiva. Dawn l-istudji għandhom jieħdu in konsiderazzjoni l-partikolaritajiet tat-żoni differenti ta' port u ser jikkunsidraw l-istudji ta' faċilitajiet tal-portijiet fid-delimitazzjonijiet tagħhom kif imwettqa fl-applikazzjoni tar-Regolament (KE) Nru .../.... . Studji tas-sigurtà tal-portijiet għandhom jiġu approvati mill-Istati Membri.

2. Kull studju tas-sigurtà tal-port ser iseħħ skond il-ħtiġijiet dettalljati skond l-Anness I ta' din id-direttiva.

3. Studji tas-sigurtà tal-port jistgħu jsiru minn organizzazzjoni rikonoxxuta tas-sigurtà tal-portijiet, skond l-Artikolu 12.

Artikolu 7

Pjan tas-sigurtà tal-port

1. L-Istati Membri ser jiżguraw li, b'riżultat ta' l-istudji tas-sigurtà tal-portijiet, pjanijiet ta' sigurtà tal-portijiet huma żviluppati, miżmuma tajjeb u aġġornati. Pjanijiet tas-

sigurtà tal-port għandhom jindirizzaw b'mod adegwat il-partikolaritajiet taż-żoni differenti ta' port u ser jintegraw il-pjanijiet tas-sigurtà għall-faċilitajiet tal-port fid-delimitazzjonijiet tagħhom kif stabbiliti fl-applikazzjoni tar-Regolament (KE) Nru .../.... . Pjanijiet tas-sigurtà tal-portijiet għandhom jiġu approvati mill-Istat Membru. Jistgħu biss jiġu implimentati ladarba tingħata l-approvazzjoni.

2. Pjanijiet tas-sigurtà tal-port għandhom jidentifikaw, għal kull wieħed mill-livelli differenti tas-sigurtà li għalihom hemm referenza fl-Artikolu 8:

a) il-proċedura li trid tiġi segwita

b) il-miżuri li għandhom jiġu stabbiliti;

c) l-azzjonijiet li jridu jittieħdu.

3. Kull pjan tas-sigurtà tal-port ser jiġi stabbilit in segwitu għall-ħtiġijiet dettaljati skond l-Anness I ta' din id-direttiva.

4. Pjanijiet tas-sigurtà tal-port jistgħu jiġu żviluppati minn organizzazzjoni rikonoxxuta tas-sigurtà tal-portijiet, in segwitu għall-Artikolu12.

5. L-Istati Membri għandhom jiżguraw li l-implimentazzjoni tal-pjanijiet tas-sigurtà tal-portijiet tiġi koordinata ma' l-attiviatjiet l-oħra ta' kontroll li jitwettqu fil-port.

6. L-Istati Membri għandhom jiżguraw li taħriġ adegwat u eżerċizzji jiġu esegwiti, bi qbil mal-ħtiġijiet bażiċi ta' taħriġ elenkati fl-Anness III.

7. B'mod partikolari, il-pjan tas-sigurtà tal-port ser jiżgura li, abbażi ta' l-istudji tar-riskju, isiru kontrolli adegwati tas-sigurtà minn awtoritajiet nazzjonali kompetenti fuq karozzi u vetturi tal-merkanzija lesti biex jimbarkaw l-opri li jġorru wkoll il-passiġġieri.

Din il-ħtieġa partikolari tapplika għat-traffiku domestiku u internazzjonali; fil-każ ta' traffiku internazzjonali, l-Istati Membri konċernati ser jikkooperaw fl-istudju tar-riskju.

Artikolu 8

Livelli ta' sigurtà

1. L-Istati Membri ser jintroduċu sistema ta' livelli tas-sigurtà tal-port.

2. Ser ikun hemm 3 livelli ta' sigurtà, kif definiti mir-Regolament (KE) Nru. .../....:

– Il-livell ta' sigurtà 1 ifisser il-livell li għalih miżuri minimi protettivi tas-sigurtà ser jiġu miżmuma f'kull ħin;

– Il-livell ta' sigurtà 2 ifisser il-livell li għalih miżuri addizzjonali xierqa ser jiġu miżmuma għal perjodu ta' żmien b' riżultat tar-riskju elevat ta' inċident ta' sigurtà;

– Il-livell ta' sigurtà 3 ifisser il-livell li għalih miżuri ta' protezzjoni ulterjuri u speċifiċi ser jiġu miżmuma għal perjodu limitat ta' żmien meta inċident tas-sigurtà huwa probabbli u imminenti, minkejja li jista' ma jkunx possibli li tiġi identifikata il-mira speċifika.

3. L-Istati Membri għandhom jiddeterminaw il-livelli ta' sigurtà li jiġu wżati. Fuq kull livell ta' sigurtà, Stat Membru jista' jiddetermina li miżuri differenti ta' sigurtà għandhom jiġu implimentati f'partijiet differenti tal-port, skond ir-riżultati ta' l-istudju tas-sigurtà tal-port.

4. L-Istati Membri ser jikkomunikaw il-livell ta' sigurtà fis-seħħ f'kull port kif ukoll kull bidla li sseħħ f'dawn il-livelli. Il-livelli ta' sigurtà ser jiġu mgħarrfa abbażi ta' 'informazzjoni meħtieġa' (need to know basis), skond il-pjan tas-sigurtà tal-port.

Artikolu 9

L-Uffiċjal tas-sigurtà tal-port

1. Uffiċjal tas-sigurtà tal-port ser ikun inkarigat mis-sigurtà ta' kull port. Kull port ser ikollu uffiċjal tas-sigurtà differenti. Portijiet żgħar fejn xulxin jistgħu ikollhom uffiċjal wieħed tas-sigurtà.

2. L-uffiċjali tas-sigurtà tal-portijiet għandhom jesegwixxu r-rwol ta' punt ta' kuntatt għall-affarijiet li għandhom x'jaqsmu mas-sigurtà u għandhom ikollhom biżżejed awtorità u għarfien dwar il-lokal sabiex jiżguraw u jikkoordinaw b'mod adegwat l-istabbiliment, l-aġġornament u s-segwiment ta' l-istudji u l-pjanijiet tas-sigurtà tal-port.

3. Fejn uffiċjal tas-sigurtà mhux l-istess bħall-uffiċjal/i tas-sigurta tal-faċilità/ajiet in segwitu għar-Regolament (KE) Nru. .../.... , għandha tiġi żgurata kooperazzjoni fil-qrib bejniethom.

Artikolu 10

Il-Kumitat għas-sigurtà tal-port

1. L-Istati Membri għandhom jiżguraw li kumitati għas-sigurtà tal-portijiet huma stabbiliti sabiex jipprovdu konsultazzjoni prattika f' dawk il-portijiet koperti minn din id-direttiva, sakemm minħabba il-partikolaritajiet ta' port dawn il-kumitati ma jkunux superfluwi.

2. L-istruttura ta' kumitat tas-sigurtà ta' port tista' tvarja bejn port u ieħor, biss għandha dejjem tirrifletti l-funzjonijiet operattivi u ta' awtorità pubblika f'port. Ser taħdem abbażi ta' 'informazzjoni meħtieġa'.

Artikolu 11

Reviżjonijiet

1. L-Istati Membri ser jiżguraw li l-istudji u pjanijiet tas-sigurtà tal-port huma riveduti kull darba li jsir tibdil li għandu x'jaqsam mas-sigurtà. Għandhom jiġu riveduti għall-inqas kull erba' snin. Meta titlesta r-reviżjoni, l-istudji u l-pjanijiet tas-sigurtà tal-port iridu jiġu approvati mill-Istati Membru. Pjan rivedut jista' biss jiġi implimentat ladarba tkun ingħatat l-approvazzjoni.

2. Reviżjonijiet ta' l-istudji u l-pjanijiet tas-sigurtà tal-port jistgħu jiġu żviluppati minn organizzazzjoni rikonoxxuta tas-sigurtà tal-portijiet, in segwitu għall-Artikolu12.

Artikolu 12

Organizzazzjoni rikonoxxuta għas-sigurtà tal-port

L-Istati Membri jistgħu jaħtru organizzazzjonijiet rikonoxxuti għas-sigurtà tal-portijiet għall-iskopijiet speċifikati f'din id-direttiva. Organizzazzjonijiet rikonoxxuti għas-sigurtà tal-port għandhom jissodisfaw il-kundizzjonijiet mniżżla taħt l-Anness IV.

Artikolu 13

Punt fokali tas-sigurtà tal-port

L-Istati Membri ser jaħtru għal aspetti ta' sigurtà tal-port il-punt fokali, maħtur in segwitu għar-Regolament (KE) Nru. .../.... għas-sigurtà marittima u għall-faċilitajiet tal-port.

Il-punt fokali tas-sigurtà tal-port ser jikkomuniku lill-Kummissjoni l-lista ta' portijiet ikkonċernati b'din id-direttiva.

Il-punt fokali tas-sigurtà tal-port ser jistabbilixxi u jżomm lista tad-dettalji ta' kuntatt ta' l-awtoritajiet għas-sigurtà tal-portijiet, kif ukoll ta' l-uffiċjali tas-sigurtà tal-port. Din il-lista ser tkun komunikata lill-Kummissjoni u aġġornata bit-tibdil.

Artikolu 14

L-implimentazzjoni u l-kontroll għall-konformità

1. L-Istati Membri ser iwaqqfu sistema li tiżgura superviżjoni adegwata u regolari tal-pjanijiet tas-sigurtà tal-port u l-implimentazzjoni tagħhom.

2. Sitt xhur wara d-data li għaliha hemm referenza fl-Artikolu 19, il-Kummissjoni, b' kooperazzjoni mal-punti fokali li għalihom hemm referenza fl-Artikolu 13, serje ta' spezzjonijiet ser jinbdew f'kampjuni xierqa tal-portijiet, sabiex tiġi sorveljata l-applikazzjoni ta' din id-direttiva mill-Istati Membri. Dawn l-ispezzjonijiet ser jieħdu

in konsiderazzjoni d-data provduta mill-punti fokali, inklużi ir-rapporti ta' sorveljanza. Il-proċeduri sabiex isiru dawn l-ispezzjonijiet għandhom jiġu adottati skondl il-proċedura msemmija fl-Artikolu 16(2).

3. L-uffiċjali b'mandat mill-Kummissjoni biex jagħmlu tali spezzjonijiet skond il-paragrafu 2 għandhom jeżerċitaw is-setgħat tagħhom mal-preżentazzjoni ta' awtorizzazzjoni bil-miktub, maħruġa mill-Kummisjoni u li tispeċifika s-suġġett, l-iskop ta' l-ispezzjoni u d-data li fiha għanda tibda. Il-Kummissjoni għandha, f'ħin xieraq qabel l-ispezzjonijiet tinforma lill-Istati Membri konċernati bl-ispezzjonijiet.

   L-Istat Membru konċernat għandu jissottometti ruħu għal dawn l-ispezzjonijiet u għandu jiżgura li l-korpi jew il-persuni konċernati li jissottomettu rwieħhom ukoll għal dawk l-ispezzjonijiet.

4. Il-Kummissjoni ser tikkomunika r-rapporti ta' spezzjoni lill-Istati Membru konċernat, li minn tlett xhur li jkun irċieva r-rapport ser jindika dettalji suffiċjenti tal-miżuri meħuda sabiex jiġi rimedjat kull nuqqas. Ir-rapporti u r-risposti ser jiġu komunikati lill-Kumitat li għalih hemm referenza fl-Artikolu 16.

Artikolu 15

Adattamenti

Id-dispożizzjonijiet ta' l-Annessi I sa IV jistgħu jiġu emendati bi bqil mal-proċedura msemmija fl-Artikolu 16 (2), mingħajr ma titwessa' il-firxa ta' l-applikazzjoni ta' din id-direttiva.

Artikolu 16

Proċedura tal-Kumitat

1. Il-Kummisjoni ser tiġi megħjuna mill-kumitat stabbilit mir-Regolament (KE) Nru. .../.... tinkludi rappreżentanti ta' l-Istati Membri, u presjedut minn rappreżentant tal-Kummissjoni.

2. Fejn issir referenza għal dan il-paragrafu, l-Artikoli 5 u 7 tad-Deċiżjoni 1999/468/KE[13] għandhom japplikaw, wara jittieħed in konsiderazzjoni l-Artikolu 8 ta' din id-Deċiżjoni.

   Il-perjodu taż-żmien preskritt fl-Artikolu 5(6) tad-Deċiżjoni 1999/468/KE għandu jiġi stabbilit għal xahar.

---

[13] ĠU L 184, tas-17.7.1999, p. 23.

Artikolu 17

Il-kunfidenzjalità u t-tixrid ta' l-informazzjoni

1. Fl-applikazzjoni ta' din id-direttiva, il-Kummissjoni ser tieħu, bi qbil mad-dispożizzjonijiet tad-Deċiżjoni tal-Kunsill 2001/844/KE/ KEFA, Euratom[14], miżuri xierqa sabiex tiġi mħarsa l-informazzjoni bi qbil mal-ħtieġa għall-kunfidenzjalità li għaliha għandha aċċess, jew li hija komunikata lilha mill-Istati Membri.

   L-Isati Membri ser jieħdu miżuri ekwivalenti fi qbil mal-leġislazzjoni nazzjonali rilevanti.

2. Kull personal li jagħmel l-ispezzjonijiet, jew li għandu x'jaqsam ma' informazzjoni kunfidenzjali relatata ma' din id-direttiva, għandu jkollu livell xieraq ta' sorveljanza u kontroll mill-Istat Membru li tiegħu l-personal konċernat għandu ċ-ċittadinanza.

3. Mingħajr preġudizzju għad-dritt pubbliku għall-aċċess għad-dokument in segwitu għar-Regolament (KE) Nru. 1049/2001 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill[15], ir-rapporti ta' l-ispezzjonijiet u r-risposti ta' l-Istati Membri li għalihom hemm referenza fl-Artikolu 14 (4) ser ikunu sigrieti u mhux ser jiġu publikati. Ser ikunu biss disponibbli għall-awtoritajiet rilevanti, li ser jikkomunikawhom biss lill-partijiet interessati abbażi ta' informazzjoni meħtieġa, in segwitu għar-regoli nazzjonali applikabbli dwar it-tixrid ta' informazzjoni sensittiva.

4. L-Istati Membri għandhom, kemm jista' jkun u bi qbil mal-liġi nazzjonali applikabbli jittrattaw b'kunfidenzjalità l-informazzjoni li tirriżulta mir-rapporti ta' l-ispezzjonijiet u r-risposti ta' l-Istati Membri meta din l-informazzjoni għandha x' taqsam ma Stati Membri oħra.

5. Sakemm m'huwiex ċar li rapporti ta' spezzjoni u r-risposti ser ikunu jew mhux ser ikunu mgħarrfa, l-Istati Membri jew il-Kummissjoni ser jikkonsultaw ma' l-Istat Membru konċernat.

Artikolu 18

Sanzjonijiet

L-Istati Membri ser jiżguraw li sanzjonijiet effettivi, proporzjonali u konvinċenti jiġu introdotti għal ksur tad-dispożizzjonijiet nazzjonali li jiġu adottati in segwitu għal din id-direttiva.

---

14 ĠU L 317, tat-3.12.2001, p. 1.
15 ĠU L 145, tal-31.5.2001, p. 43.

Artikolu 19

L-Implimentazzjoni

1. L-Istati Membri għandhom idaħħlu fis-seħħ il-liġijiet, regolamenti u dispożizzjonijiet amministrattivi meħtieġa għall-konformità ma' din id-direttiva sa mhux aktar tard minn [...] [sena mid-data tad-dħul tagħha fis-seħħ]. Għandhom jinfurmaw lill-Kummissjoni b' dan minnufih.

   Meta l-Istati Membri jaddottaw dawn id-dispożizzjonijiet, għandu jkun fihom referenza għal din id-Direttiva jew għandhom ikunu akkumpanjati b'din ir-referenza fl-okkażjoni tal-pubblikazzjoni uffiċjali tagħhom. L-Istati Membri għandhom jiddeċiedu kif din ir-riferenza għandha ssir.

2. L-Istati Membri għandhom jikkomunikaw lill-Kummissjoni t-test tad-dispożizzjonijiet prinċipali tal-liġi nazzjonali li huma jadottaw fil-qasam kopert minn din id-direttiva.

Artikolu 20

Id-dħul fis-seħħ

Din id-direttiva għandha tidħol fis-seħħ fl-għoxrin jum wara dak li fih tiġi pubblikata fil-*Ġurnal Uffiċjali ta' l-Unjoni Ewropea*.

Artikolu 21

Id-Destinatarji

Din id-Direttiva hija indirizzata lill-Istati Membri.

Magħmula fi Brussel,

Għall-Parlament Ewropew	*Għall-Kunsill*
Il-President	*Il-President*

Anness I

Studju tas-sigurtà tal-port

L-istudju tas-sigurtà tal-port huwa l-bażi għax-xogħol fuq il-pjan tas-sigurtà tal-port u l-implimentazzjoni eventwali tiegħu. L-istudju tas-sigurtà tal-port ser jinkludi għall-inqas dawn l-elementi:

– L-identifikazzjoni u l-evalwazzjoni ta' l-assi u l-infrastruttura importanti li huwa importanti li jiġu protetti;

– L-identifikazzjoni ta' theddid possibli għall-assi u l-infrastruttura u kemm x'aktarx iseħħu sabiex jiġu stabbiliti u prijoritizzati l-miżuri tas-sigurtà;

– L-identifikazzjoni l-għażla u l-prijoritizzazzjoni tal-kontro-miżuri u l-bidliet ta' proċedura u l-livelli ta' effettività tagħhom fit-tnaqqis tad-dgħufija; u

– L-identifikazzjoni tad-dgħufijiet, inklużi l-fatturi umani fl-infrastruttura, il-politika u l-proċeduri.

Għal dan il-għan, l-istudju ser ikopri għall-inqas dawn l-oqsma:

– l-identifikazzjoni ta' dawk l-inħawi li huma rilevanti għas-sigurtà tal-port, biex b'hekk jiġu identifikati wkoll id-delimitazzjonijiet tal-port. Dan jinkludi faċilitajiet ta' portijiet li huma diġà koperti mir-Regolament (KE) Nru. .../.... u li l-istudju tar-riskju tagħhom ser iservi ta' bażi;

– l-identifikazzjoni ta' oqsma tas-sigurtà li jirriżultaw mill-iskambji bejn faċilità tal-port u miżuri oħra tas-sigurtà tal-port;

– l-identifikazzjoni ta' gruppi ta' riskju fost il-personal li jaħdem fil-port;

– it-taqsim, jekk utli, tal-port skond il-possibiltà li dawn jaqgħu fil-mira ta' atti internazzjonali kontra l-liġi. Żoni mhux ser ikunu biss iġġudikati fuq il-profil dirett tagħhom bħala mira potenzjali, iżda wkoll fuq ir-rwol potenzjali tal-mogħdija meta żoni fil-viċin jaqgħu fil-mira;

– l-identifikazzjoni ta' varjazzjoni tar-riskji, e.ż. dawk bażati fuq l-istaġun;

– l-identifikazzjoni tal-karatteristiċi speċifiċi ta' kull sub-żona, bħalma huma l-lokal, l-aċċessi, il-forniment ta' l-elettriku, is-sistema tal-komunikazzjoni, il-kondominju u l-użu kif ukoll elementi oħra li huma kkunsidrata bħala rilevanti għas-sigurtà;

– l-identifikazzjoni ta' xenarji ta' theddid possibbli għal kull sub-żona identifikata. Sub-żona, infrastruttura, merkanzija, bagalji, nies u apparat tat-trasport fi ħdan din iż-żona tista' taqa fil-mira diretta ta' theddida identifikata jew tista' tkun parti minn firxa usa' f'dak ix-xenarju ta' theddid;

– L-identifikazzjoni tal-konsegwenzi speċifiċi ta' xenarju ta' theddid. Il-konsegwenzi jistgħu jolqtu sub-żona waħda jew aktar. Kemm il-konsegwenzi diretti kif ukoll dawk indiretti għandhom jiġu identifikati. Attenzjoni speċjali għandha tingħata lir-riskju ta' diżgrazzji umani;

– l-identifikazzjoni tal-possibiltà ta' l-effetti kumplessi ta'atti ta' indħil illegali;

– l-identifikazzjoni tad-dgħufijiet ta' kull sub-żona;

– l-identifikazzjoni ta' l-aspetti organizzattivi li huma rilevanti għas-sigurtà kumplessiva tal-port, inkluż it-taqsim ta' l-awtoritajiet li għandhom x'jaqsmu mas-sigurtà u l-proċeduri eżistenti;

– l-identifikazzjoni tad-dgħufijiet tas-sigurtà tal-port fit-totalità tiegħu li għandu x'jaqsam ma' l-aspetti leġislattivi u ta' proċedura;

– l-identifikazzjoni ta' miżuri, proċeduri u azzjonijiet li huma mmirati lejn it-tnaqqis ta' dgħufijiet kritiċi. Attenzjoni speċifika għandha tingħata lill-bżonn għal u l-mezzi ta' kontroll ta' l-aċċess jew restrizzjonijiet għall-port kollu kemm hu jew għal partijiet speċifiċi tal-port, inklużi l-identifikazzjoni tal-passiġġieri, l-impjegati tal-port jew ħaddiema oħra, viżitaturi u ekwipaġġi tal-bastimenti, sorveljanza tal-meddiet jew attivitajiet, il-merkanzija u kontroll tal-bagalji. Miżuri, proċeduri u azzjonijiet għandhom jikkorrispondu mar-riskju perċepit, li jista' jvarja bejn naħa u oħra tal-port;

– l-identifikazzjoni ta' struttura ta' organizzazzjoni li tappoġġja t-titjib tas-sigurtà tal-port;

– l-identifikazzjoni ta' kif miżuri, proċeduri u azzjonijiet għandhom jiġu rinforzati fl-eventwalità ta' żieda fil-livell ta' sigurtà;

– l-identifikazzjoni ta' ħtiġijiet speċifiċi sabiex jiġu trattati problemi stabbiliti ta' sigurtà, bħalma huma merkanzija, bagalji, tankijiet, proviżjonijiet jew persuni, pakketti mhux magħrufa li kollha jidhru 'suspettużi' kif ukoll perikli magħrufa (eż. bomba). Dawn il-ħtiġijiet għandhom dejjem janalizżaw il-kundizzjonijiet ta' ħtieġa biex jew jitneħħew fil-post jew jitneħħew wara li jiġu trasportati għal-żona sigura.

– l-identifikazzjoni tal-miżuri, proċeduri u azzjonijiet immirati lejn il-limitazzjoni u l-mitigazzjoni tal-konsegwenzi

– l-identifikazzjoni tat-taqsim tax-xogħlijiet sabiex isseħħ l-implimentazzjoni xierqa u korretta tal-miżuri proċeduri u azzjonijiet li ġew identifikati;

– l-għotja ta' attenzjoni speċifika, fejn hu meħtieġ, li-relazzjoni ma' pjanijiet oħra tas-sigurtà (eż pjanijiet tas-sigurtà tal-faċilitajiet tal-port) kif ukoll miżuri tas-sigurtà diġà eżistenti. Attenzjoni għandha tingħata wkoll lir-relazzjoni ma' pjanijiet oħra ta' risposta (eż. pjan ta' risposta għat-tixrid taż-żejt, pjan ta' kontinġenza tal-port, pjan ta' intervenzjoni medika, pjan għal diżastru nukleari, eċċ.);

– l-identifikazzjoni ta' ħtiġijiet ta' komunikazzjoni għall-implimentazzjoni tal-miżuri u tal-proċeduri;

– l-għotja ta' attenzjoni speċifika għall-miżuri sabiex tiġi protetta informazzjoni sensittiva dwar is-sigurezza. L-identifikazzjoni tal-ħteġijiet ta' informazzjoni meħtieġa għal dawk kollha li huma direttament involuti, kif ukoll, fejn hu xieraq, il-pubbliku ġenerali.

ANNESS II

Pjan tas-sigurtà tal-port

Il-pjan tas-sigurtà tal-port jistipola l-arranġamenti tas-sigurtà tal-port. Ser ikun ibbażat fuq is-sejbiet fl-istudju tas-sigurtà tal-port. Ser jistipula miżuri dettaljati b'mod ċar. Ser ikollu mekkaniżmu ta' kontroll li jippermetti, fejn hu meħtieġ li jittieħdu l-miżuri ta' korrezzjoni xierqa.

Il-pjan tas-sigurtà tal-port ser ikun ibbażat fuq dawn l-aspetti ġenerali:

– Id-definizzjoni taż-żoni kollha li huma rilevanti għas-sigurtà tal-port. Skond l-istudju tas-sigurtà tal-port, miżuri, proċeduri u azzjonijiet jistgħu ivarjaw minn sub-żona għall-oħra. Fil-fatt, xi sub-żoni jistgħu jirrekjedu miżuri preventivi aktar qawwija minn aħrajn. Attenzjoni speċjali għandha tingħata lill-punti ta' skambju bejn sub-żona u oħra, kif identifikati fl-istudju tas-sigurtà tal-port;

– L-iżgurar tal-koordinazzjoni bejn miżuri tas-sigurtà għall-żoni b'karatteristiċi tas-sigurtà differenti;

– Il-provvista, fejn hu meħtieġ, għal miżuri varjabbli kemm fir-rigward ta' partijiet differenti tal-port, livelli ta' sigurtà li jinbidlu, u għarfien speċifiku.

Abbażi ta' dawn l-aspetti ġenerali, il-pjan tas-sigurtà tal-port ser jatribwixxi biċċiet ta' xogħol u jispeċifika il-pjanijiet ta' xogħol f'dawn l-oqsma:

– ħtiġijiet ta' aċċess. Għal ċerti żoni, il-ħtiġijiet ser jidħlu biss fis-seħħ meta livelli tas-sigurtà jeċċedu limiti minimi. Il-ħtiġijiet u l-limiti kollha għandhom jiġu inklużi fil-pjan tas-sigurtà tal-port;

– Ħtiġijiet relatati mal-kontroll ta' ID, bagalji u merkanzija. Ħtiġijiet jistgħu japplikaw għal sub-żoni jew le, ħtiġijiet jistgħu japplikaw, jew le, bis-sħiħ għal sub-żoni differenti. Persuni deħlin, jew li qegħdin f'sub-żona jistgħu jiġu kontrollati. Il-pjan tas-sigurtà tal-port ser jirrispondi b'mod xieraq għas-sejbiet ta' l-istudju tas-sigurtà tal-port, li huwa l-għodda li permezz tagħha il-ħtiġijiet tas-sigurtà ta' kull sub-żona u fuq kull livell tas-sigurtà jistgħu jiġu identifikati. Meta karti ta' l-identità apposta huma żviluppati għal skopijiet tas-sigurtà tal-port, proċeduri ċari għandhom jiġu stabbiliti għall-ħruġ, l-użu-kontroll u r-ritorn ta' tali dokumenti. Tali proċeduri għandhom jieħdu in konsiderazzjoni l-partikolaritajiet ta' ċerti gruppi ta' persuni li jużaw il-port, sabiex miżuri xierqa jiġu implimentati għal-limitu ta' l-impatt negattiv ta' ħtiġijiet ta' kontroll ta' l-aċċess. Kategoriji għandhom għall-inqas jinkludu l-baħħara, uffiċjali ta' l-awtorità, persuni li jaħdmu b'mod permanenti fil-port, persuni li regolarment jaħdmu jew li jżuru l-port, residenti li jgħixu fil-port u persuni li xi kultant jaħdmu jew iżuru l-port;

– il-komunikazzjoni ma' l-awtoritajiet tal-kontroll tal-merkanzija, tal-bagalji u tal-merkanzija. Fejn hu meħtieġ, il-pjan huwa li ikun hemm provvediment għall-għaqda tas-sistemi ta' informazzjoni u *clearance* ta' dawn l-awtoritajiet, inklużi s-sistemi ta' *clearance* ta' qabel il-wasla.

– il-proċeduri u l-miżuri ta' kif għandhom jiġu trattati merkanzija, bagalji, tankijiet, proviżjonijiet jew persuni li jqajmu suspett, inklużi l-identifikazzjoni ta' żona sigura; kif ukoll għal kwistjonijiet tas-sigurtà u ħsara għas-sigurtà tal-port;

– ħtiġijiet ta' sorveljanza għal sub-żoni jew attivitajiet f'sub-żoni. Kemm il-ħtieġa għal kif ukoll soluzzjonijiet tekniċi possibli ser joħorġu mill-istudju tas-sigurtà tal-port;

– sinjali u indikazzjonijiet. Żoni li għandhom ħtiġijiet (aċċess u/jew kontroll), għandhom ikunu indikati sewwa permezz ta' sinjali. Il-ħtiġijiet ta' kontroll u aċċess ser jiġu fformulati b'konsiderazzjoni xierqa tal-liġijiet u l-prattika eżistenti. Is-sorveljanza ta' l-attivitajiet għandu jkun indikat sewwa jekk dan huwa meħtieġ mill-leġislazzjoni nazzjonali;

– awtorizzazzjoni ta' komunikazzjoni u sigurtà. Kull informazzjoni rilevanti għas-sigurtà għandha tiġi komunikata sewwa skond l-*istandards* ta' awtorizzazjoni ta' sigurtà inklużi fil-pjan. Minħabba s-sensittività ta' xi ftit mill-informazzjoni, il-komunikazzjoni ser tkun imsejsa abbażi ta' 'informazzjoni meħtieġa', biss ser tinkludi fejn huwa meħtieġ, il-proċeduri għal komunikazzjonijiet indirizzati lill-pubbliku ġenerali. *Standards* ta' awtorizzazzjoni tas-sigurtà ser jagħmlu parti mill-pjan u huma mmirati lejn il-protezzjoni ta' informazzjoni sensittiva fir-rigward tas-sigurtà minn tgħarrif mhux awtorizzat.

– rappurtaġġ ta' inċidenti ta' sigurtà. Bl-iskop li tiġi żgurata risposta veloċi, il-pjan tas-sigurtà tal-port għandu jistipola ħtiġijiet ċari għar-rappurtaġġ ta' kull inċident ta' sigurtà lill-uffiċjal tas-sigurtà tal-port u/jew lill-awtorità kompetenti għas-sigurtà tal-port.

– integrazzjoni ma' pjanijiet jew attivitajiet oħra ta' prevenzjoni. Il-pjan għandu jittratta speċifikament l-integrazzjoni ma' attivitajiet ta' prevenzjoni u kontroll fis-seħħ fil-port.

– l-integrazzjoni ma' pjanijiet oħra ta' risposta u/jew inklużjoni ta' miżuri, proċeduri u azzjonijiet speċifiċi ta' rispons. Il-pjan għandu jagħti kont b'mod dettaljat ta' l-interazzjoni u l-koordinazzjoni ma' pjanijiet oħra ta' rispons u ta' emerġenza. Fejn hu meħtieġ, kunflitti u nuqqasijiet għandhom jiġu solvuti.

– ħtiġijiet ta' taħriġ u eżerċizzju.

– l-organizzazzjoni ta' l-operat għas-sigurtà tal-port u proċeduri ta' ħidma. Il-pjan tas-sigurtà tal-port ser jittratta speċifikament l-organizzazzjoni tas-sigurtà tal-port, it-taqsim tax-xogħlijiet u l-proċeduri tal-ħidma. Ser jittratta wkoll il-koordinazzjoni ma' l-uffiċjali tal-faċilità tal-port u tas-sigurtà tal-bastimenti, fejn hu xieraq. Ser jistipola ir-responsabbiltajiet tal-kumitat tas-sigurtà tal-port, jekk dan jeżisti.

– proċeduri għall-adattament u l-aġġornament ta' pjan tas-sigurtà tal-port.

ANNESS III

Ħtiġijiet bażiċi ta' taħriġ

Tipi varji ta' eżerċizzji li jistgħu jinkludu l-parteċipazzjoni ta' uffiċjali tas-sigurtà tal-port, flimkien ma' l-awtoritajiet rilevanti ta' l-Istati Membri, uffiċjali tas-sigurtà ta' kumpaniji, jew uffiċjali tas-sigurtà tal-bastimenti, jekk dawn huma disponibbli, għandhom isiru għall-inqas darba fis-sena b'mhux inqas minn 18-il xahar bejn l-eżerċizzji. Talbiet għall-parteċipazzjoni minn uffiċjali tas-sigurtà ta' kumpaniji jew uffiċjali tas-sigurtà tal-bastimenti f' eżerċizzji konġunti għandhom isiru bil-ħsieb ta' l-implikazzjonijiet għas-sigurtà u x-xogħol fuq il-bastiment. Dawn l-eżerċizzji għandhom jittestjaw il-komunikazzjoni, il-koordinazzjoni d-disponibiltà tar-riżorsi u r-risposti. Dawn l-eżerċizzji jistgħu jkunu:

(1) ta' skala normali jew '*live*'

(2) simulazzjoni madwar mejda jew seminar, jew

(3) konġunti ma eżerċizzji oħra bħalma huma risposta ta' l-emerġenza jew eżerċizzji oħra ta' l-Istat tal-port.

ANNESS IV

Kundizzjonijiet li għandhom jiġu sodisfatti minn organizzazzjoni rikonoxxuta għas-sigurtà tal-port

Organizzazzjoni rikonoxxuta għas-sigurtà tal-port għandha tkun kapaċi turi:

(1) konoxxenza fl-aspetti rilevanti tas-sigurtà tal-port;

(2) għarfien xieraq ta' l-operati tal-port, inkluż l-għarfien ta' tifsil u kostruzzjoni tal-portijiet;

(3) għarfien xieraq ta' operati tas-sigurtà rilevanti oħra li jaffetwaw potenzjalment is-sigurtà tal-port;

(4) il-kapaċità li tiżen ir-riskji ta' sigurtà probabbli tal-port;

(5) il-kapaċità li żżomm u ttejjeb l-għarfien dwar is-sigurtà tal-port lill-personal tagħha;

(6) il-kapaċità li tissorvelja l-affidabilità kontinwa tal-personal tagħha;

(7) il-kapaċità li żżom miżuri xierqa sabiex it-tgħarrif mhux awtorizzat u l-aċċess għal materjal li huwa sensittiv għas-sigurtà jiġi evitat;

(8) l-għarfien tal-leġislazzjoni nazzjonali u internazzjonali u ħtiġijiet tas-sigurtà rilevanti.

(9) l-għarfien ta' theddid għas- u mudelli tas-sigurtà kurrenti;

(10) l-għarfien dwar l-armi, sustanzi u aġġeġġi perikolużi, kif ukoll il-kxif tagħhom.

(11) l-għarfien tal-karatteristiċi (fuq bażi mhux diskriminatorja) tal-mudelli ta' mġieba (behavioural patterns) ta' persuni li potenzjalment jistgħu jheddu s-sigurtà tal-port;

(12) għarfien tat-tekniċi li jistgħu jintużaw sabiex jiġu evitat il-miżuri tas-sigurtà;

(13) għarfien ta' l-apparat u sistemi tas-sigurtà u s-sorveljanza u l-limitazzjonijiet operazzjonali tagħhom.

Organizzazzjoni rikonoxxuta tas-sigurtà tal-port li għamlet l-istudju tas-sigurtà tal-port jew irrivediet tali studju għal port, m'hijiex permessa li tistabbilixxi jew li tirrevedi l-pjan tas-sigurtà għall-istess port.

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**~~276~~	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 0		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 Temporary staff	108 000 864 000	Average cost of Commission officials, including overheads (€108 000/year/official)
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 (subsequent years)
II.	Duration of action	Indefinite
III.	Total cost of action (I x II)	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.