

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 20.1.2009
COM(2009) 2 konč.

POROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

Poročilo o vrednotenju izvajanja Direktive o krepitvi varnosti v pristaniščih

KAZALO

1.	Uvod.....	3
2.	Pomembnost Direktive.....	4
3.	Metoda izvajanja in obseg ocenjevanja.....	5
4.	Izvajanje Direktive.....	5
4.1.	Prenos v nacionalno zakonodajo.....	5
4.2.	Skladnost nacionalnih ukrepov, sprejetih za prenos Direktive.....	6
5.	Ključna vprašanja.....	6
5.1.	Meje vsakega pristanišča.....	6
5.2.	Podatki, ki izhajajo iz ocene varnosti v pristaniščih.....	7
5.3.	Preverjanje in nadzor varnostnih načrtov pristanišča in njihovega izvajanja.....	8
5.4.	Priznana organizacija za varnost.....	8
6.	Povzetek.....	8
7.	Sklepna ugotovitev.....	9
	Prilogi:.....	11
	Priloga I: Preglednica o stanju prenosa Direktive v državah članicah (15/10/2008).....	12
	Priloga II: Preglednica s številom pristanišč, za katera se uporablja Direktiva, razčlenjena po državah članicah.....	12

POROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

Poročilo o vrednotenju izvajanja Direktive o krepitvi varnosti v pristaniščih

(besedilo velja za EGP)

1. UVOD

Glavni cilj Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2005/65/ES¹ z dne 26. oktobra 2005 o krepitvi varnosti v pristaniščih (v nadaljnjem besedilu: Direktiva ali Direktiva o varnosti v pristaniščih) je dopolniti ukrepe, ki so bili leta 2004 sprejeti z Uredbo (ES) št. 725/2004² Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih (v nadaljnjem besedilu: Uredba).

Glavni cilj Uredbe je dejansko izvajanje ukrepov Skupnosti za povečanje varnosti na ladjah in v pristaniščih zaradi groženj namernih protizakonitih dejanj. Namen Uredbe je zagotoviti podlago za usklajeno razlago in izvajanje ter za nadzor Skupnosti nad posebnimi ukrepi za povečanje pomorske varnosti, ki jih je Diplomatska konferenca Mednarodne pomorske organizacije (IMO) sprejela leta 2002. V Uredbi sta upoštevani sprememba mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju iz leta 1974 (SOLAS – Safety Of Life At Sea) in uvedba Mednarodnega kodeksa o varnosti ladij in pristanišč (Kodeks ISPS – International Ship and Port facility Security). Ukrepi v zvezi s pomorsko varnostjo, ki jih določa Uredba, predstavljajo le del ukrepov, potrebnih za zagotovitev zadostne stopnje varnosti različnih transportnih verig, povezanih s pomorskim prometom. Področje uporabe Uredbe je namreč omejeno na varnostne ukrepe na krovu plovil in na področju neposredne povezave med ladjo in pristaniščem. Države članice so prednostno sprejele prav te obveznosti, ki izhajajo iz Kodeksa ISPS, preden so se strinjale, da bodo izvajale dodatne obveznosti na podlagi sprejetja Direktive.

Z Direktivo pa se dopolnjuje mehanizem, določen z Uredbo, tako da se uvaja sistem varnosti na celotnem območju pristanišča, da bi se zagotovila visoka in enotna stopnja zaščite v vseh evropskih pristaniščih. Cilj Direktive je povečati varnost na pristaniških območjih, za katera se Uredba ne uporablja, in doseči, da bi izboljšanje varnosti v pristaniščih podprlo varnostne ukrepe, sprejete na podlagi Uredbe, ne da bi nastale nove obveznosti na področjih, ki so že urejena z Uredbo. Vpeljati bi bilo treba varnostne ukrepe v pristaniščih, s katerimi bi omogočili največjo možno stopnjo zaščite za pomorske in pristaniške dejavnosti, ki bi zajemali vsako pristanišče znotraj meja, ki jih za vsak primer posebej opredeli zadevna država članica, s čimer bi omogočili, da bi varnostni ukrepi, sprejeti pri uporabi Uredbe, izboljšali varnost na območjih pristaniške dejavnosti. Ti ukrepi se uporabljajo za vsako pristanišče, v katerem se nahaja ena ali več pristaniških infrastruktur, na katere se nanaša Uredba.

Tako celota, ki jo sestavljata Uredba o zaščiti na ladjah in v pristaniščih ter Direktiva o varnosti v pristaniščih, zagotavlja ureditveni okvir za zaščito pomorske povezave logistične

¹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/65/ES z dne 26. oktobra 2005 o krepitvi varnosti v pristaniščih – UL L 310, 25.11.2005, str. 28.

² Uredba (ES) št. 725/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih – UL L 129, 29.4.2004, str. 6.

transportne verige pred nevarnostjo napadov in tovrstnimi grožnjami. Cilj tega okvira, ki presega mednarodne obveznosti, je zagotoviti najboljšo možno raven preventivne varnosti za pomorski promet in hkrati ohraniti njegovo sposobnost spodbujanja in izvajanja trgovine na svetovni ravni.

Komisija je za nadzor nad izvajanjem Uredbe v državah članicah ter preverjanje učinkovitosti ukrepov, postopkov in organiziranosti pomorske varnosti na nacionalni ravni leta 2005 sprejela Uredbo (ES) št. 884/2005³ o določitvi revidiranih postopkov za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju pomorske varnosti. Komisija je nato 9. aprila 2008 sprejela Uredbo (ES) št. 324/2008⁴ o določitvi revidiranih postopkov za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju pomorske varnosti, ki „*določa tudi postopke, po katerih Komisija spremlja izvajanje Direktive 2005/65/ES, skupaj z inšpekcijskimi pregledi na ravni držav članic in pristaniških infrastruktur v zvezi s pristanišči ...*“. Ta uredba, s katero se razveljavlja Uredba (ES) št. 884/2005, je začela veljati 1. maja 2008.

V členu 19 Direktive je določeno:

„Komisija najpozneje do 15. decembra 2008 ter vsakih pet let po tem predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o oceni, ki med drugim temelji na podatkih, pridobljenih v skladu s členom 13 [Preverjanje izvajanja in skladnosti]. V tem poročilu Komisija analizira ravnanje držav članic v skladu s to direktivo in učinkovitost sprejetih ukrepov. Po potrebi poda predloge za dodatne ukrepe.“

V tem poročilu sta ocenjena stanje izvajanja Direktive in učinkovitost sprejetih ukrepov.

2. POMEMBOST DIREKTIVE

Treba je opozoriti, da se Direktiva uporablja za vsako pristanišče na ozemlju države članice, v katerem se nahaja ena ali več pristaniških infrastruktur, ki jih ureja varnostni načrt pristanišča, odobren v skladu z Uredbo (ES) št. 725/2004.

Direktiva se nanaša na približno 750 pristanišč v Evropski uniji (glej Prilogo II). Vendar je geografska porazdelitev zelo neenotna, saj je 80 % zadevnih pristanišč (590) v samo sedmih državah članicah (v Združenem kraljestvu, Italiji, Grčiji, na Danskem, v Španiji, Nemčiji in Franciji⁵). Pristanišča teh sedmih držav so skupaj z belgijskimi in nizozemskimi pristanišči vstopna vrata za blago, ki se v Evropsko unijo uvozi za vse države članice.⁶

Na pobudo služb Komisije je bil septembra 2006 organiziran seminar, da bi države članice in Komisija izmenjale informacije o predvidenih podrobnih pravilih za prenos in izvajanje Direktive. Odgovorni za pomorsko varnost v državah članicah so poleg tega na podlagi teh neuradnih izmenjav med drugim lahko okrepili vzajemno zaupanje, poglobili razmišljanje o

³ Uredba Komisije (ES) št. 884/2005 z dne 10. junija 2005 o določitvi postopkov za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju pomorske varnosti – UL L 148, 11.6.2005, str. 25.

⁴ Uredba Komisije (ES) št. 324/2008 z dne 9. aprila 2008 o določitvi revidiranih postopkov za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju pomorske varnosti – UL L 98, 10.4.2008, str. 5.

⁵ Glej Prilogo II. Države članice so v seznamu razvrščene po padajočem vrstnem redu glede na število pristanišč, za katera se uporablja Direktiva.

⁶ Uvoz v pristaniščih sedmih navedenih držav članic pomeni 66 % vsega uvoza po morskem poti v EU-27 v letu 2006 (vir: Eurostat).

težavnih vprašanjih, povezanih z izvajanjem Direktive,⁷ in začeli izmenjavo informacij o izvajanih ukrepih in praksah ter tako pripomogli k zvišanju varnostnih standardov na območjih pristojnosti pristanišč, zlasti na območjih v neposredni sosesčini pristanišč ali območjih dostopa do teh pristanišč.

3. METODA IZVAJANJA IN OBSEG OCENJEVANJA

Komisija je za pripravo tega poročila na začetku poletja 2008 pozvala države članice, naj odgovorijo na vprašalnik⁸ o prenosu in izvajanju Direktive. Na vprašalnik je odgovorilo dvajset držav članic (od 22, ki so morale prenesti Direktivo).

Komisija je začela tudi postopke za spremljanje izvajanja Direktive 2005/65/ES z inšpekcijskimi pregledi na področju varnosti v pristaniščih. Komisija namreč v zvezi s pristanišči od poletja 2008 izvaja postopke, po katerih spremlja izvajanje Direktive v skladu z Uredbo (ES) št. 324/2008, hkrati z inšpekcijskimi pregledi na ravni držav članic in pristaniških infrastruktur. Sredi oktobra 2008 so bili opravljeni štiri inšpekcijski pregledi, ki so vključevali spremljanje izvajanja Direktive v štirih različnih državah članicah.

Zaradi kratkega obdobja, v katerem velja Uredba (ES) št. 324/2008 o določitvi revidiranih postopkov za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju pomorske varnosti, na eni strani, in zamude številnih držav članic pri prenosu Direktive in dejanskem izvajanju njenih določb, na drugi strani, bi bilo prenačljeno iz tega izpeljevati dokončne sklepe o njenem učinku. To poročilo se torej osredotoča na vprašanja v zvezi z izvajanjem in kratkoročne rezultate.

4. IZVAJANJE DIREKTIVE

4.1. Prenos v nacionalno zakonodajo

Direktiva, ki je bila sprejeta 26. oktobra 2005, je bila prenesena v nacionalno zakonodajo držav članic z zamudo, in sicer v letih 2007 in 2008. Večina od 22 držav članic⁹, ki so morale določbe Direktive prenesti v nacionalno zakonodajo, je to storila šele po izteku roka za izvedbo, ki je bil 15. junij 2007. Samo šest držav članic je priglasilo nacionalne ukrepe pred tem rokom za prenos, kmalu pa je sledilo še šest držav članic. Povprečno so pri prenosu zamujale za šest mesecev.¹⁰ Službe Komisije so začele deset postopkov za ugotavljanje kršitev zaradi nepriglasitve nacionalnih ukrepov za prenos, na podlagi katerih so 1. avgusta 2007 poslale deset pisnih opominov, nato pa od novembra 2007 do februarja 2008 še šest obrazloženih mnenj. Do 1. januarja 2008 sedem držav članic še ni sprejelo in sporočilo Komisiji svojih nacionalnih ukrepov za prenos Direktive. Komisija se je 18. septembra 2008 nazadnje odločila, da zaradi nepriglasitve nacionalnih ukrepov za prenos v predvidenem roku zoper zadnji dve državi članici¹¹ zamudnici vloži tožbo pri Sodišču Evropskih skupnosti.

⁷ Kot so, na primer, opredelitev meja pristanišča glede varnosti, varnost vodne površine, nadzor nad dostopi in usklajevanje med službami v državah članicah.

⁸ Dokument MARSEC 2316 (razdeljen na zasedanju Sveta za pomorsko varnost 27. junija 2008). Latvija in Malta do 20. oktobra 2008 še nista poslali odgovora na vprašalnik.

⁹ Ker se Direktiva nanaša na morska pristanišča, obveznosti ne veljajo za Avstrijo, Češko republiko, Madžarsko, Luksemburg in Slovaško (uvodna izjava 18).

¹⁰ Datumi priglasitve ukrepov za prenos so navedeni v preglednici v Prilogi I.

¹¹ Estonija in Združeno kraljestvo.

Treba je opozoriti, da so imele te zamude pri pripravi in sprejetju nacionalnih ukrepov za prenos v različnih državah članicah posledice, saj pristojni organi niso mogli opravljati svojega dela v zvezi z izvajanjem Direktive, dokler nacionalni ukrepi niso bili dokončno opredeljeni in sprejeti.

4.2. Skladnost nacionalnih ukrepov, sprejetih za prenos Direktive

Službe Komisije zaradi prepoznega sprejetja aktov o izvajanju Direktive v državah članicah še niso mogle do konca temeljito proučiti skladnosti priglašениh ukrepov z ustreznimi določbami Direktive. Čeprav je iz prve analize mogoče sklepati, da so države članice Direktivo na splošno ustrezno prenesle v svojo nacionalno zakonodajo, je treba izvajanje upoštevnih določb Direktive prepogosto še določiti na lokalni ravni, kot dokazujejo rezultati prvih misij¹² inšpektorjev Komisije o spremljanju izvajanja Direktive v pristaniščih.

Ko bodo službe Komisije imele na voljo vse nacionalne akte (torej konec leta 2008 in v prvih mesecih leta 2009), bodo temeljiteje proučile nacionalne ukrepe za prenos ali poznejše predpise, ki jih bodo sprejele države članice, da bi celovito za vse zadevne države članice presodile skladnost nacionalnih ukrepov z upoštevniimi določbami Direktive.

Delovni program za izvajanje inšpekcijskih pregledov, ki jih Komisija opravlja na področju pomorske varnosti, bo leta 2009 sistematično vključeval del, ki bo omogočal preverjanje, ali so bili postopki za spremljanje izvajanja Direktive pravilno izvedeni.

5. KLJUČNA VPRAŠANJA

Po tragičnih dogodkih v letih 2001 (11. septembra v New Yorku in Washingtonu), 2004 (11. marca v Madridu) in 2005 (7. julija v Londonu) je Direktiva o varnosti v pristaniščih odgovor na vprašanja, ki se postavljajo glede nujnosti povečanja varnosti vseh vrst prometa, zlasti s krepitvijo pravnega okvira in izboljšanjem preventivnih mehanizmov.

V Direktivi je – v skladu z načelom subsidiarnosti – določeno, da države članice same določijo meje vsakega pristanišča in da se lahko same odločijo, ali bodo Direktivo uporabljale na sosednjih območjih. Države članice morajo prav tako zagotoviti, da se pravilno pripravijo ocene o varnosti v pristanišču in varnostni načrti pristanišč. Namen sozakonodajalcev je bil, da se uporabijo iste varnostne strukture in varnostni organi, kot so določeni v Uredbi, za oblikovanje sistema za zaščito, ki bi veljal za celotno logistično verigo pomorskega prometa, od ladij prek terminalov do pristaniškega območja. Ta pristop naj bi omogočil poenostavitev postopkov in tudi sinergije med službami držav članic, pristojnimi za varnost.

V tem poglavju se obravnavajo pomembna vprašanja, ki so se pojavila pri ocenjevanju.

5.1. Meje vsakega pristanišča

Pristanišča se zelo razlikujejo glede na status, lastništvo, velikost, namen in geografske značilnosti. Tipologijo je težko določiti, zlasti ker je večina pristanišč odprtih za vse vrste dejavnosti (trgovinske, industrijske itd.) znotraj svojega pristaniškega območja. Pristanišča se zelo razlikujejo glede na to, ali gre za „zgodovinsko“ pristanišče, okrog katerega se je razvilo

¹² Štiri pristanišča, ki so bila v štirih različnih državah članicah pregledana septembra in oktobra 2008, še niso začela ocenjevanja, ki ga je treba izvesti pred pripravo in sprejetjem varnostnih načrtov.

mesto, ali „sodobno“ pristanišče, ki je bilo ustvarjeno tako rekoč iz nič in je neposredno povezano z zaledjem ter drugimi komunikacijskimi in prevoznimi potmi. Geografska raznolikost nekaterih pristaniških območij ter njihova umestitev v mestno okolje ali povezava z industrijskimi in trgovskimi conami pogosto otežujeta opredelitev meja pristanišča, kar zadeva varnost.

Zaradi težav pri določitvi meja pristaniškega območja, za katero se uporablja Direktiva, so se države članice odločile za različne pristope. Komisija se je posvetovala s pristaniškimi organi in jih vključila v določitev meja pristaniškega območja. V nekaterih državah članicah je bila ta meja opredeljena na podlagi sedanjih pristojnosti nekaterih organov ali nekaterih pristaniških infrastruktur, medtem ko so bile v drugih državah članicah meje prilagojene dejavnostim, ki so neposredno povezane z morjem, zato je iz območja uporabe Direktive možno izključiti sektorje pristanišča, ki se uporabljajo predvsem za rekreacijsko plovbo, ali stanovanjska območja, pa tudi trgovske ali industrijske dejavnosti.

Glede na to, da so pristanišča, za katera se uporablja Direktiva, tista pristanišča, v katerih se nahaja ena ali več pristaniških infrastruktur, ki jih ureja varnostni načrt pristanišča, odobren v skladu z Uredbo (ES) št. 725/2004, so v splošnem države članice pogosto določile meje pristaniškega območja za vsak primer posebej glede na lokalne značilnosti. Pri uvedbi varnostnega sistema na celotnem območju pristanišča je dejansko treba upoštevati potrebno strukturno in zgodovinsko sobivanje trgovskih in ribolovnih dejavnosti ter dejavnosti rekreacijske plovbe. Čeprav lahko teroristični napadi na pristanišča povzročijo resne motnje transportnih sistemov in škodo ljudem v pristaniščih in prebivalstvu, ki živi ob pristaniščih, ukrepi, ki se izvajajo na podlagi varnostnih načrtov pristanišč, zlasti v primeru prve od treh stopenj zaščite, omogočajo prilagodljivo zagotavljanje potrebnih izmenjav ter pretoka oseb in blaga v pristaniščih.

5.2. Podatki, ki izhajajo iz ocene varnosti v pristaniščih

Varnost še ni bila v celoti ocenjena v vseh pristaniščih, predvsem zaradi pomanjkljive nacionalne zakonodajne podlage. Ocenjevanje mora omogočiti opredelitev imetja in infrastruktur, ki jih je treba zaščititi pred grožnjami in nevarnostmi namernih nezakonitih dejanj, ki ogrožajo pristaniške dejavnosti. Tako je treba po opredelitvi potencialne ranljivosti infrastruktur določiti in izvesti ustrezne ukrepe za spopadanje s tveganji na vsaki od treh opredeljenih stopenj tveganja (normalni, rastoči in povečani), zlasti z uporabo tehnične opreme, ki ustreza posebnostim zadevnih pristanišč. Ocenjevanje se mora zaključiti z opredelitvijo meja vsakega pristanišča in predlogom učinkovitih ukrepov, ki se navedejo v varnostnem načrtu pristanišča in jih je treba izvajati, da bi bili kos ugotovljenim grožnjam in tveganjem.

Ta ocena je v številnih državah članicah odvisna od mnenja lokalnega odbora za varnost pristanišč, ki mu predseduje pristaniški varnostni organ. Ta lokalni odbor za varnost pristanišč običajno sestavljajo krajevni predstavniki uprav, ki delajo v pristanišču in sodelujejo pri zagotavljanju varnosti (policije, obalne straže, pomorskih zadev, carine, orožnikov itd.). Pogosto se zgodi, da pristojni organ odobri oceno in varnostni načrt pristanišča šele po prejemu mnenja tega lokalnega odbora. Pomen skupnega dela vseh akterjev, pristojnih za varnost, se je znova izkazal kot bistveni pogoj za izvajanje ocenjevanj in tudi za vzpostavitev varnostnih načrtov.

V Direktivi je tudi določeno, da države članice za vsako pristanišče potrdijo uradnika za varnost v pristanišču. Ti uradniki za varnost v pristaniščih, ki jih imenuje pristojni organ, so

kontaktne osebe za vse zadeve, povezane s pristaniško varnostjo. Države članice so menile, da je usposabljanje glede varnosti potrebno pred imenovanjem teh uradnikov. Čeprav v Direktivi ni določeno nič glede tega, se običajno izkaže, da se znanje uradnikov za varnost v pristanišču preverja in da se jim izda potrdilo o usposobljenosti.

5.3. Preverjanje in nadzor varnostnih načrtov pristanišča in njihovega izvajanja

Države članice morajo v skladu s členom 13 Direktive zagotoviti preverjanje, ki jim omogoča izvajanje ustreznega in rednega nadzora nad varnostnimi načrti pristanišč in njihovim izvajanjem.

Države članice so na splošno to vlogo dodelile osrednjim upravam, ki izvajajo ali zagotavljajo izvajanje revizij in (napovedanih ali nenapovedanih) inšpekcijskih pregledov v pristaniščih, da bi se prepričale o skladnosti načrtov s predpisi, dejanski ustreznosti izvajanih varnostnih ukrepov zahtevam načrta ter dejanskem sprejetju in izvajanju vseh potrebnih ukrepov.

Poleg tega nacionalni organi na splošno zagotavljajo veliko podporo pristaniščem in pristojnim organom, tako da jim svetujejo in pomagajo, zlasti pri pripravi načrtov in srečanj lokalnih odborov za varnost.

5.4. Priznana organizacija za varnost

Priznane organizacije za varnost, ki izpolnjujejo pogoje iz Priloge IV k Direktivi, se lahko zaprosijo za svetovanje, prav tako pa se lahko uporabijo tudi za izvajanje ocenjevanj in pripravo načrtov. Vendar priznana organizacija, zadolžena za varnost, ki je pripravila ali pregledala oceno varnosti v pristanišču, ne more sestaviti oziroma pregledati varnostnega načrta istega pristanišča.

Možnost uporabe priznanih organizacij za varnost se spreminja od ene države članice do druge. Čeprav nekatere države članice menijo, da priznane organizacije za varnost, ki izpolnjujejo pogoje iz Direktive, lahko izvedejo ocenjevanja varnosti v pristaniščih in pripravijo varnostne načrte pristanišč, so številčneje tiste države članice, ki nasprotno menijo, da so pristanišča in pristaniške infrastrukture ključne nacionalne infrastrukture in da zato ni mogoč noben prenos zakonodajne odgovornosti. To velja predvsem za države članice, ki imajo zadostne upravne zmogljivosti, da te obveznosti izpolnijo kompetentno, učinkovito in popolnoma samostojno. To vprašanje uporabe priznanih organizacij za varnost je zelo zapleteno, glede pristanišč pa še ni zbranih dovolj izkušenj, da bi lahko izpeljali vse ugotovitve glede stroškov in zaupanja v kakovost opravljene storitve.

6. POVZETEK

Čeprav je bila Direktiva sprejeta ob prvem branju s široko podporo Evropskega parlamenta in s soglasjem Sveta ter kljub podaljšanju roka za prenos v nacionalno zakonodajo na 18 mesecev (namesto 12 mesecev, kot je bilo najprej predvideno v prvotnem predlogu Komisije) je večina zadevnih držav članic prenesla Direktivo šele po izteku tega obdobja, celo z veliko zamudo, ki jo je bilo mogoče skrajšati samo s sprožitvijo postopkov za ugotavljanje kršitev.

Vseeno obstaja splošen vtis, da so bile glavne določbe Direktive, ki presegajo mednarodne obveznosti, vključene v zakonodajne in ureditvene rede nacionalne zakonodaje držav članic. Vendar pri izvajanju v praksi še vedno obstajajo organizacijske in funkcionalne težave v

samih pristaniščih. Lokalne uprave še nimajo vseh potrebnih elementov za nadaljnje izvajanje Direktive v praksi.

Glavne težave se nanašajo na določitev meja pristanišča. Te meje se za vsak primer posebej določijo glede na rezultate in podatke, ki izhajajo iz ocene varnosti v pristanišču. Heterogenost pristaniških akterjev, velika raznolikost pravnih statusov pristaniških instalacij in infrastruktur, umestitev območij, ki niso neposredno povezana s poslovno dejavnostjo pristanišča, v geografski prostor pristanišča in potreba po ustvarjanju sinergije v zvezi s ciljem varnosti, ki bi ga razumeli in sprejeli vsi, so elementi, ki podaljšujejo in otežujejo izvajanje ocenjevanj varnosti v pristaniščih.

7. SKLEPNA UGOTOVITEV

Ker je lahko Komisija le razmeroma malo časa zbirala izkušnje z izvajanjem Direktive, je še prezgodaj za dokončno oceno učinka slednje.

Vendar se države članice po zahtevnem uvajanju predpisov za povečanje varnosti na ladjah in v pripadajočih pristaniščih, ki poteka od leta 2004, srečujejo z izzivom, kako dopolniti svoje varnostne mehanizme na celotnem območju pristanišča, da bi zagotovile visoko in enotno stopnjo zaščite v vseh evropskih pristaniščih. To delo držav članic, z namenom, da bi dokončale prenos Direktive do zadnjih lokalnih ravni, se mora nadaljevati ne samo zaradi dopolnitve zakonodajnega okvira pomorske varnosti, ampak predvsem zaradi okrepitve varnosti na območjih pomorskih in pristaniških dejavnosti ter zagotovitve največje mogoče zaščite teh dejavnosti znotraj meja vsakega zadevnega pristanišča. Vedno je treba upoštevati, da varnost katere koli logistične verige ni nikoli večja od varnosti najšibkejšega člana te verige.

Komisija na podlagi teh sklepnih ugotovitev opozarja, da je varnost pristanišč in njihovih dostopov bistvena za zagotavljanje celovite varnosti pomorskega prometa. Danes nihče več ne zaupa potnikom ali blaga pristanišču, ki ni „varno“, ali v tako pristanišče izkrcati potnike oziroma iztovoriti blago. Varnostni pogoji v pristaniščih zahtevajo visoko stopnjo nadzora držav članic in pripravljenost vseh zadevnih akterjev, da se zagotovi visoka in enotna stopnja zaščite v vseh evropskih pristaniščih. Zato si je treba na področju varnosti na pomorskih in pristaniških območjih še naprej prizadevati za stalno izboljševanje preventivnih, zaščitnih in odzivnih mehanizmov za boj z novimi grožnjami, ki jih pomenijo terorizem, piratstvo in tudi vsako drugo namerno nezakonito dejanje. Zato bo delovni program za izvajanje inšpekcijskih pregledov, ki jih Komisija opravlja na področju pomorske varnosti, od leta 2009 sistematično vključeval del, ki bo omogočal preverjanje, ali so bili postopki za spremljanje izvajanja Direktive pravilno izvedeni in uporabljeni.

Komisija predlaga tudi proučitev zahtev, s katerimi se pristojni organi srečujejo pri izvajanju varnostnih ukrepov. Na podlagi te proučitve bi moralo biti mogoče sestaviti objektivno tipologijo pristanišč in ugotoviti, kako v največjo korist vseh pristaniških akterjev vključiti obveznosti vzpostavitve potrebnih varnostnih ukrepov za zaščito pred nezakonitimi dejanji in njihovimi uničujočimi posledicami. Raziskava bo morala nujno obravnavati medsebojne vplive med različnimi območji dejavnosti v pristaniščih, ne glede na to, ali so to trgovinska, industrijska ali stanovanjska območja ali pa območja, namenjena drugim pomorskim dejavnostim, kot sta ribolov in rekreacijska plovba, ki neposredno ali posredno vplivajo na varnost pristanišča na splošno. Glede na ugotovljene značilnosti vsake vrste pristanišča bo treba poiskati najprimernejše metodologije za zagotovitev potrebnega ravnotežja med temeljnimi načeli svobode in vzpostavitvijo ukrepov, bistvenih za upoštevanje ranljivosti in

za odzive na grožnje, da bi glede na oceno stopnje tveganja zagotovili najboljšo stopnjo zaščite za vse uporabnike pristanišč in pomorskega prometa, evropsko gospodarstvo in družbo na splošno.

PRILOGI:

Priloga I: Preglednica o stanju prenosa Direktive v državah članicah

Priloga II: Preglednica s številom pristanišč, za katera se uporablja Direktiva, razčlenjena po državah članicah

**PRILOGA I : PREGLEDNICA O STANJU PRENOSA DIREKTIVE V DRŽAVAH
ČLANICAH (15/10/2008)**

Obvestilo o vseh nacionalnih ukrepih za prenos Direktive

Končni rok za prenos: 15. 6. 2007 (čl. 18)

Države članice (1)	Prenos Direktive v nacionalno pravo (4)	Sproženi postopki za ugotavljanje kršitev		
		Poslan uradni opomin	Poslano obrazloženo mnenje	Predložitev zadeve Sodišču
Belgija	27/04/2007			
Bolgarija	28/08/2007	01/08/2007		
Ciper (5)	27/07/2007	01/08/2007		
Nemčija	<i>nepopoln 7/8 (2)</i>	01/08/2007	29/02/2008	
Danska	10/07/2007			
Estonija	-	01/08/2007	28/11/2007	18/09/2008
Grčija	15/01/2008	01/08/2007		
Španija	9/01/2008	01/08/2007	28/11/2007	
Finska	12/06/2007			
Francija	16/07/2007			
Irska	18/07/2007			
Italija	10/11/2007	01/08/2007		
Litva	31/01/2007			
Latvija	31/08/2006			
Malta	10/01/2008	01/08/2007	28/11/2007	
Nizozemska	13/06/2007			
Poljska	30/09/2008	01/08/2007	29/02/2008	
Portugalska	21/11/2006			
Romunija	14/06/2007			
Švedska	30/05/2007			
Slovenija	26/05/2007			
Združeno kraljestvo	<i>delen (3)</i>	01/08/2007	28/11/2007	18/09/2008

(1) Glede na to, da Direktiva zadeva morska pristanišča, obveznosti ne veljajo za Avstrijo, Češko, Madžarsko, Luksemburg in Slovaško (uvodna izjava št. 18).

(2) Ker je Nemčija zvezna država, je prenos Direktive v pristojnosti njenih zveznih dežel (Länder). 7 od 8 dežel, ki morajo prenesti direktivo, je že sprejelo ukrepe za prenos, o katerih so obvestile Komisijo. 14. oktobra 2008 so nemški organi sporočili, da bodo ostali ukrepi sprejeti do decembra 2008 (zvezna dežela Spodnja Saška).

(3) 3. septembra 2008 so organi Združenega kraljestva sporočili ukrepe za prenos le za Gibraltar, medtem ko so ukrepi za prenos za Veliko Britanijo in Severno Irsko v pripravi, vendar niso še dokončno sprejeti.

(4) Sporočila držav članic so shranjena v podatkovni bazi Komisije, ki jo upravlja Generalni sekretariat.

(5) Ciper je nacionalne ukrepe sporočil istočasno, kot je bil poslan uradni opomin, in postopek za ugotavljanje kršitev je bil nemudoma ustavljen.

**PREGLEDNICA II : PREGLEDNICA S ŠTEVILOM PRISTANIŠČ, ZA KATERA SE
UPORABLJA DIREKTIVA, RAZČLENJENA PO DRŽAVAH ČLANICAH**

Država članica	Št. pristanišč v skladu z Direktivo (1)	Št. pristanišč > 1 Mt ali > 1 milijon pot./leto	Država članica	Št. pristanišč v skladu z Direktivo (1)	Št. pristanišč > 1 Mt ali > 1 milijon pot./leto
Avstrija	se ne uporablja (2)	-	Italija	90	28
Belgija	4	4	Litva	2	1
Bolgarija	17	2	Luksemburg	se ne uporablja (2)	-
Ciper	3	1	Latvija	6	2
Češka	se ne uporablja (2)	-	Malta	5	2
Nemčija	62	17	Nizozemska	20	12
Danska	79	16	Poljska	9	4
Estonija	14	4	Portugalska	17	6
Grčija	81	9	Romunija	11	8
Španija	78	31	Švedska	27	26
Finska	14	14	Slovenija	1	1
Francija	47	18	Slovaška	se ne uporablja (2)	-
Madžarska	se ne uporablja (2)	-	Združeno kraljestvo	153	51
Irska	18	6	SKUPAJ	754	263

(1) Številke iz sporočil, s katerimi so države članice sporočile seznam zadevnih pristanišč v skladu z zadevnimi določbami iz člena 12 Direktive.

(2) Glede na to, da Direktiva zadeva morska pristanišča, obveznosti ne veljajo za Avstrijo, Češko, Madžarsko, Luksemburg in Slovaško (uvodna izjava št. 18).