

Opinia Komitetu Regionów w sprawie Propozycja dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poprawy bezpieczeństwa portów

(2005/C 43/08)

KOMITET REGIONÓW

UWZGLĘDNIAJĄC propozycję dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącą poprawy bezpieczeństwa portów (COM(2004) 76 final 2004/0031 (COD));

UWZGLĘDNIAJĄC decyzję Rady z dnia 22 lutego 2004 r. o zasięgnięciu jego opinii na ten temat, zgodnie z artykułem 265, ustęp 1 i artykułem 80 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską;

UWZGLĘDNIAJĄC decyzję swojego Przewodniczącego z dnia 27 stycznia 2004 r. o zobowiązaniu Komisji ds. Polityki Spójności Terytorialnej do opracowania opinii na ten temat;

UWZGLĘDNIAJĄC swój projekt opinii (CdR 163/2004 rev.1), przyjęty dnia 7 lipca 2004 r. przez Komisję ds. Polityki Spójności Terytorialnej (sprawozdawca: **Anders Knape**, radny gminny (SE, EPP));

ZWAŻYWSZY, ŻE

- (1) Czyny niedozwolone i terroryzm zaliczają się do najpoważniejszych zagrożeń dla ideałów demokracji i wolności oraz pokoju, które są istotą Unii Europejskiej.
- (2) Należy zapewnić bezpieczeństwo osób, infrastruktury i sprzętu, w tym środków transportu, w portach i przylegających do nich strefach, chroniąc je przed czynami niedozwolonymi i ich niszczącymi skutkami. Taka ochrona byłaby z korzyścią dla użytkowników środków transportu, dla gospodarki i dla całego społeczeństwa.
- (3) W dniu..... 2003 r. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej przyjęły rozporządzenie (WE) nr 725/2004 dotyczące bezpieczeństwa morskiego. Działania mające na celu zapewnienie poprawy bezpieczeństwa transportu morskiego, nałożone niniejszym rozporządzeniem, stanowią jedynie część działań niezbędnych do osiągnięcia wystarczającego poziomu bezpieczeństwa całej sieci związanej z transportem morskim. Zakres rozporządzenia jest ograniczony do środków bezpieczeństwa na pokładzie statków i na bezpośrednim styku port/statek.
- (4) Nie naruszając przepisów Państw Członkowskich w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego i działań, jakie mogą być podejmowane na podstawie działu VI Traktatu o Unii Europejskiej, realizacja celu bezpieczeństwa opisanego w wywodzie 2 odbywa się przez zastosowanie odpowiednich działań w dziedzinie polityki portowej przez ustanowienie wspólnych norm w celu zapewnienia wystarczającego poziomu bezpieczeństwa portowego we wszystkich portach Wspólnoty.
- (5) Państwa Członkowskie powinny opierać się na szczegółowych ocenach bezpieczeństwa w celu określenia dokładnych granic strefy portowej, istotnej z punktu widzenia bezpieczeństwa oraz podjąć decyzje co do środków niezbędnych dla zapewnienia wystarczającego stopnia bezpieczeństwa portowego, biorąc pod uwagę opinię odnośnych jednostek lokalnych i regionalnych. Działania te powinny być uzależnione od aktualnego poziomu bezpieczeństwa i uwzględniać różnice w dziedzinie profilu zagrożenia różnych stref portu.
- (6) Państwa Członkowskie lub – jeśli to stosowne – jednostki lokalne czy regionalne przygotowują plany bezpieczeństwa portowego, przekazujące dokładnie wyniki oceny bezpieczeństwa portowego. Skuteczność działań bezpieczeństwa zakłada również dokładny podział zadań pomiędzy wszystkie dane strony oraz regularne stosowanie środków bezpieczeństwa. Przy zachowaniu, w przypadku rozdziału zadań i procedur wykonawczych, struktury przewidzianej w planie bezpieczeństwa portowego, działania w dziedzinie bezpieczeństwa portowego, zarówno prewencyjne jak i korekcyjne, powinny zyskiwać znacznie na skuteczności.
- (7) Państwa Członkowskie powołują jednostkę służącą za punkt kontaktowy pomiędzy Komisją i Państwami Członkowskimi.
- (8) Niniejsza dyrektywa przestrzega praw podstawowych i stosuje zasady uznane w szczególności w Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej.

- (9) Należy zastosować środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy zgodnie z decyzją 1999/468/WE Rady z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki realizacji uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji. Należy opracować procedurę dostosowania niniejszej dyrektywy przy uwzględnieniu zmian instrumentów międzynarodowych i dostosowania oraz uzupełnienia, w świetle nabytego doświadczenia, szczegółowych warunków wymienionych w aneksach do niniejszej dyrektywy, bez rozszerzania zakresu jej stosowania.
- (10) Zważywszy, że cele zamierzonego działania, to znaczy wyważone wprowadzenie i zastosowanie odpowiednich środków w dziedzinie polityki transportu morskiego i portów, nie mogą być osiągnięte w wystarczającym stopniu przez Państwa Członkowskie, a więc mogą być, z racji europejskiego wymiaru niniejszej dyrektywy, lepiej realizowane na szczeblu wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania, zgodnie z zasadą pomocniczości usankcjonowaną artykułem 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, tak jak jest ona wymieniona w tymże artykule, niniejsza dyrektywa ogranicza się do wspólnych zasad podstawowych wymaganych w przypadku osiągnięcia celów bezpieczeństwa portów i nie wykracza poza to, co jest konieczne w tym celu.

na 56 sesji plenarnej w dniach 29-30 września 2004 r. (posiedzenia z dnia 30 września) przyjął następującą opinię:

1. Stanowisko Komitetu Regionów

KOMITET REGIONÓW

podziela pogląd, zgodnie z którym czyny niedozwolone i terroryzm zaliczają się do największych zagrożeń dla ideałów demokracji i wolności oraz pokoju, które są istotą Unii Europejskiej;

stwierdza, że terroryzm i czyny przestępcze podobnego rodzaju mają charakter ponadnarodowy, a więc należy walczyć z tymi zjawiskami głównie za pomocą działań międzynarodowych. Nie ma zwykle możliwości określenia ilościowego ani oszacowania zagrożenia terrorystycznego dla portów lub innej infrastruktury z perspektywy wyłącznie regionalnej lub lokalnej.

uważa, że zapewnienie bezpieczeństwa w aspekcie zagrożenia terrorystycznego i innych rodzajów działalności przestępczej podlega głównie kompetencjom państwa, a więc to Państwa Członkowskie są odpowiedzialne finansowo i całościowo za środki bezpieczeństwa, co do których decyzje zapadają na szczeblu krajowym lub wspólnotowym. Wszelkie środki przyjmowane w celu wzmocnienia zabezpieczenia portów przed aktami przestępczymi powinny być dobierane w zależności od zagrożenia występującego w przypadku każdego poszczególnego portu. Tym niemniej, zgodnie z zasadą pomocniczości projekty zabezpieczania portów powinny być opracowywane na szczeblu regionalnym lub lokalnym;

zwraca uwagę, że komunikat Komisji dotyczący poprawy bezpieczeństwa instalacji portowych (COM(2003) 229 final) zawiera propozycję dotyczącą poprawy bezpieczeństwa statków i miejsca styku statek/port i że procedura przyjęcia tej propozycji jest w toku.

uważa, że znowelizowana konwencja SOLAS, kodeks ISPS i rozporządzenie Komisji (WE) nr 725/2004 przyczynią się również do wzmocnienia bezpieczeństwa w portach.

Rozporządzenie to ogranicza się jednak do części portu stanowiącej styk port/statek, to znaczy terminalu.

uważa, że w przypadku niektórych portów, po wdrożeniu i ocenie rozporządzenia (WE) nr 725/2004 może się okazać konieczne zastosowanie dalszych środków bezpieczeństwa, zarówno dla portów, jak i dla koordynacji pomiędzy portami i strefami przyległymi. Ochrona powinna się rozciągać na osoby pracujące w porcie lub przejeżdżające tam tranzytem, infrastrukturę i instalacje, w tym środki transportu. Komitet Regionów **stwierdza**, że MOM i MOP przygotowują obecnie zbiór praktycznych wytycznych dotyczących bezpieczeństwa w portach.

uważa, że zintensyfikowane środki bezpieczeństwa w portach i w transporcie morskim, zawarte w rozporządzeniach i dyrektywach, powinny dać pozytywne wyniki nie wymagając przy tym dodatkowych nakładów finansowych i dodatkowych pracowników inwestycji niż jest to wymagane z punktu widzenia bezpieczeństwa i ochrony, przy szczególnym uwzględnieniu wielkości portów, ich położenia geograficznego i prowadzonej działalności.

uważa, że wszelkie uregulowania działalności, działań i nadzoru powinny być współmierne do istniejącego zagrożenia i uwzględniać potrzebę skutecznej i konkurencyjnej sieci transportowej, co będzie sprzyjać intensyfikacji transportu morskiego i odciążeniu innych środków transportu.

uważa, że zatwierdzenie ocen i planów zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz ich wprowadzenie w życie powinny być zapewnione poprzez inspekcje przeprowadzane pod nadzorem poszczególnych Państw Członkowskich.

uważa, że definicja portu jako miejsca styku statek/port, powinno zostać rozszerzone na terminale i na strefy takie jak strefy kotwiczenia, stanowiska oczekiwania i ich pomosty od strony morza oraz miejsca składowania towarów wchodzące w skład strefy portowej.

uważa, że postanowienia te nie powinny obejmować ruchu wewnętrznego w portach.

popiera zasadę, zgodnie z którą dyrektywa stanowi najodpowiedniejszy instrument dla zapewnienia koniecznej elastyczności i wspólnego poziomu bezpieczeństwa w portach wspólnotowych, zważywszy na dużą różnorodność portów Wspólnoty i działalność w nich prowadzoną.

jest świadomy faktu, że w portach Państw Członkowskich obowiązują już różne systemy bezpieczeństwa i że możliwe jest dopuszczenie utrzymania w mocy obecnych środków bezpieczeństwa i istniejących struktur w tym zakresie, pod warunkiem że są one zgodne z zasadami dyrektywy.

1.1 Treść dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa w portach

KOMITET REGIONÓW

1.1.1 **uważa**, że bezpieczeństwo portów i styku statek/port w niektórych portach powinno zostać zwiększone poprzez dodatkowe środki bezpieczeństwa oraz że bezpieczeństwo jest zwiększone poprzez środki stosujące się do całej strefy portowej. W niektórych portach konieczne jest uzupełnienie stosowanych środków bezpieczeństwa o środki bezpieczeństwa przeznaczone dla przedsiębiorstw znajdujących się w pobliżu portów i mogących stanowić potencjalny cel terrorystów, chodzi tu np. o magazyny paliw, zakłady chemiczne czy zakłady nawozów sztucznych;

1.1.2 **uważa**, że poszczególne Państwa Członkowskie, po zasięgnięciu opinii jednostek lokalnych i regionalnych oraz przedstawicieli danych portów, powinny określić swoje potrzeby i zasięg przewidywanych środków;

1.1.3 **uważa**, że wybór pomiędzy różnymi poziomami bezpieczeństwa w zależności od stopnia zagrożenia: normalnego, podwyższonego i bezpośredniego nie podlega kompetencjom samych władz portowych, ale nabiera charakteru horyzontalnego.

1.2 Zasady ogólne

1.2.1 **podkreśla** wagę zasady pomocniczości, szczególnie w kontekście przyjętego ostatnio traktatu konstytucyjnego i nowego protokołu w sprawie pomocniczości.

1.2.2 **uważa** za cenne, że propozycja opiera się na tych samych strukturach i organach bezpieczeństwa co rozporządzenie (WE) nr 725/2004, według którego system bezpieczeństwa może obejmować cały łańcuch logistyczny transportu morskiego, od statku, styku port/statek i portów ogólnie do styku strefy portowej ze strefą przyległą.

1.2.3 **przyjmuje z zadowoleniem** fakt, że Państwa Członkowskie mają określić zakres, w jakim dyrektywa będzie miała zastosowanie do ich portów. Decyzję tę należy podjąć w uzgodnieniu z odpowiednimi instytucjami lokalnymi i regionalnymi. Należy dokonać podstawowej analizy zagrożeń i potrzeb w celu określenia, w jakich portach należałoby zwiększyć środki bezpieczeństwa.

1.2.4 **docenia** również to, że Państwa Członkowskie mają czuwać nad odpowiednim przygotowaniem ocen bezpieczeństwa w portach i planów bezpieczeństwa portowego, ustalać i podawać do wiadomości stosowane poziomy bezpieczeństwa wraz ze wszelkimi ewentualnymi zmianami oraz wyznaczyć stosowny organ zajmujący się bezpieczeństwem w portach. Zgodnie z zasadą pomocniczości, do poszczególnych Państw Członkowskich należy określić, w porozumieniu z odpowiednimi władzami i instytucjami lokalnymi i regionalnymi, potrzeb co do oceny, planów i organów w zależności od tego, jak każde Państwo Członkowskie ocenia istniejące zagrożenie i warunki lokalne i regionalne.

1.2.5 **uważa za pozytywny** fakt powołania osoby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo portowe w każdym poszczególnym porcie w celu zapewnienia odpowiedniej koordynacji przy opracowywaniu, uaktualnianiu i monitorowaniu ocen i planów bezpieczeństwa portowego (w tym planów bezpieczeństwa dla przyległych przedsiębiorstw), jakie każde Państwo Członkowskie uznaje za niezbędne, w porozumieniu z osobą odpowiedzialną za bezpieczeństwo portowe, oraz wyznaczenie jednostek odpowiedzialnych za kontakt w Państwach Członkowskich w celu zapewnienia niezbędnej komunikacji zarówno z innymi Państwami Członkowskimi, jak i Komisją;

1.2.6 **uważa**, że **nie jest uzasadniony** ogólny obowiązek powoływania komitetu doradczego ds. bezpieczeństwa portowego w każdym porcie, ale sądzi, że należy utworzyć go tam, gdzie byłoby to konieczne.

1.2.7 **uważa**, że minimalne wymogi, jakim powinny być poddawane oceny i plany bezpieczeństwa portowego oraz procedury inspekcji w celu kontrolowania realizacji proponowanych środków bezpieczeństwa portowego powinny mieć raczej charakter porad ogólnych lub zaleceń niż rozporządzeń.

1.3 Aspekty prawne

1.3.1 **uważa**, że poszczególne Państwa Członkowskie powinny ustanowić kary w przypadku naruszeń przepisów krajowych przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy. W większości Państw Członkowskich istnieje już ustawodawstwo, zatem dodatkowe ustawodawstwo karne, ogólnie ujmując, nie jest konieczne.

1.4 Ocena oddziaływania

1.4.1 **zwraca się** do Komisji o zwrócenie szczególnej uwagi na skutki finansowe propozycji wzmocnienia bezpieczeństwa portów. Zwiększone koszty poniesione w konsekwencji proponowanej dyrektywy, związane z przygotowaniem planów, różnych typów środków, monitorowaniem i kontrolą, powinny być ponoszone głównie przez Państwa Członkowskie, aby uniknąć tego, że koszty przewozów morskich osób i rzeczy ulegną takiemu podwyższeniu, że użytkownicy zaczną wybierać środki bezpiecznie i bardziej zanieczyszczające środowisko naturalne.

2. Zalecenia Komitetu Regionów

Poprawka

Zalecenie 1

Wywód 1 a) (nowy)

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
	<p>(1 a)</p> <p><u>Komitet Regionów stwierdza, że terroryzm i czyny przestępcze takiego samego rodzaju mają charakter ponadnarodowy, a więc należy walczyć z tymi zjawiskami głównie za pomocą działań międzynarodowych. Nie ma zwykle możliwości określenia ilościowego ani oszacowania zagrożenia terrorystycznego dla portów lub innej infrastruktury z perspektywy regionalnej lub lokalnej.</u></p> <p><u>Tak więc, zapewnienie bezpieczeństwa w aspekcie zagrożenia terrorystycznego i innych rodzajów działalności przestępczej podlega głównie kompetencjom państwa, a więc to Państwa Członkowskie są odpowiedzialne finansowo i całościowo za środki bezpieczeństwa, co do których decyzje zapadają na szczeblu krajowym lub wspólnotowym.</u></p>

Uzasadnienie

W preambule należy wyraźnie stwierdzić, że terroryzm i czyny przestępcze o takim samym charakterze to zjawiska międzynarodowe i że należy walczyć z tymi zjawiskami głównie za pomocą działań międzynarodowych, za które są ogólnie odpowiedzialne Państwa Członkowskie. Istotne jest, aby ten szczebel władzy, który podejmuje decyzje co do pewnych przepisów, był odpowiedzialny również za ich finansowanie, tak, aby zmniejszyć ryzyko nadmiaru przepisów i negatywnych skutków wynikających z tego dla gospodarki i społeczeństwa. Z niniejszego uzasadnienia wynika więc naturalnie, że państwo ponosi również odpowiedzialność finansową za działania mające na celu zapobieganie tym czynom.

Zalecenie 2

Wywód 4

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
<p>W celu zapewnienia maksymalnej ochrony działalności morskiej i portowej należy wprowadzić środki bezpieczeństwa portowego. Działania te powinny wychodzić poza styk port/statek, tak aby obejmować cały port, umożliwiając jednocześnie ochronę stref portowych i doskonalenie działań w dziedzinie bezpieczeństwa podjętych w zastosowaniu rozporządzenia (WE) nr 725/2004, wzmacniając bezpieczeństwo w przyległych strefach. Działania te powinny dotyczyć wszystkich portów, w których znajduje się jedna lub kilka instalacji portowych objętych rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.</p>	<p><u>W celu zapewnienia maksymalnej ochrony działalności morskiej i portowej należy wprowadzić środki bezpieczeństwa portowego. Działania te powinny wychodzić poza styk port/statek, tak aby obejmować cały port, umożliwiając jednocześnie ochronę stref portowych i doskonalenie działań w dziedzinie bezpieczeństwa podjętych w zastosowaniu rozporządzenia (WE) nr 725/2004, wzmacniając bezpieczeństwo w przyległych strefach. Działania te powinny dotyczyć wszystkich portów, w których znajduje się jedna lub kilka instalacji portowych objętych rozporządzeniem (WE) nr 725/2004. W celu zapewnienia maksymalnej ochrony działalności morskiej i portowej należy wprowadzić środki bezpieczeństwa portowego. Powinny one dotyczyć styku port/statek, tak aby obejmować te strefy portu, które muszą zostać wzięte pod uwagę ze względów bezpieczeństwa. Państwa Członkowskie powinny ustalić, które instalacje portowe, objęte rozporządzeniem (WE) nr 725/2004, wymagają dalszych środków bezpieczeństwa.</u></p>

Uzasadnienie

Działania dodatkowe, inne niż działania przewidziane rozporządzeniem (WE) nr 725/2004, mogą okazać się konieczne w drugim etapie, gdy nabierze się pewnego dystansu do skutków wdrażanej dyrektywy. Zgodnie z zasadą pomocniczości poszczególne Państwa Członkowskie powinny określić, których portów do nich należących to dotyczy. Oczywiście, dodatkowe działania ochrony nie są konieczne w przypadku wszystkich portów, których dotyczy rozpatrywane rozporządzenie.

Zalecenie 3

Wywód 5 a) (nowy)

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
	<p><u>Zintensyfikowane środki bezpieczeństwa w portach i w transporcie morskim, zawarte w rozporządzeniach i dyrektywach, powinny dać pozytywne wyniki nie wymagając przy tym dodatkowych nakładów finansowych i dodatkowych pracowników inwestycji niż jest to wymagane z punktu widzenia bezpieczeństwa i ochrony, przy szczególnym uwzględnieniu wielkości portów, ich położenia geograficznego i prowadzonej działalności.</u></p>

Uzasadnienie

Jeśli nie chcemy utrudniać transportu morskiego dóbr i ludzi, środki bezpieczeństwa, co do wprowadzenia których podjęto decyzję, powinny być właściwe i opłacalne. W przeciwnym wypadku działania te mogłyby mieć negatywne skutki społeczno-gospodarcze. Ważne jest, aby w dyrektywie było jasno powiedziane, że środki bezpieczeństwa powinny być opłacalne ze społeczno-gospodarczego punktu widzenia.

Zalecenie 4

Wywód 8

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
<p>Państwa Członkowskie powinny czuwać nad tym, aby uprawnienia w dziedzinie bezpieczeństwa portowego były wyraźnie uznawane przez wszystkie zainteresowane strony. Państwa Członkowskie kontrolują przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i wyznaczają odpowiednie organy, o ściśle określonych kompetencjach, dla wszystkich swoich portów, zatwierdzają wszelkie oceny i plany bezpieczeństwa w swoich portach, ustalają poziomy bezpieczeństwa i zawiadamiają o nich, czuwają nad właściwym informowaniem o podejmowanych działaniach, nad tym, aby były one realizowane i koordynowane oraz umożliwiły doskonalenie środków bezpieczeństwa i wzmacnianie czujności przewidując platformę konsultacji w obrębie wspólnoty portowej.</p>	<p>(8) Państwa Członkowskie czuwają nad tym, aby uprawnienia w dziedzinie bezpieczeństwa portowego były wyraźnie uznawane przez wszystkie zainteresowane strony, w tym właściwe władze lokalne i regionalne. Państwa Członkowskie kontrolują przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i wyznaczają odpowiednie organy, o ściśle określonych kompetencjach, dla wszystkich swoich portów, zatwierdzają wszelkie oceny i plany bezpieczeństwa w swoich portach, ustalają poziomy bezpieczeństwa i zawiadamiają o nich, czuwają nad właściwym informowaniem o podejmowanych działaniach, nad tym, aby były one realizowane i koordynowane oraz umożliwiły doskonalenie środków bezpieczeństwa i wzmacnianie czujności przewidując platformę konsultacji w obrębie wspólnoty portowej.</p>

Uzasadnienie

Władze lokalne i regionalne mogą być odpowiedzialne za niektóre aspekty bezpieczeństwa w portach, np. sytuacja zdrowotna w portach, sprawdzanie ładunku statków przez urzędników zajmujących się środowiskiem naturalnym i inne dziedziny odpowiedzialności cywilnej.

Zalecenie 5

Wywód 9

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
Państwa Członkowskie są obowiązane do zatwierdzania ocen i planów kontroli realizacji działań w swoich portach. Skuteczność kontroli realizacji powinna być przedmiotem inspekcji przeprowadzanych pod nadzorem Komisji.	Państwa Członkowskie są obowiązane do zatwierdzania ocen i planów kontroli realizacji działań w swoich portach. Skuteczność kontroli realizacji powinna być przedmiotem inspekcji przeprowadzanych pod nadzorem <u>danego Państwa Członkowskiego, o których będzie powiadomiona Komisja.</u>

Uzasadnienie

Propozycja Komisji dotycząca nadzoru poprzez inspekcje jest bardziej ogólna i bardziej uregulowana przepisami niż wymaga tego aktualna sytuacja. Działania, podobnie jak kontrole i monitorowanie powinny być współmierne do potrzeb dotyczących bezpieczeństwa i ochrony, przy szczególnym uwzględnieniu wielkości portów, ich położenia geograficznego i ich działalności. Kontrole i inspekcje mogą być organizowane na szczeblu Państwa Członkowskich.

Zalecenie 6

Artykuł 2, ustęp 2

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
Środki przewidziane niniejszą dyrektywą stosują się do wszystkich portów znajdujących się na terytorium Państw Członkowskich, posiadających jedną lub kilka instalacji portowych podlegających rozporządzeniu (WE) nr 725/2004.	Działania przewidziane niniejszą dyrektywą stosują się do <u>tych portów znajdujących się na terytorium Państw Członkowskich, które posiadają jedną lub kilka instalacji portowych podlegających rozporządzeniu (WE) nr 725/2004, co do których Państwo Członkowskie uważa, że potrzebują większej ochrony portowej.</u>

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wynika z poprawki dotyczącej wywodu 4. Propozycja Komisji dotyczy **wszystkich** portów na terytorium Państwa Członkowskiego posiadających jedną lub kilka instalacji portowych podlegających rozporządzeniu (WE) nr 725/2004. Komitet Regionów nie jest przekonany, czy przyjęcie środków dodatkowych w przypadku wszystkich instalacji portowych jest uzasadnione.

Zalecenie 7

Artykuł 3, ustęp 1

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
„port” lub „port morski” oznacza obszar lądowy i wodny, który został zagospodarowany, posiadający wyposażenie umożliwiające głównie przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów, wsiadanie pasażerów na statki i wysiadanie pasażerów ze statków.	„port” lub „port morski” oznacza obszar lądowy i wodny, <u>zdefiniowany i oznaczony przez Państwo Członkowskie, który został zagospodarowany, posiadający wyposażenie umożliwiające głównie komercyjny transport morski i jest <u>połączony bezpośrednio z instalacją portową.</u></u>

Uzasadnienie

Strefa, którą należy uznawać za „strefę portową”, powinna być określona kolejno w każdym indywidualnym przypadku, a definicja „portu” nie powinna być zbyt wąska. Proponowana poprawka zapewnia Państwom Członkowskim elastyczność konieczną w celu określenia i oznaczenia tych stref, nie pozwalając jednocześnie na nadmierne rozszerzenie strefy portowej.

Zalecenie 8

Artykuł 5, ustęp 1

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
Państwa Członkowskie powołują organ ds. bezpieczeństwa portowego w przypadku każdego portu objętego niniejszą dyrektywą. Organ zajmujący się bezpieczeństwem portowym może zostać powołany dla więcej niż jednego portu.	Państwa Członkowskie zapewnią powołanie, według jednolitych kryteriów, organu ds. bezpieczeństwa portowego w przypadku każdego portu objętego niniejszą dyrektywą. Organ zajmujący się bezpieczeństwem portowym może zostać powołany dla więcej niż jednego portu.

Uzasadnienie

Zgodnie z zasadą pomocniczości, władze portowe powinny być powoływane na szczeblu lokalnym i regionalnym. Państwa Członkowskie powinny jednak zawsze ponosić ogólną i finansową odpowiedzialność za bezpieczeństwo portów, zgodnie z uzasadnieniem pierwszego zalecenia.

Zalecenie 9

Artykuł 5, ustęp 3

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
Państwa Członkowskie powinny powołać „odpowiedni organ ds. bezpieczeństwa morskiego” zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 jako organ ds. bezpieczeństwa portowego.	„Odpowiedni organ ds. bezpieczeństwa morskiego” może zostać powołany jako organ ds. bezpieczeństwa portowego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.

Uzasadnienie

Zgodnie z zasadą pomocniczości, władze portowe powinny być powoływane na szczeblu lokalnym i regionalnym. Niniejsza poprawka wynika z poprawki dotyczącej artykułu 5(1).

Zalecenie 10

Artykuł 9, ustęp 1

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
W każdym porcie jest powoływana osoba odpowiedzialna za bezpieczeństwo portowe. W każdym porcie będzie jedna osoba odpowiedzialna za bezpieczeństwo portowe. Małe, sąsiednie porty, mogą mieć wspólnego pracownika ds. bezpieczeństwa.	W każdym porcie jest powoływana osoba odpowiedzialna za bezpieczeństwo portowe. W każdym porcie będzie jedna osoba odpowiedzialna za bezpieczeństwo portowe. Sąsiednie porty, mogą mieć wspólnego pracownika ds. bezpieczeństwa. <u>Ta sama osoba może być wyjątkowo wyznaczona na portowego pracownika ds. bezpieczeństwa dla więcej niż jednego portu, nawet jeśli nie chodzi o porty sąsiadujące ze sobą, wtedy, gdy ze względu na niską intensywność ruchu w porcie, nie byłoby usprawiedliwione przydzielać mu osobnego pracownika ds. bezpieczeństwa i pod warunkiem, że zapewniony jest odpowiedni poziom bezpieczeństwa.</u>

Uzasadnienie

Ogólnie rzecz ujmując, sąsiadujące ze sobą porty mogą mieć jednego pracownika ds. bezpieczeństwa portowego, niezależnie od ich wielkości.

Zalecenie 11

Artykuł 10, ustęp 1

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
Państwa Członkowskie czuwają nad tworzeniem komitetów ds. bezpieczeństwa portowego odpowiedzialnych za udzielanie praktycznych rad w portach podlegających niniejszej dyrektywie, chyba że z uwagi na specyfikę portu takie komitety są zbędne.	Państwa Członkowskie mogą, w uzasadnionych przypadkach, utworzyć komitety ds. bezpieczeństwa portowego odpowiedzialne za udzielanie praktycznych rad w portach podlegających niniejszej dyrektywie.

Uzasadnienie

Nie jest prawdopodobne, aby wszystkie porty, których dotyczy niniejsza dyrektywa, potrzebowały komitetu ds. bezpieczeństwa. Prawdopodobnie takie komitety są potrzebne tylko w większych portach. W związku z tym, ogólna zasada powinna być taka, że komitet ds. bezpieczeństwa nie jest konieczny i że można go utworzyć w razie konieczności.

Zalecenie 12

Artykuł 14, ustęp 2

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
W sześć miesięcy od daty wymienionej w artykule 19, Komisja, we współpracy z punktami kontaktowymi wymienionymi w artykule 13, zaczyna przeprowadzać kontrole dotyczące w szczególności reprezentatywnej próbki portów, w celu skontrolowania stosowania niniejszej dyrektywy przez Państwa Członkowskie. Kontrole te uwzględniają dane przekazane przez punkty kontaktowe, w tym sprawozdania z kontroli. Sposób przeprowadzania tych kontroli jest zgodny z procedurą przewidzianą w artykule 16(2).	W sześć miesięcy od daty wymienionej w artykule 19, Państwo Członkowskie, we współpracy z punktami kontaktowymi wymienionymi w artykule 13, zaczyna przeprowadzać kontrole dotyczące w szczególności reprezentatywnej próbki portów, w celu skontrolowania stosowania niniejszej dyrektywy przez Państwa Członkowskie. Kontrole te uwzględniają dane przekazane przez punkty kontaktowe, w tym sprawozdania z kontroli. Sposób przeprowadzania tych kontroli jest zgodny z procedurą przewidzianą w artykule 16(2).

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wynika z poprawki dotyczącej wywodu 9.

Zalecenie 13

Artykuł 14, ustęp 3

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
Urzednicy upoważnieni przez Komisję do przeprowadzania tych kontroli zgodnie z paragrafem 2 okazują, przed wykonaniem swojego zadania, pisemne upoważnienie wydane przez służby Komisji i zawierające informację o charakterze i celu kontroli oraz datę, z którą powinna się ona rozpocząć. Komisja informuje o tym dane Państwa Członkowskie w odpowiednim czasie przed inspekcją. Dane Państwo Członkowskie poddaje się tym kontrolom i czuwa nad tym, aby odpowiednie instytucje i osoby również się im poddały.	Urzednicy upoważnieni przez Komisję do przeprowadzania tych kontroli zgodnie z paragrafem 2 okazują, przed wykonaniem swojego zadania, pisemne upoważnienie wydane przez służby Komisji i zawierające informację o charakterze i celu kontroli, oraz datę z którą powinna się ona rozpocząć. Komisja informuje o tym dane Państwa Członkowskie w odpowiednim czasie przed inspekcją. Stosowna instytucja ds. bezpieczeństwa w porcie poddaje się tym kontrolom i czuwa nad tym, aby odpowiednie instytucje i osoby również się im poddały.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wynika z poprawki dotyczącej artykułu 14(2) i wyvodu 9.

Zalecenie 14

Artykuł 14, ustęp 4

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
Komisja przekazuje raporty z kontroli danemu Państwu Członkowskiemu, które, w terminie trzech miesięcy od ich otrzymania, zawiadamia w wystarczająco szczegółowy sposób o działaniach podjętych w celu zaradzenia ewentualnym uchybieniom. Raport i odpowiedzi są przekazywane do komitetu wymienionego w artykule 16.	Kaźde Państwo Członkowskie przekazuje raporty z kontroli Komisji, która może zwrócić się do Państwa Członkowskiego w terminie trzech miesięcy od ich przekazania, o zawiadomienie w wystarczająco szczegółowy sposób o działaniach podjętych w celu zaradzenia ewentualnym uchybieniom. Raport i odpowiedzi są przekazywane do komitetu wymienionego w artykule 16.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wynika z poprawki dotyczącej artykułu 14(3), 14(3) i wyvodu 9.

Zalecenie 15

Artykuł 17, ustęp 2

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
Kaźdy pracownik dokonujący kontroli bezpieczeństwa lub zajmujący się informacjami poufnymi w ramach niniejszej dyrektywy powinien być poddany odpowiedniej procedurze weryfikacji przez Państwo Członkowskie, którego jest obywatelem.	Kaźdy pracownik dokonujący kontroli bezpieczeństwa lub zajmujący się informacjami poufnymi w ramach niniejszej dyrektywy powinien być poddany odpowiedniej procedurze weryfikacji przez Państwo Członkowskie, którego jest obywatelem.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wynika z poprawki dotyczącej artykułu 14(3), 14(3), 14(4) i wyvodu 9.

Zalecenie 16

Tekst propozycji Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
	Komitet Regionów zachęca do tego, aby osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo w poszczególnych wyznaczonych przez Wspólnotę portach zapraszać na spotkania w celu wymiany doświadczeń

Uzasadnienie

Propozycje i argumenty zawarte przez KR w uzasadnieniach poprawek do dyrektywy pokazują, że koordynacja środków bezpieczeństwa wykraczająca poza styk port/statek jest zagadnieniem, które powinno podlegać kompetencji poszczególnych Państw Członkowskich w największym możliwym stopniu.

Bruksela, 30 września 2004 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Peter STRAUB