KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 20.1.2009
KOM(2009) 2 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

Hodnotící zpráva o provádění směrnice o zvýšení zabezpečení přístavů

OBSAH

1. Úvod ... 3

2. Relevantnost směrnice ... 4

3. Metoda provádění a význam hodnocení ... 5

4. Provádění směrnice ... 5

4.1. Provedení ve vnitrostátním právu ... 5

4.2. Soulad vnitrostátních opatření přijatých k provedení směrnice ... 6

5. Klíčové otázky ... 6

5.1. Hranice každého přístavu ... 7

5.2. Informace vyplývající z hodnocení zabezpečení přístavů ... 7

5.3. Kontrola a dohled nad plány zabezpečení přístavů a jejich prováděním ... 8

5.4. Uznaná bezpečnostní organizace ... 8

6. Shrnutí ... 8

7. Závěr ... 9

PŘÍLOHY: ... 11

Příloha I: Tabulka uvádějící stav provedení směrnice členskými státy (k 15/10/2008) ... 12

Příloha II: Tabulka uvádějící počet přístavů v oblasti působnosti směrnice podle členských států ... 13

ZPRÁVA KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

Hodnotící zpráva o provádění směrnice o zvýšení zabezpečení přístavů

(text s významem pro EHP)

1. ÚVOD

Hlavním cílem směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/65/ES[1] ze dne 26. října 2005 o zvýšení zabezpečení přístavů (dále jen „směrnice“ nebo „směrnice o zabezpečení přístavů“) je doplnění opatření přijatých v roce 2004 nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004[2] ze dne 31. března 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (dále jen „nařízení“).

Hlavním cílem nařízení je provádění opatření Společenství, která mají zvýšit bezpečnost lodí a přístavních zařízení vůči hrozbám úmyslných protiprávních činů. Nařízení má poskytnout základ pro harmonizovaný výklad a provádění zvláštních opatření pro posílení bezpečnosti námořní dopravy, jakož i pro jejich kontrolu Společenstvím, která byla přijata diplomatickou konferencí Mezinárodní námořní organizace (OMI) v roce 2002. Nařízení bere v úvahu změnu Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS – Safety Of Life At Sea) z roku 1974 a zavedení Mezinárodního předpisu o bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (předpis ISPS – International Ship and Port facility Security). Opatření bezpečnosti námořní dopravy uložená nařízením tvoří pouze část opatření nezbytných k dosažení dostatečné úrovně zabezpečení celých námořních dopravních řetězců. Oblast působnosti nařízení je totiž omezena na bezpečnostní opatření na lodích a na bezprostřední okolí, kde probíhá součinnost mezi lodí a přístavem. Členské státy přednostně souhlasily s povinnostmi vyplývajícími z předpisu ISPS, dříve než v rámci přijetí směrnice přijaly provedení dodatečných povinností.

Směrnice pak doplňuje ustanovení stanovená nařízením tím, že zavádí systém zabezpečení v celém přístavním areálu za účelem zajištění vysokého a jednotného stupně zabezpečení ve všech evropských přístavech. Cílem směrnice je zvýšit zabezpečení v přístavních oblastech, na které se nevztahuje nařízení, a snažit se, aby posílení zabezpečení v přístavech podpořilo bezpečnostní opatření přijatá podle nařízení, aniž by se vytvářely nové povinnosti v oblastech, které již nařízení upravuje. K dosažení co nejvyšší ochrany námořního průmyslu a přístavů musí být zavedena opatření pro bezpečnost přístavů, vztahující se na každý přístav v rámci hranic vymezených dotčenými členskými státy a tím zajišťující, že bezpečnostní opatření přijatá podle nařízení těží ze zvýšeného zabezpečení v oblastech přístavní činnosti. Tato opatření se vztahují na všechny přístavy, ve kterých se nachází jedno nebo více přístavních zařízení, na něž se vztahuje nařízení.

Nařízení týkající se bezpečnosti lodí a přístavních zařízení a směrnice o zabezpečení přístavů tak společně vytvářejí právní rámec pro ochranu námořní dopravy jako součásti logistického

---

[1] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/65/ES ze dne 26. října 2005 o zvýšení zabezpečení přístavů (Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 28).

[2] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ze dne 31. března 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6).

řetězce dopravy proti riziku atentátů a hrozbám tohoto druhu. Tento rámec, který překračuje rozsah povinností vyplývajících z mezinárodních smluv, má za cíl zajistit nejvyšší možný stupeň preventivního zabezpečení námořní dopravy a zachovat přitom její schopnost podporovat světový obchod a pokračovat v něm.

V zájmu sledování uplatňování nařízení členskými státy a kontroly účinnosti vnitrostátních opatření, postupů a mechanismů námořní bezpečnosti přijala Komise v roce 2005 nařízení (ES) č. 884/2005[3], kterým se stanoví postupy provádění inspekcí Komise v oblasti námořní bezpečnosti. Dne 9. dubna 2008 pak Komise přijala nařízení (ES) č. 324/2008[4], kterým se stanoví revidované postupy provádění inspekcí Komise v oblasti námořní bezpečnosti, které *„rovněž stanoví postupy, podle nichž Komise sleduje provádění směrnice 2005/65/ES zároveň s inspekcemi na úrovni členských států a přístavních zařízení přístavů…“*. Uvedené nařízení, kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 884/2005, vstoupilo v platnost dnem l. května 2008.

Článek 19 směrnice stanoví, že:

„*Do prosince 2008 a každých pět let poté Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu založenou mimo jiné na údajích získaných podle článku 13* [Provádění a kontrola shody]. *V této zprávě Komise analyzuje dodržování této směrnice členskými státy a účinnosti přijatých opatření. Bude-li to nezbytné, předloží návrhy dodatečných opatření.“*

Tato zpráva hodnotí stav provádění směrnice a účinnost přijatých opatření.

2. RELEVANTNOST SMĚRNICE

Je třeba připomenout, že směrnice se vztahuje na všechny přístavy na území členských států, v nichž se nachází jedno nebo více přístavních zařízení, na které se vztahuje bezpečnostní plán přístavních zařízení schválený podle nařízení (ES) č. 725/2004.

Jedná se přibližně o 750 přístavů Evropské unie, které spadají do oblasti působnosti směrnice (viz příloha II). Zeměpisné rozložení je však velmi nerovnoměrné, neboť 80 % dotyčných přístavů (590) se nachází pouze v sedmi členských státech (Spojené království, Itálie, Řecko, Dánsko, Španělsko, Německo a Francie[5]). Spolu s belgickými a nizozemskými přístavy tvoří přístavy těchto sedmi zemí vstupní brány pro dovážené zboží do Evropské unie pro všechny členské státy[6].

V září 2006 se konal na podnět útvarů Komise seminář, jehož cílem bylo umožnit členským státům a Komisi vyměnit si informace o zamýšlených způsobech provedení směrnice ve vnitrostátním právu a o jejím provádění. Tyto výměny, které se konaly v neformálním rámci, mimo jiné umožnily osobám odpovědným za bezpečnost námořní dopravy členských států posílit vztahy vzájemné důvěry, prohloubit úvahy o problematických otázkách souvisejících

---

3 Nařízení Komise (ES) č. 884/2005 ze dne 10. června 2005, kterým se stanoví postupy provádění inspekcí Komise v oblasti námořní bezpečnosti (Úř. věst. L 148, 11.6.2005, s. 25).

4 Nařízení Komise (ES) č. 324/2008 ze dne 9. dubna 2008, kterým se stanoví revidované postupy provádění inspekcí Komise v oblasti námořní bezpečnosti (Úř. věst. L 98, 10.4.2008, s. 5).

5 Viz příloha II. Seznam členských států je sestaven podle sestupného počtu přístavů spadajících do oblasti působnosti směrnice.

6 Dovoz do přístavů sedmi uvedených členských států představuje 66 % veškerého dovozu EU–27 prostřednictvím námořní dopravy za rok 2006 (zdroj Eurostat).

s prováděním směrnice[7] a podnítit výměnu informací o opatřeních a prováděných postupech a přispět tak ke zvýšení bezpečnostních standardů v oblastech působnosti přístavů, zejména v oblastech sousedících s přístavními zařízeními nebo v přístupových oblastech k těmto zařízením.

3. METODA PROVÁDĚNÍ A VÝZNAM HODNOCENÍ

Za účelem vypracování této zprávy vyzvala Komise na začátku léta roku 2008 členské státy, aby odpověděly na dotazník[8] ohledně provedení směrnice ve vnitrostátním právu a jejího provádění. Celkem dvacet členských států (z 22, které mají provést směrnici ve vnitrostátním právu) odpovědělo na tento dotazník.

Komise rovněž zahájila postupy, podle nichž sleduje provádění směrnice 2005/65/ES v rámci inspekcí zaměřených na oblast zabezpečení přístavů. Od léta 2008 totiž Komise provádí postupy, podle nichž sleduje provádění směrnice v souladu s nařízením (ES) č. 324/2008 zároveň s inspekcemi na úrovni členských států a přístavních zařízení přístavů. Do poloviny října 2008 se uskutečnily čtyři inspekce, které zahrnovaly sledování provádění směrnice ve čtyřech různých členských státech.

Vzhledem ke krátké době existence nařízení (ES) č. 324/2008 o revidovaných postupech provádění inspekcí v oblasti zabezpečení přístavů na jedné straně a ke zpoždění mnohých členských států jak v provedení směrnice ve vnitrostátním právu, tak v praktickém provádění ustanovení směrnice na straně druhé by bylo předčasné činit konečné závěry, co se týče jejího dopadu. Tato zpráva se proto zaměřuje na otázky provádění a na krátkodobé výsledky.

4. PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE

4.1. Provedení ve vnitrostátním právu

Směrnice, která byla přijata dne 26. října 2005, byla provedena ve vnitrostátním právu členských států se zpožděním v letech 2007 a 2008. Většina z 22 členských států[9], které měly provést ustanovení směrnice ve vnitrostátním právu, tak učinila teprve po skončení lhůty pro provedení, stanovené na 15. června 2007. Pouze šest členských států oznámilo vnitrostátní opatření přede dnem ukončení provedení směrnice ve vnitrostátním právu a k nim se rychle připojilo šest dalších členských států. Průměrné zpoždění v případě provedení činilo šest měsíců[10]. Útvary Komise daly podnět k deseti řízením pro nesplnění povinnosti z důvodu neoznámení vnitrostátních prováděcích opatření, která vedla dne 1. srpna 2007 k zaslání deseti výzev dopisem a dále k zaslání šesti odůvodněných stanovisek v období od listopadu 2007 do února 2008. Ke dni l. ledna 2008 mělo ještě sedm členských států přijmout a předat Komisi svá vnitrostátní opatření k provedení směrnice. Dne 18. září 2008 nakonec Komise

---

7 Jako například vymezení hranic přístavu z hlediska zabezpečení, zabezpečení vodní plochy, dohled nad přístupy nebo meziútvarová koordinace v rámci členských států.

8 Dokument MARSEC 2316 (rozdaný na zasedání Výboru pro „námořní bezpečnost“ dne 27. června 2008). Ke dni 20/10/2008 své dotazníky ještě neodevzdaly Lotyšsko a Malta.

9 Jelikož se směrnice týká námořních přístavů, nevztahují se povinnosti na Českou republiku, Lucembursko, Maďarsko, Rakousko a Slovensko (18. bod odůvodnění).

10 Dny oznámení týkající se opatření k provedení směrnice ve vnitrostátním právu jsou uvedeny v tabulce v příloze I.

rozhodla o podání žalob k Soudnímu dvoru z důvodu nesdělení vnitrostátních prováděcích opatření ve stanovených lhůtách proti dvěma posledním opozdilým členským státům[11].

Je třeba poznamenat, že tato zpoždění v přípravě a přijetí vnitrostátních prováděcích opatření v různých členských státech měla celou řadu následků, neboť příslušné orgány nemohly zahájit svoji práci na provádění směrnice, jelikož nebyla s konečnou platností stanovena a přijata vnitrostátní opatření.

4.2. Soulad vnitrostátních opatření přijatých k provedení směrnice

Z důvodu pozdního přijetí vnitrostátních znění provádění směrnice v členských státech nemohly zatím útvary Komise dokončit důkladné posouzení souladu oznámených opatření s odpovídajícími ustanoveními směrnice. Ačkoli se na základě předběžného posouzení lze domnívat, že celkově provedly členské státy směrnici v jejich vnitrostátním právu přiměřeně, způsob uvedení příslušných ustanovení směrnice do praxe zůstává příliš často ponechán na místní úrovni, jak to potvrzují výsledky prvních šetření inspektorů Komise[12] zaměřených na sledování provádění směrnice v přístavech.

Jakmile budou mít útvary Komise k dispozici všechna vnitrostátní znění (tj. na konci roku 2008 a v prvních měsících roku 2009), provedou důkladnější posouzení vnitrostátních prováděcích opatření nebo pozdějších ustanovení, která členské státy přijaly, aby v případě všech dotyčných členských států celkově zhodnotily soulad vnitrostátních opatření s příslušnými ustanoveními směrnice.

Pracovní program pro provádění inspekcí Komise v oblasti námořní bezpečnosti bude v roce 2009 soustavně zahrnovat část, která umožní ověřit, zda byly správně provedeny postupy pro sledování provádění směrnice.

5. KLÍČOVÉ OTÁZKY

Po tragických událostech v roce 2001 (11. září v New Yorku a Washingtonu), v roce 2004 (11. března v Madridu) a v roce 2005 (7. července v Londýně) reaguje směrnice o zabezpečení přístavů na vzniklé obavy a s nimi související nutnost posílit bezpečnost všech druhů dopravy, zejména posílením právního rámce a zlepšením preventivních mechanismů.

Směrnice – v souladu se zásadou subsidiarity – určuje, že samy členské státy stanoví hranice každého přístavu a nechává na nich, aby rozhodly o jejím použití na přilehlé oblasti. Stejně tak musí členské státy zajistit, aby hodnocení zabezpečení přístavů a plány zabezpečení přístavů byly správně vypracovány. Myšlenkou spolutvůrců legislativy bylo využít stejné bezpečnostní mechanismy a organizace, jako jsou v nařízení, a vytvořit tak bezpečnostní režim vztahující se na celý logistický řetězec námořní dopravy od lodě, přes terminály až po přístavní oblast. Tento přístup by měl umožnit zjednodušení postupů i spolupráce mezi útvary členských států odpovědnými za bezpečnost.

Tato kapitola pojednává o důležitých otázkách, které se objevily při provádění hodnocení.

---

[11] Estonsko a Spojené království.

[12] Čtyři přístavy ve čtyřech různých členských státech, v nichž byly v září a v říjnu 2008 provedeny inspekce, ještě nezahájily hodnotící práce, jež mají předcházet vypracování a přijetí plánů zabezpečení.

5.1. Hranice každého přístavu

Přístavy jsou velmi rozdílné z hlediska postavení, vlastnictví, rozměrů, funkce a zeměpisných vlastností. Je obtížné stanovit typologii, jelikož většina přístavů provozuje ve své přístavní oblasti nejrůznější druhy činnosti (obchodní, průmyslové…). Existuje velký rozdíl mezi „historickým“ přístavem, kolem něhož se rozvinulo město, a přístavem „moderním“, který byl vybudován „na zelené louce“ a je přímo spojen se svým zázemím a ostatními komunikačními a dopravními cestami. Zeměpisná rozmanitost některých přístavních oblastí, jejich začlenění do městských struktur nebo jejich překrývání se s průmyslovými a obchodními zónami často znesnadňuje vymezení hranic přístavu pro účely zabezpečení.

Obtížnost stanovit hranice přístavní oblasti spadající do oblasti působnosti směrnice se projevila v členských státech různými přístupy. Při stanovování hranic přístavní oblasti byly konzultovány a zapojeny přístavní orgány. V některých členských státech byla tato hranice vymezena na základě stávajících pravomocí některých orgánů nebo některých přístavních zařízení, zatímco v jiných státech byly hranice upraveny podle činností, které jsou přímo spojeny s námořní dopravou, což umožnilo vyjmout z oblasti působnosti směrnice části přístavů, které jsou využívány zejména pro rekreační plavbu nebo jako obytné oblasti, ale také pro obchodní nebo průmyslovou činnost.

Obecně vzato, vycházelo-li se ze zásady, že přístavem ve smyslu směrnice se rozumí takový přístav, v němž se nachází jedno nebo více přístavních zařízení, na které se vztahuje schválený bezpečnostní plán přístavního zařízení podle nařízení (ES) č. 725/2004, byly hranice přístavní oblasti často stanoveny členským státem jednotlivě pro konkrétní případy a s ohledem na místní zvláštnosti. Zavedení systému zabezpečení v celém přístavním areálu musí zohledňovat nezbytné strukturální a historické soužití obchodních činností, rybolovu a rekreační plavby. Jestliže mohou teroristické atentáty zapříčinit vážná narušení dopravních systémů, způsobit újmy osobám v přístavech a obyvatelům přístavů, opatření prováděná na základě plánů zabezpečení přístavů, zejména pokud se jedná o první ze tří stupňů zabezpečení, umožní pružně zajistit nezbytnou výměnu a pohyb osob a zboží v přístavech.

5.2. Informace vyplývající z hodnocení zabezpečení přístavů

Hodnocení zabezpečení nebylo ještě ve všech přístavech dokončeno hlavně z důvodu chybějících vnitrostátních předpisů. Hodnotící práce má umožnit identifikovat majetek a infrastruktury, které mají být chráněny před hrozbami a riziky úmyslného protiprávního činu, které přístavům hrozí. Jakmile je stanovena možná zranitelnost infrastruktur, následuje fáze, jež spočívá ve vypracování a zavedení přiměřených opatření, která mohou snížit rizika, pro každý ze tří stupňů identifikovaného rizika (normální, zvýšený, vysoký stupeň), zejména použitím technických zařízení odpovídajících zvláštnostem dotyčných přístavů. Hodnocení musí být uzavřeno stanovením hranic každého přístavu a navržením účinných opatření, která jsou uvedena v plánu zabezpečení přístavu a která musí být zavedena s cílem čelit identifikovaným hrozbám a rizikům.

V mnoha členských státech vyžaduje toto hodnocení stanovisko místního výboru pro bezpečnost přístavu, jemuž předsedá bezpečnostní orgán přístavu. Tento místní výbor obvykle tvoří místní zástupci správních orgánů, kteří pracují v přístavu a podílejí se na jeho zabezpečení (policie, pobřežní hlídka, námořní úřady, celní orgány, četnictvo atd.). Po obdržení stanoviska tohoto místního výboru sdělí příslušný orgán svůj souhlas s hodnocením a s plánem zabezpečení přístavu. Význam společné práce všech subjektů odpovědných za

zabezpečení se opět ukazuje jako nezbytná podmínka jak pro provádění hodnocení, tak pro vypracování plánů.

Směrnice rovněž stanoví, že pro každý přístav schválí dotyčný členský stát bezpečnostního technika přístavu. Tito bezpečnostní technici přístavu, kteří jsou jmenováni příslušným orgánem, plní úlohu kontaktního bodu pro otázky zabezpečení přístavu. Členské státy se domnívaly, že je nezbytné školení v oblasti bezpečnosti před jmenováním těchto techniků. Ačkoli směrnice za tím účelem nic nestanovila, obecně se ukazuje, že znalosti bezpečnostních techniků přístavu se prověřují a že je jim vydáváno osvědčení o způsobilosti.

5.3. Kontrola a dohled nad plány zabezpečení přístavů a jejich prováděním

V souladu s článkem 13 směrnice musí členské státy zajistit kontrolu, která jim umožní vykonávat odpovídající a pravidelný dohled nad plány zabezpečení přístavů a jejich prováděním.

Obecně svěřily členské státy tuto úlohu ústředním správním orgánům, které provádějí nebo nechají provést audity a inspekce (ohlášené nebo neohlášené) v přístavech, aby se ujistily, že plány jsou v souladu s předpisy, že provedená bezpečnostní opatření řádně odpovídají požadavkům plánu a že všechna nezbytná opatření byla přijata a provedena.

Navíc vnitrostátní orgány obvykle poskytují přístavům a příslušným orgánům významnou podporu tím, že jim nabízejí poradenství a pomoc, zejména při vypracování plánů a během zasedání místních výborů pro bezpečnost.

5.4. Uznaná bezpečnostní organizace

Uznané bezpečnostní organizace, které splňují podmínky stanové v příloze IV směrnice, mohou být konzultovány a využívány pro provádění hodnocení a přípravu plánů. Uznaná bezpečnostní organizace, která provedla hodnocení zabezpečení přístavu nebo přezkoumala takové hodnocení některého přístavu, však nemůže vypracovat nebo přezkoumat plán zabezpečení stejného přístavu.

Možnost využívat uznané bezpečnostní organizace není v jednotlivých členských státech stejná. Některé členské státy mají zato, že uznané bezpečnostní organizace, které splňují podmínky stanovené směrnicí, mohou provádět hodnocení přístavů a připravit plány zabezpečení přístavů, mnohem více členských států se však naopak domnívá, že přístavy a přístavní zařízení jsou kritické vnitrostátní infrastruktury a že z tohoto důvodu nelze připustit žádné postoupení výsostné odpovědnosti státu. To je zejména případ členských států, které mají k dispozici dostatečnou správní kapacitu pro kvalifikované, účinné a plně nezávislé plnění těchto povinností. Otázka využívání uznaných bezpečnostních organizací je velmi složitá a nemáme ještě nezbytný odstup v oblasti zabezpečení přístavů, abychom mohli dospět ke všem závěrům, co se týče nákladů a důvěry ohledně poskytované služby.

6. SHRNUTÍ

I když byla směrnice přijata při prvním čtení s širokou podporou Evropského parlamentu a jednomyslně Radou a i přes prodloužení období pro provedení ve vnitrostátním právu na osmnáct měsíců (místo původně stanovených dvanácti měsíců v původním návrhu Komise), provedla většina dotyčných členských států směrnici až po uplynutí uvedeného období,

dokonce se značným zpožděním, které mohlo být zkráceno jen zahájením řízení pro nesplnění povinnosti.

Celkově však lze konstatovat, že hlavní ustanovení směrnice, která překračují rozsah povinností vyplývajících z mezinárodních smluv, byla do právních a předpisových rámců vnitrostátního práva členských států začleněna. Provádění v praxi však stále naráží na organizační a provozní obtíže v samotných přístavech. Místní správní orgány stále nemají všechny podklady nezbytné k tomu, aby mohly pokračovat v praktickém provádění směrnice.

Hlavní obtíže se týkají vymezení hranic přístavu. Tyto hranice jsou vymezovány případ od případu podle výsledků a informací vyplývajících z hodnocení zabezpečení přístavu. Různorodost přístavních subjektů, velká nesourodost právního postavení přístavních zařízení a infrastruktur, pronikání oblastí, které se přímo nepodílejí na obchodní činnosti přístavu, do jeho zeměpisného prostoru a nutnost součinné spolupráce na zabezpečení, jehož cíle musí být pochopeny a přijaty všemi stranami, to vše představuje problémy, které činí hodnocení zabezpečení přístavu zdlouhavým a obtížným.

7. ZÁVĚR

Jelikož má Komise jen relativně krátkou zkušenost s prováděním směrnice, je prozatím příliš brzy na to, aby bylo provedeno konečné hodnocení jejího dopadu.

Po velmi pracném zavádění ustanovení, jejichž cílem bylo zlepšit bezpečnost lodí a souvisejících přístavních zařízení, kterým se členské státy zabývaly od roku 2004, jsou tyto státy nyní postaveny před úkol doplnit své bezpečnostní předpisy o předpisy, které se vztahují na přístavní areály, s cílem dosáhnout vysokého a jednotného stupně zabezpečení ve všech evropských přístavech. Tato práce členských států na dokončení provedení směrnice až do poslední místní úrovně musí pokračovat nejen s cílem doplnit předpisový rámec bezpečnosti námořní dopravy, ale zejména s cílem posílit zabezpečení v oblastech námořních a přístavních činností a zajistit nejvyšší ochranu těchto činností uvnitř hranic každého dotyčného přístavu. Je třeba mít stále na paměti, že každý logistický řetězec je vždy bezpečný jen tak, jak je bezpečný jeho nejslabší článek.

Na základě těchto závěrů Komise připomíná, že zabezpečení přístavů a přístupů k přístavům je zásadní podmínkou zajištění celkové bezpečnosti námořní dopravy. V dnešní době již nikdo nebude chtít předat nebo vylodit cestující nebo zboží v přístavu, který není „bezpečný“. Podmínky zabezpečení přístavu vyžadují vysoký stupeň bdělosti členských států a připravenosti všech dotyčných subjektů, aby byl ve všech evropských přístavech zajištěn vysoký a jednotný stupeň zabezpečení. Proto je třeba v oblasti zabezpečení námořních a přístavních oblastí pokračovat v práci na neustálém zlepšování předpisů týkajících se prevence, ochrany a reakce na nové hrozby terorismu, pirátství nebo jakéhokoli jiného úmyslného protiprávního činu. Za tím účelem bude od roku 2009 pracovní program pro provádění inspekcí Komise v oblasti námořní bezpečnosti soustavně zahrnovat část, která umožní ověřit, zda byly správně provedeny a použity postupy pro sledování provádění směrnice.

Komise navíc navrhuje prostudovat omezení, na něž narážejí příslušné orgány při provádění bezpečnostních opatření. Tato studie by měla být schopna stanovit objektivní typologii přístavů a posoudit, jak nejlépe v zájmu všech přístavních subjektů začlenit pravidla zavedení nezbytných bezpečnostních opatření na ochranu proti protiprávním činům a jejich ničivým účinkům. Tento průzkum se bude nezbytně týkat vzájemného působení jednotlivých oblastí

přístavů, a to jak obchodních, průmyslových a obytných, tak oblastí využívaných pro jiné námořní činnosti, jako je rybolov nebo rekreační plavba, které mají přímý či nepřímý dopad na zabezpečení přístavu obecně. Na základě charakteristik vymezených pro každý druh přístavu bude třeba najít nejvhodnější metody, jak zajistit potřebnou rovnováhu mezi základními zásadami svobody a opatřeními, která je nezbytné zavést s ohledem na zranitelnost a nutnost reakce na hrozby, s cílem zajistit – v závislosti na vyhodnocení úrovně rizik – nejvyšší stupeň ochrany pro všechny uživatele přístavů a námořní dopravy, pro evropské hospodářství a pro společnost obecně.

PŘÍLOHY:

Příloha I: Tabulka uvádějící stav provedení směrnice členskými státy

Příloha II: Tabulka uvádějící počet přístavů v oblasti působnosti směrnice podle členských států

PŘÍLOHA I: TABULKA UVÁDĚJÍCÍ STAV PROVEDENÍ SMĚRNICE ČLENSKÝMI STÁTY (K 15/10/2008)

Oznámení všech vnitrostátních opatření k provedení směrnice

Lhůta pro provedení: 15/6/2007 (článek 18)

Členské státy *(1)*	**Provedení směrnice ve vnitrostátním právu** *(4)*	**Zahájená řízení pro nesplnění povinnosti**		
		Zaslání výzvy dopisem	**Zaslání odůvodněného stanoviska**	**Rozhodnutí podat návrh na zahájení řízení u Soudního dvora**
Belgie	27/4/2007			
Bulharsko	**28/8/2007**	**1/8/2007**		
Kypr *(5)*	**27/7/2007**	**1/8/2007**		
Německo	***Neúplné 7/8*** *(2)*	**1/8/2007**	**29/2/2008**	
Dánsko	10/7/2007			
Estonsko	–	**1/8/2007**	**28/11/2007**	**18/9/2008**
Řecko	**15/1/2008**	**1/8/2007**		
Španělsko	**9/1/2008**	**1/8/2007**	**28/11/2007**	
Finsko	12/6/2007			
Francie	16/7/2007			
Irsko	18/7/2007			
Itálie	**10/11/2007**	**1/8/2007**		
Litva	31/1/2007			
Lotyšsko	31/8/2006			
Malta	**10/1/2008**	**1/8/2007**	**28/11/2007**	
Nizozemsko	13/6/2007			
Polsko	**30/9/2008**	**1/8/2007**	**29/2/2008**	
Portugalsko	21/11/2006			
Rumunsko	14/6/2007			
Švédsko	30/5/2007			
Slovinsko	26/5/2007			
Spojené království	***Částečné*** *(3)*	**1/8/2007**	**28/11/2007**	**18/9/2008**

(1) Jelikož se směrnice týká námořních přístavů, nevztahují se povinnosti na Českou republiku, Lucembursko, Maďarsko, Rakousko a Slovensko (18. bod odůvodnění).

(2) Z důvodu spolkového charakteru státu je směrnice v pravomoci jednotlivých spolkových zemí, které mají směrnici provést. V současné době sedm z osmi spolkových zemí, které mají směrnici provést, přijalo prováděcí opatření, která byla oznámena Komisi. Dne 14/10/2008 německé orgány uvedly, že opatření, která mají být přijata, budou přijata v prosinci 2008 (spolková země Dolní Sasko).

(3) Dne 3/9/2008 sdělily orgány Spojeného království prováděcí opatření pouze pro Gibraltar, prováděcí opatření pro Velkou Británii a Severní Irsko se však připravují, ale nebyla zatím s konečnou platností přijata.

(4) Oznámení členských států jsou uvedena v databázi Komise, kterou vede generální sekretariát.

(5) V případě Kypru se oznámení o vnitrostátních opatřeních a výzva zaslaná dopisem minuly, řízení o nesplnění povinnosti bylo okamžitě odloženo.

PŘÍLOHA II: TABULKA UVÁDĚJÍCÍ POČET PŘÍSTAVŮ V OBLASTI PŮSOBNOSTI SMĚRNICE PODLE ČLENSKÝCH STÁTŮ

Členský stát	Počet přístavů podle směrnice *(1)*	Počet přístavů > 1 Mt nebo > 1 mil. cest./rok	Členský stát	Počet přístavů podle směrnice (1)	Počet přístavů > 1 Mt nebo > 1 mil. cest./rok
Rakousko	**Nevztahuje se** *(2)*	**–**	**Itálie**	**90**	**28**
Belgie	**4**	**4**	**Litva**	**2**	**1**
Bulharsko	**17**	**2**	**Lucembursko**	**Nevztahuje se** *(2)*	**–**
Kypr	**3**	**1**	**Lotyšsko**	**6**	**2**
Česká republika	**Nevztahuje se** *(2)*	**-**	**Malta**	**5**	**2**
Německo	**62**	**17**	**Nizozemsko**	**20**	**12**
Dánsko	**79**	**16**	**Polsko**	**9**	**4**
Estonsko	**14**	**4**	**Portugalsko**	**17**	**6**
Řecko	**81**	**9**	**Rumunsko**	**11**	**8**
Španělsko	**78**	**31**	**Švédsko**	**27**	**26**
Finsko	**14**	**14**	**Slovinsko**	**1**	**1**
Francie	**47**	**18**	**Slovensko**	**Nevztahuje se** *(2)*	**–**
Maďarsko	**Nevztahuje se** *(2)*	**–**	**Spojené království**	**153**	**51**
Irsko	**18**	**6**	**CELKEM**	**754**	**263**

(1) Údaje vycházející ze seznamu dotyčných přístavů, který zaslaly členské státy, v souladu s příslušným ustanovením článku 12 směrnice.

(2) Jelikož se směrnice týká námořních přístavů, nevztahují se povinnosti na Českou republiku, Lucembursko, Maďarsko, Rakousko a Slovensko (18. bod odůvodnění).