

**SK**

**SK**

**SK**



KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

V Bruseli 20.1.2009  
KOM(2009) 2 v konečnom znení

**SPRÁVA KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU**

**Hodnotiaca správa o vykonávaní smernice o zvýšení bezpečnosti prístavov**

## OBSAH

1.	Úvod.....	3
2.	Relevantnosť smernice.....	4
3.	Spôsob uskutočnenia hodnotenia a jeho vplyv .....	5
4.	Vykonávanie smernice .....	5
4.1.	Transpozícia do vnútroštátneho práva. ....	5
4.2.	Súlad vnútroštátnych opatrení prijatých na účely transpozície smernice. ....	6
5.	Kľúčové otázky .....	6
5.1.	Hranice každého prístavu.....	7
5.2.	Informácie vyplývajúce z hodnotenia bezpečnosti prístavov. ....	7
5.3.	Kontrola a dohľad nad plánmi bezpečnosti prístavov a ich plnenie. ....	8
5.4.	Uznávaná bezpečnostná organizácia.....	8
6.	Zhrnutie .....	9
7.	Záver .....	9
	Prílohy :.....	11
	Príloha I: Tabuľka stavu transpozície smernice členskými štátmi (k 15/10/2008).....	12
	Príloha II: Tabuľka počtu prístavov v pôsobnosti smernice rozpísaná podľa členských štátov. .....	13

# SPRÁVA KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

## Hodnotiaca správa o vykonávaní smernice o zvýšení bezpečnosti prístavov

(Text s významom pre EHP)

### 1. ÚVOD

Hlavným cieľom smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/65/ES<sup>1</sup> z 26. októbra 2005 o zvýšení bezpečnosti prístavov (ďalej len „smernica“ alebo „smernica o bezpečnosti prístavov“) je doplniť opatrenia prijaté v roku 2004 spolu s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004<sup>2</sup> z 31. marca 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (ďalej len „nariadenie“).

Hlavným cieľom nariadenia je totiž vykonávať opatrenia Spoločenstva, ktoré sú zamerané na zvýšenie bezpečnosti plavidiel a prístavných zariadení voči hrozbám úmyselných protiprávných činov. Nariadením sa má vytvoriť základ na harmonizovaný výklad, vykonávanie a kontrolu zo strany Spoločenstva osobitných opatrení na posilnenie námornej bezpečnosti, prijatých na diplomatickej konferencii Medzinárodnej námornej organizácie (MNO) v roku 2002. V nariadení sa zohľadňuje zmena a doplnenie Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (SOLAS) a ustanovenie Medzinárodného kódexu bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (kódex ISPS). Opatrenia námornej bezpečnosti uložené týmto nariadením tvoria iba časť nevyhnutných opatrení na zabezpečenie dostatočnej úrovne bezpečnosti v námorných dopravných sieťach. Rozsah pôsobnosti nariadenia sa totiž obmedzuje na bezpečnostné opatrenia na palube plavidiel a v bezprostrednom rozhraní medzi prístavom a plavidlom. Členské štáty prednostne prijali práve tieto povinnosti, ktoré vyplývajú z kódexu ISPS, pred tým, ako súhlasili s plnením ďalších povinností v rámci prijatia smernice.

Pokiaľ ide o smernicu, dopĺňa mechanizmus ustanovený nariadením tak, že zavádza bezpečnostný systém na celom území prístavu, aby sa zaručila vysoká a rovnaká úroveň bezpečnosti vo všetkých európskych prístavoch. Cieľom smernice je zvýšiť bezpečnosť v prístavných oblastiach, na ktoré sa nevzťahuje nariadenie, a to tak, aby sa posilnením bezpečnosti v prístavoch podporili bezpečnostné opatrenia prijaté podľa nariadenia bez toho, aby sa vytvorili nové povinnosti v oblastiach, ktoré sú už nariadením upravené. V snahe dosiahnuť maximálnu ochranu námorných činností a činnosti prístavov treba prijať opatrenia zamerané na bezpečnosť prístavov, ktoré sa budú uplatňovať na každý prístav v rámci hraníc vymedzených osobitne a pre jednotlivé prípady dotknutým členským štátom. Zároveň tak prispievajú k tomu, aby bezpečnostné opatrenia prijaté podľa nariadenia mali priaznivý vplyv, ktorý spočíva v posilnení bezpečnosti v oblastiach činnosti prístavu. Tieto opatrenia sa budú uplatňovať na všetky prístavy, v ktorých sa nachádza jedno zariadenie alebo viacero prístavných zariadení, na ktoré sa vzťahuje nariadenie.

---

<sup>1</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/65/ES z 26. októbra 2005 o zvýšení bezpečnosti prístavov – Ú. v. EÚ L 310, 25.11.2005, s. 28.

<sup>2</sup> Nariadenie (ES) č. 725/2004 Európskeho parlamentu a Rady z 31. marca 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a prístavných zariadení – Ú. v. EÚ L 129, 29.4.2004, s. 6.

Súbor, ktorý na jednej strane tvorí nariadenie o bezpečnosti plavidiel a prístavných zariadení a na druhej strane smernica o bezpečnosti prístavov, poskytuje regulačný rámec na ochranu námorného článku dopravného logistického reťazca proti riziku útokov a hrozbám tohto druhu. Cieľom tohto rámca, ktorý presahuje medzinárodné povinnosti, je zabezpečiť najvyššiu možnú úroveň preventívnej bezpečnosti pre námornú dopravu tak, že bude chrániť jej schopnosť podporovať obchod na celosvetovej úrovni a pokračovať v ňom.

S cieľom monitorovať uplatňovanie nariadenia členskými štátmi a overovať účinnosť vnútroštátnych opatrení, postupov a mechanizmov námornej bezpečnosti Komisia prijala v roku 2005 nariadenie (ES) č. 884/2005<sup>3</sup>, ktorým sa ustanovujú postupy vykonávania inšpekcií v oblasti námornej bezpečnosti. Neskôr, 9. apríla 2008, Komisia prijala nariadenie (ES) č. 324/2008<sup>4</sup> o stanovení upravených postupov vykonávania inšpekcií Komisie v oblasti námornej bezpečnosti, ktorá „*tiež stanovuje postupy monitorovania uplatňovania smernice 2005/65/ES Komisiou spolu s inšpekciami na úrovni členských štátov a prístavných zariadení týkajúcich sa prístavov...*“. Toto nariadenie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 884/2005, nadobudlo účinnosť 1. mája 2008.

V článku 19 smernice sa ustanovuje:

*„Do 15. decembra 2008 a potom každých päť rokov predloží Komisia Európskemu parlamentu a Rade hodnotiacu správu založenú okrem iného na informáciách získaných v súlade s článkom 13 [vykonávanie a kontrola súladu]. V tejto správe Komisia analyzuje dodržiavanie súladu s touto smernicou členskými štátmi a účinnosť prijatých opatrení. V prípade potreby predloží návrhy na dodatočné opatrenia.“*

V tejto správe sa hodnotí stav vykonávania smernice a účinnosť prijatých opatrení.

## 2. RELEVANTNOSŤ SMERNICE

Treba uviesť, že smernica sa uplatňuje na všetky prístavy na území členských štátov, v ktorých sa nachádza jedno zariadenie alebo viac prístavných zariadení, na ktoré sa vzťahuje bezpečnostný plán prístavných zariadení schválený podľa nariadenia (ES) č. 725/2004.

Smernica sa vzťahuje na približne 750 prístavov Európskej únie (pozri prílohu II). Zemepisné rozdelenie je však nerovnomerné, pretože takmer 80 % dotknutých prístavov (590) sa nachádza iba v siedmich členských štátoch (Spojené kráľovstvo, Taliansko, Grécko, Dánsko, Španielsko, Nemecko a Francúzsko<sup>5</sup>). Spolu s belgickými a holandskými prístavmi sú prístavy týchto siedmich krajín vstupnou bránou pre tovar dovážaný do Európskej únie pre všetky členské štáty<sup>6</sup>.

Na podnet útvarov Komisie sa v septembri 2006 konal seminár s cieľom umožniť členským štátom a Komisii vymeniť si informácie o plánovaných pravidlách transpozície a vykonávania smernice. Táto výmena informácií, ktorá sa uskutočnila v neformálnom rámci, umožnila

<sup>3</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 884/2005 z 10. júna 2005, ktorým sa ustanovujú postupy vykonávania inšpekcií Komisie v oblasti námornej bezpečnosti – Ú. v. EÚ L 148, 11.6.2005, s. 25.

<sup>4</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 324/2008 z 9. apríla 2008 o stanovení upravených postupov vykonávania inšpekcií Komisie v oblasti námornej bezpečnosti – Ú. v. EÚ L 98, 10.4.2008, s. 5.

<sup>5</sup> Pozri prílohu II. Zoznam členských štátov je stanovený v zostupnom poradí podľa počtu prístavov, ktoré sú v pôsobnosti smernice.

<sup>6</sup> Dovoz do prístavov uvedených 7 členských štátov predstavuje 66 % celkového dovozu po mori EÚ-27 za rok 2006 (zdroj Eurostat).

orgánom zodpovedajúcim za bezpečnosť členských štátov okrem iného posilniť vzťahy vzájomnej dôvery, dôkladnejšie prediskutovať kľúčové otázky súvisiace s vykonávaním smernice<sup>7</sup> a podnietiť výmenu informácií o uplatňovaných mechanizmoch a postupoch, čím prispela k sprísneniu bezpečnostných štandardov v oblastiach patriacich do právomoci prístavov, najmä v oblastiach susediacich s prístavnými zariadeniami alebo v oblastiach prístupu k prístavným zariadeniam.

### **3. SPÔSOB USKUTOČNENIA HODNOTENIA A JEHO VPLYV**

Na účely vypracovania tejto správy Komisia vyzvala začiatkom leta 2008 členské štáty, aby vyplnili dotazník<sup>8</sup> týkajúci sa transpozície a uplatňovania smernice. Tento dotazník vyplnili dvadsať členských štátov (z 22 členských štátov, ktoré boli povinné transponovať smernicu).

Komisia tiež začala postupy monitorovania uplatňovania smernice 2005/65/ES v rámci inšpekcií vykonávaných v oblasti bezpečnosti prístavov. Od leta 2008 totiž Komisia uskutočňuje postupy monitorovania uplatňovania smernice, pokiaľ ide o prístavy, v súlade s nariadením (ES) č. 324/2008, spolu s inšpekciami na úrovni jednotlivých členských štátoch a prístavných zariadení. V polovici októbra 2008 sa uskutočnili štyri inšpekcie, ktoré zahŕňali monitorovanie uplatňovania smernice v štyroch rôznych členských štátoch.

So zreteľom na jednej strane na krátku existenciu nariadenia (ES) č. 324/2008 o stanovení upravených postupov vykonávania inšpekcií v oblasti bezpečnosti prístavov a na druhej strane na omeškanie mnohých členských štátov, pokiaľ ide o transpozíciu smernice, ako aj praktické vykonávanie ustanovení smernice, by bolo predčasné vyvodiť z toho konečné závery súvisiace s vplyvom tejto smernice. Táto správa sa teda zameriava na otázky vykonávania a na krátkodobé výsledky.

### **4. VYKONÁVANIE SMERNICE**

#### **4.1. Transpozícia do vnútroštátneho práva.**

Smernica prijatá 26. októbra 2005 bola transponovaná do vnútroštátneho práva členských štátov s omeškaním v priebehu rokov 2007 a 2008. Väčšina z 22 členských štátov<sup>9</sup>, ktoré mali transponovať ustanovenia smernice do vnútroštátneho práva, tak urobili až po uplynutí lehoty na vykonanie stanovenej do 15. júna 2007. Vnútroštátne opatrenia pred týmto konečným termínom transpozície notifikovalo iba šesť členských štátov, ku ktorým sa rýchlo pripojilo ďalších šesť členských štátov. Omeškanie s transpozíciou v priemere predstavovalo šesť mesiacov<sup>10</sup>. Útvary Komisie začali desať konaní vo veci porušenia z dôvodu neoznámene vnútroštátnych transpozičných opatrení, ktoré viedlo k zaslaniu desiatich upomienok 1. augusta 2007, a potom, od novembra 2007 do februára 2008, šiestich odôvodnených stanovísk. Do 1. januára 2008 malo prijať a oznámiť Komisii svoje vnútroštátne opatrenia na transpozíciu smernice ešte sedem členských štátov. Napokon sa Komisia rozhodla 18.

---

<sup>7</sup> Ako napríklad vymedzenie obvodu prístavu z hľadiska bezpečnosti, bezpečnosť vodnej hladiny, dohľad nad prístupmi alebo koordinácia medzi orgánmi v rámci členských štátov.

<sup>8</sup> Dokument MARSEC 2316 (rozdaný na zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť 27. júna 2008). Do 20. 10. 2008 nevyplnili dotazník Lotyšsko a Malta.

<sup>9</sup> Keďže smernica sa týka námorných prístavov, povinnosti sa nevzťahujú na Rakúsko, Českú republiku, Maďarsko, Luxembursko a Slovensko (odôvodnenie č. 18).

<sup>10</sup> Dátumy notifikácie transpozičných opatrení sú uvedené v tabuľke v prílohe I.

septembra 2008 podať na Súdny dvor návrh na začatie konania z dôvodu neoznámenia vnútroštátnych transpozičných opatrení v stanovených lehotách proti posledným dvom meškajúcim členským štátom<sup>11</sup>.

Treba poznamenať, že tieto omeškania s prípravou a prijatím vnútroštátnych transpozičných opatrení v jednotlivých členských štátoch vyvolali reťazovú reakciu, pretože príslušné orgány nemohli splniť svoju úlohu vykonania smernice, pokiaľ neboli definitívne stanovené a prijaté vnútroštátne opatrenia.

#### **4.2. Súlad vnútroštátnych opatrení prijatých na účely transpozície smernice.**

Kvôli omeškanému prijatiu vnútroštátnych textov na vykonávanie smernice v členských štátoch útvary Komisie ešte nemohli dokončiť dôkladné preskúmanie súladu notifikovaných opatrení z hľadiska vhodných ustanovení smernice. Ale napriek tomu, že na základe prvého posúdenia možno uznať, že členské štáty celkovo primerane transponovali smernicu do svojich vnútroštátnych právnych predpisov, zavedenie relevantných opatrení smernice do praxe sa ešte príliš často musí vykonať aj na miestnej úrovni, ako to potvrdzujú výsledky prvých misií<sup>12</sup> inšpektorov Komisie o monitorovaní uplatňovania smernice v prístavoch.

Hneď, ako sa všetky vnútroštátne texty poskytnú útvarom Komisie (t. j. koncom roka 2008 a v prvých mesiacoch roku 2009), útvary Komisie vykonajú dôkladnejšie preskúmanie vnútroštátnych transpozičných opatrení alebo neskorších opatrení prijatých členskými štátmi, aby celkovo posúdili súlad vnútroštátnych opatrení s relevantnými opatreniami smernice vo všetkých členských štátoch.

V roku 2009 bude pracovný program na vykonávanie inšpekcií Komisie v oblasti námornej bezpečnosti pravidelne obsahovať časť, ktorá umožní overiť, že postupy monitorovania uplatňovania smernice boli správne zavedené.

### **5. KĹÚČOVÉ OTÁZKY**

Po tragických udalostiach v roku 2001 (11. septembra v New Yorku a Washingtone), v roku 2004 (11. marca v Madride) a ďalej v roku 2005 (7. júla v Londýne) sa smernicou o bezpečnosti prístavov vyhovel vzneseným požiadavkám, pokiaľ ide o nutnosť zvýšiť bezpečnosť všetkých druhov dopravy, najmä prostredníctvom posilnenia právneho rámca a mechanizmov predchádzania.

Smernicou sa v súlade so zásadou subsidiarity ustanovilo, že členské štáty si samy určia hranice každého prístavu a môžu sa rozhodnúť, že smernicu budú uplatňovať na príslušné oblasti. Členské štáty majú tiež zabezpečiť, aby tieto hodnotenia bezpečnosti prístavov a plány bezpečnosti prístavov boli správne vypracované. Spoloční zákonodarcovia uvažovali o využití rovnakých bezpečnostných štruktúr a orgánov, aké sú uvedené v nariadení, tak, že sa vytvorí bezpečnostný systém vzťahujúci sa na celý logistický reťazec námornej dopravy, od plavidla až po oblasť prístavu vrátane terminálov. Tento prístup by mal viesť k zjednodušeniu postupov a súčinnosti medzi orgánmi členských štátov zodpovednými za bezpečnosť.

---

<sup>11</sup> Estónsko a Spojené kráľovstvo.

<sup>12</sup> Štyri kontrolované prístavy v 4 rôznych členských štátoch v septembri a októbri 2008 ešte nezačali hodnotiace práce, ktoré majú predchádzať vypracovaniu a prijatiu plánov bezpečnosti.

Táto kapitola sa zaoberá hlavnými otázkami, ktoré sa naskytli v súvislosti s vykonaním hodnotenia.

### **5.1. Hranice každého prístavu.**

Existuje veľká rôznorodosť prístavov z hľadiska ich štatútu, majetku, veľkosti, funkcie a zemepisných charakteristík. Typológia sa ťažko vymedzuje o to viac, že väčšina prístavov je vo svojej prístavnej oblasti otvorená všetkým druhom činností (obchodných, priemyselných,...). Realita prístavov je veľmi odlišná, pokiaľ ide o „historický“ prístav, okolo ktorého sa rozvinulo mesto, a „moderný“ prístav, vytvorený *ex nihilo*, priamo prepojený so svojím územím a ďalšími spojovacími a dopravnými cestami. Zemepisná rôznorodosť niektorých prístavných oblastí, ich začlenenie do štruktúry mesta alebo priemyselných a obchodných plôch často sťažujú vymedzenie hraníc prístavu so zreteľom na bezpečnosť.

Ťažkosti s vymedzením hraníc prístavnej oblasti, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti smernice, sa prejavili v rôznych prístupoch členských štátov. Do určenia hraníc prístavnej oblasti boli zapojené orgány prístavu, s ktorými sa konzultovalo. V niektorých členských štátoch boli tieto hranice vymedzené na základe existujúcich právomocí určitých orgánov alebo určitých prístavných zariadení, kým v iných členských štátoch sa upravili podľa činností, ktoré priamo súvisia s námornou dopravou, čo umožňuje vylúčiť z rozsahu pôsobnosti smernice prístavné odvetvia, ktoré patria najmä pod oblasť rekreačných plavieb alebo bytovej výstavby, ale aj hospodárske alebo priemyselné činnosti.

Vo všeobecnosti hneď, ako sa spomenula zásada, že prístavy na účely smernice sú prístavy, v ktorých sa nachádza jedno prístavné zariadenie alebo viac prístavných zariadení, na ktoré sa vzťahuje plán bezpečnosti prístavného zariadenia schválený podľa nariadenia (ES) č. 725/2004, hranice prístavnej oblasti často určili členské štáty v jednotlivých prípadoch na základe miestnych špecifik. Zavedenie bezpečnostného systému na celom území prístavu totiž musí zohľadniť spoločnú existenciu obchodných činností, rybolovu a rekreačných plavieb, nevyhnutnú zo štrukturálneho a historického hľadiska. Pokiaľ teroristické útoky v prístavoch môžu vážne narušiť dopravné systémy, spôsobiť škody osobám v prístavoch a obyvateľom pobrežia, opatrenia vykonávané na základe plánov bezpečnosti prístavov, najmä v prípade prvej z troch bezpečnostných úrovní, umožnia pružne zabezpečovať nutné výmeny a pohyb osôb a tovarov v prístavoch.

### **5.2. Informácie vyplývajúce z hodnotenia bezpečnosti prístavov.**

Hodnotenie bezpečnosti nebolo ešte dokončené vo všetkých prístavoch, najmä pre chýbajúci vnútroštátny regulačný základ. Práca zameraná na hodnotenie musí umožniť identifikovať majetok a infraštruktúru, ktoré treba chrániť so zreteľom na hrozby a riziká úmyselného protiprávneho činu, ktoré vyvíjajú tlak na prístavné činnosti. Fáza nasledujúca hneď po určení potenciálnej zraniteľnosti infraštruktúry preto pozostáva z navrhnutia a zavedenia primeraných opatrení schopných odvrátiť riziko identifikované na všetkých troch úrovniach rizika (bežné, zvýšené, vysoké), najmä prostredníctvom používania technických zariadení, ktoré vyhovujú špecifikám skúmaných prístavov. V závere hodnotenia musí byť uvedené vymedzenie hraníc každého prístavu a návrh účinných opatrení, ktoré sú uvedené v pláne bezpečnosti prístavu a ktoré treba zaviesť s cieľom čeliť hrozbám a identifikovaným rizikám.

V mnohých členských štátoch musí toto hodnotenie odsúhlasiť miestny výbor pre bezpečnosť prístavov, ktorému predsedá orgán pre bezpečnosť prístavov. Tento miestny výbor pre bezpečnosť prístavov vo všeobecnosti pozostáva z miestnych zástupcov orgánov, ktoré



pôsobia v prístave a podieľajú sa na bezpečnosti (policajné útvary, pobrežné stráže, námorné úrady, colné úrady, žandárska stanica atď.). Príslušný orgán oznámi svoj súhlas s hodnotením a plánom bezpečnosti prístavu často až po získaní stanoviska tohto miestneho výboru. Znova sa ukázalo, že základnou podmienkou uskutočnenia hodnotenia, ako aj zavedenia plánov je splnenie dôležitej požiadavky, aby všetci aktéri zodpovední za bezpečnosť pracovali spoločne.

Smernicou sa tiež ustanovuje, že členské štáty schvália bezpečnostného dôstojníka prístavu pre každý prístav. Títo bezpečnostní dôstojníci prístavu, ktorých určí príslušný orgán, budú slúžiť ako kontaktné osoby pre problematiku bezpečnosti prístavov. Členské štáty usúdili, že je potrebné, aby títo dôstojníci pred svojím vymenovaním absolvovali odbornú prípravu. Napriek tomu, že v smernici sa v tomto smere nič neustanovilo, vo všeobecnosti sa znalosti bezpečnostných dôstojníkov prístavov preverujú a vydáva sa im osvedčenie o spôsobilosti.

### **5.3. Kontrola a dohľad nad plánmi bezpečnosti prístavov a ich plnenie.**

V súlade s článkom 13 smernice členské štáty musia zabezpečiť kontrolu, ktorou sa umožní primeraný a pravidelný dohľad nad plánmi bezpečnosti prístavov a ich plnením.

Členské štáty všeobecne zverili túto úlohu ústredným orgánom, ktoré vykonávajú alebo zabezpečujú vykonávanie auditov a inšpekcií (oznámených alebo neohlásených) v prístavoch, aby sa uistili, že plány sú v súlade s právnymi predpismi, že realita vykonávaných bezpečnostných opatrení skutočne zodpovedá požiadavkám plánu a že boli prijaté a zavedené všetky potrebné opatrenia.

Okrem toho, vnútroštátne orgány spravidla poskytujú dôležitú podporu prístavom a príslušným orgánom tým, že im poskytujú poradenstvo a pomoc, najmä pri príprave plánov a zasadnutí miestnych výborov pre bezpečnosť prístavov.

### **5.4. Uznávaná bezpečnostná organizácia.**

S uznávanými bezpečnostnými organizáciami, ktoré spĺňajú podmienky ustanovené v prílohe IV smernice, možno konzultovať a služby týchto organizácií možno využiť na účely vykonania hodnotenia a prípravy plánov. Uznávaná bezpečnostná organizácia, ktorá uskutočnila hodnotenie bezpečnosti prístavu alebo uskutočnila preskúmanie takéhoto hodnotenia pre prístav, však nemôže vypracovať alebo preskúmať plán bezpečnosti prístavu, ktorý sa týka toho istého prístavu.

Možnosť využitia služieb uznávaných bezpečnostných organizácií nie je v jednotlivých členských štátoch rovnaká. Napriek tomu, že sa niektoré členské štáty domnievajú, že uznávané bezpečnostné organizácie, ktoré spĺňajú podmienky ustanovené smernicou, môžu vykonávať hodnotenia prístavov a pripravovať plány bezpečnosti prístavov, viac je tých členských štátov, ktoré, naopak, zastávajú názor, že prístavy a prístavné zariadenia sú kritickou vnútroštátnou infraštruktúrou, a preto nie je možné oslobodiť štát od tejto povinnosti. Osobitne je to prípad členských štátov, ktoré majú dostatočné administratívne kapacity, aby mohli plniť tieto povinnosti kompetentne, účinne a úplne nezávisle. Táto otázka využitia služieb uznávaných bezpečnostných organizácií je veľmi zložitá a pokiaľ ide o prístavy, ešte sme nezískali potrebný časový odstup, aby sme z toho mohli vyvodit' závery o nákladoch a dôvere v kvalitu poskytnutých služieb.

## 6. ZHRNUTIE

Napriek tomu, že smernica bola prijatá v prvom čítaní s veľkou podporou Európskeho parlamentu a jednomyselne Radou a napriek rozšíreniu na 18 mesiacov obdobia transpozície do vnútroštátneho práva (namiesto 12 mesiacov ustanovených v pôvodnom návrhu Komisie), väčšina dotknutých členských štátov transponovala smernicu až po uplynutí tohto obdobia, dokonca so značným omeškaním, ktoré sa dalo skrátiť iba začatím konaní vo veci porušenia.

Celkove však prevláda dojem, že hlavné ustanovenia smernice, ktoré presahujú medzinárodné povinnosti, boli začlenené do legislatívnych a regulačných poriadkov vnútroštátneho práva jednotlivých členských štátov. Praktické uplatňovanie smernice však ešte naráža na ťažkosti organizačného a funkčného charakteru na úrovni samotných prístavov, pretože miestne orgány ešte nemajú všetky potrebné informácie, aby mohli pokračovať v praktickom vykonávaní smernice.

Hlavné ťažkosti, s ktorými sme sa stretli, sa sústreďujú okolo vymedzenia pojmu hranice prístavu. Hranice prístavu sa v jednotlivých prípadoch vymedzujú podľa výsledkov a informácií vyplývajúcich z hodnotenia bezpečnosti prístavu. Rôznorodosť aktérov v prístavoch, veľká rozmanitosť právneho postavenia prístavných zariadení a infraštruktúry, začlenenie do zemepisného priestoru prístavu oblastí, ktoré sa priamo nepodieľajú na hospodárskej činnosti a nutnosť stanoviť povinnosť zabezpečiť súčinnosť, pokiaľ ide o cieľ bezpečnosti, aby ho pochopili a súhlasili s ním všetci, sú práve tými prvkami, ktoré spôsobujú priet'ahy a s'ťažujú uskutočnenie hodnotení bezpečnosti prístavov.

## 7. ZÁVER

Keďže Komisia má iba relatívne čerstvé skúsenosti s uplatňovaním smernice, je ešte príliš skoro na to, aby sa uskutočnilo konečné hodnotenie jej vplyvu.

Po ťažkej práci spočívajúcej v zavádzaní ustanovení na zlepšenie bezpečnosti plavidiel a súvisiacich prístavných zariadení, na ktorú sa členské štáty sústredili od roku 2004, pred týmito štátmi stojí výzva doplniť svoje bezpečnostné mechanizmy na územiach prístavov, aby nakoniec zaručili vysokú a rovnakú úroveň bezpečnosti vo všetkých európskych prístavoch. Táto práca členských štátov s cieľom dokončiť transpozíciu smernice aj na najnižšej miestnej úrovni, musí pokračovať nielen preto, aby sa doplnil regulačný rámec námornej bezpečnosti a bezpečnosti prístavov, ale aby sa najmä posilnila bezpečnosť v oblastiach námorných činností a činností prístavov a zabezpečila sa maximálna ochrana týchto činností na území každého dotknutého prístavu. Stále treba mať na pamäti, že bezpečnosť každého logistického reťazca vždy zodpovedá len bezpečnosti najslabšieho z článkov, ktoré ho tvoria.

Na základe týchto záverov Komisia pripomína, že bezpečnosť prístavov a príľahlých oblastí je základným predpokladom zabezpečenia celkovej bezpečnosti námornej dopravy. V súčasnosti už nikto nebude chcieť zveriť alebo vylodiť svojich cestujúcich alebo tovar v prístave, ktorý nie je „bezpečný“. Podmienky bezpečnosti prístavu vyžadujú vysoký stupeň obozretnosti členských štátov a prípravy všetkých dotknutých aktérov, aby sa zaručila vysoká a rovnaká úroveň bezpečnosti vo všetkých európskych prístavoch. To je dôvod, prečo treba v oblasti bezpečnosti v námorných a prístavných oblastiach ďalej pracovať na trvalom zlepšení mechanizmov predchádzania, ochrany a reakcie vo vzťahu k novým hrozbám terorizmu, pirátstva alebo aj akéhokoľvek iného úmyselného protizákonného činu. Na tento účel bude program práce na vykonávanie inšpekcií Komisie v oblasti námornej bezpečnosti pravidelne obsahovať od roku 2009 časť, ktorá umožní overiť, že postupy monitorovania

uplatňovania smernice boli správne zavedené a uplatnené.

Okrem toho Komisia navrhuje preskúmať obmedzenia, ktorým sú vystavené príslušné orgány pri uplatňovaní bezpečnostných opatrení. Táto štúdia by mala byť schopná predložiť objektívnu typológiu prístavov a preskúmať spôsob, ako čo najlepšie v záujme všetkých prístavných aktérov začleniť povinnosti zavedenia potrebných bezpečnostných opatrení na ochranu proti úmyselným protiprávnym činom a ich zničujúcim vplyvom. Výskum sa nevyhnutne bude musieť zamerať na interakcie medzi jednotlivými oblasťami činností prístavov, či už obchodnými, priemyselnými, činnosťami bytovej výstavby, alebo oblasťami venovanými iným vodným činnostiam, ako sú rybolov alebo rekreačná plavba, ktoré majú priamy alebo nepriamy vplyv na bezpečnosť prístavu všeobecne. Podľa identifikovaných charakteristík každého druhu prístavu bude potrebné hľadať najvhodnejšie metódy zabezpečenia nutnej rovnováhy medzi základnými zásadami slobody a zavedením opatrení podstatných pri zohľadnení zraniteľnosti a pri reakcii na hrozby s cieľom zabezpečiť – podľa hodnotenia úrovne rizika – najvyšší stupeň ochrany všetkých užívateľov prístavov a námornej dopravy, európskeho hospodárstva a všeobecne spoločnosti.

**PRÍLOHY:**

**Príloha I:** Tabuľka stavu transpozície smernice členskými štátmi

**Príloha II:** Tabuľka počtu prístavov v pôsobnosti smernice rozpísaná podľa členských štátov

**PRÍLOHA I: TABUĽKA STAVU TRANSPOZÍCIE SMERNICE ČLENSKÝMI ŠTÁTMI (K 15/10/2008)**

**Oznámenie všetkých vnútroštátnych transpozičných opatrení smernice**

Lehota na vykonanie transpozície: 15/06/2007 (článok 18)

Členské štáty (1)	Transpozícia smernice do vnútroštátneho práva (4)	Začaté konania vo veci porušenia právnych predpisov		
		Zaslanie výzvy	Zaslanie odôvodneného stanoviska	Rozhodnutie o postúpení veci Súdnemu dvoru
Belgicko	27/4/2007			
Bulharsko	<b>28/8/2007</b>	<b>1/8/2007</b>		
Cyprus (5)	<b>27/7/2007</b>	<b>1/8/2007</b>		
Nemecko	<i>Neúplná 7/8 (2)</i>	<b>1/8/2007</b>	<b>29/2/2008</b>	
Dánsko	10/7/2007			
Estónsko	-	<b>1/8/2007</b>	<b>28/11/2007</b>	<b>18/9/2008</b>
Grécko	<b>15/1/2008</b>	<b>1/8/2007</b>		
Španielsko	<b>9/1/2008</b>	<b>1/8/2007</b>	<b>28/11/2007</b>	
Fínsko	12/6/2007			
Francúzsko	16/7/2007			
Írsko	18/7/2007			
Taliansko	<b>10/11/2007</b>	<b>1/8/2007</b>		
Litva	31/1/2007			
Lotyšsko	31/8/2006			
Malta	<b>10/1/2008</b>	<b>1/8/2007</b>	<b>28/11/2007</b>	
Holandsko	13/6/2007			
Poľsko	<b>30/9/2008</b>	<b>1/8/2007</b>	<b>29/2/2008</b>	
Portugalsko	21/11/2006			
Rumunsko	14/6/2007			
Švédsko	30/5/2007			
Slovinsko	26/5/2007			
Spojené kráľovstvo	<i>Čiastočná (3)</i>	<b>1/8/2007</b>	<b>28/11/2007</b>	<b>18/9/2008</b>

(1) Keďže sa smernica týka námorných prístavov, povinnosti sa nevzťahujú na Rakúsko, Českú republiku, Maďarsko, Luxembursko a Slovensko (odôvodnenie č. 18).

(2) Z dôvodu spolkového charakteru štátu je smernica v právomoci jednotlivých spolkových krajín, ktoré majú smernicu transponovať. V súčasnosti 7 z 8 spolkových krajín, ktoré majú smernicu transponovať, prijalo transpozičné opatrenia, ktoré sa oznámili Komisii. Dňa 14/10/2008 nemecké orgány uviedli, že opatrenia, ktoré ešte treba prijať, sa prijímú v decembri 2008 (spolková krajina Dolné Sasko).

(3) Dňa 3/9/2008 oznámili orgány Spojeného kráľovstva transpozičné opatrenia iba pre Gibraltár, transpozičné opatrenia pre Veľkú Britániu a Severné Írsko sa však pripravujú, ale zatiaľ sa s konečnou platnosťou neprijali.

(4) Oznámenia členských štátov sa uvádzajú v databáze Komisie, ktorú vedie generálny sekretariát.

(5) V prípade Cypru sa oznámenie o vnútroštátnych opatreniach a zaslaná výzva obišli, konanie vo veci porušenia právnych predpisov sa okamžite odložilo.

**PRÍLOHA II: TABUĽKA POČTU PRÍSTAVOV V PÔSOBNOSTI SMERNICE  
ROZPÍSANÁ PODĽA ČLENSKÝCH ŠTÁTOV.**

Členský štát	Počet prístavov podľa smernice (1)	Počet prístavov > 1 milión t alebo > 1 milión cest./rok	Členský štát	Počet prístavov podľa smernice (1)	Počet prístavov > 1 milión t alebo > 1 milión cest./rok
Rakúsko	Neuplatňuje sa (2)	-	Taliansko	90	28
Belgicko	4	4	Litva	2	1
Bulharsko	17	2	Luxembursko	Neuplatňuje sa (2)	-
Cyprus	3	1	Lotyšsko	6	2
Česká rep.	Neuplatňuje sa (2)	-	Malta	5	2
Nemecko	62	17	Holandsko	20	12
Dánsko	79	16	Poľsko	9	4
Estónsko	14	4	Portugalsko	17	6
Grécko	81	9	Rumunsko	11	8
Španielsko	78	31	Švédsko	27	26
Fínsko	14	14	Slovinsko	1	1
Francúzsko	47	18	Slovenská rep.	Neuplatňuje sa (2)	-
Maďarsko	Neuplatňuje sa (2)	-	Spojené kráľovstvo	153	51
Írsko	18	6	<b>SPOLU</b>	<b>754</b>	<b>263</b>

(1) Údaje vychádzajúce zo zoznamu príslušných prístavov, ktorý zaslali členské štáty, v súlade s príslušným ustanovením článku 12 smernice.

(2) Keďže sa smernica týka námorných prístavov, povinnosti sa nevzťahujú na Rakúsko, Českú republiku, Maďarsko, Luxembursko a Slovensko (odôvodnenie č. 18).