

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 20.1.2009
COM(2009) 2 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**Доклад за оценката на прилагането на директивата за повишаване на сигурността
на пристанищата**

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	Въведение	3
2.	Уместност на директивата.....	4
3.	Методика и обхват на оценката	5
4.	Прилагане на директивата.....	6
4.1.	Транспониране във вътрешното национално право	6
4.2.	Съответствие на националните мерки, приети за транспонирането на директивата.....	6
5.	Ключови въпроси	7
5.1.	Периметър на всяко пристанище.....	7
5.2.	Информация, произтичаща от оценката на сигурността на пристанищата	8
5.3.	Контрол и надзор на планове за сигурност на пристанищата и на тяхното прилагане	9
5.4.	Призната организация за сигурност	9
6.	Резюме.....	10
7.	Заключение	10
Приложения :		Error! Bookmark not defined.
Приложение I: Таблица за състоянието на транспониране на Директивата от страна на държавите-членки (към 15.1.2008 г.)		13
Приложение II: Таблица за броя пристанища, попадащи в приложното поле на Директивата, по държави-членки.....		14

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Доклад за оценката на прилагането на директивата за повишаване на сигурността на пристанищата

(Текст от значение за ЕИП)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Основната цел на Директива 2005/65/ЕО¹ на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността на пристанищата (наричана по-долу „директивата“ или „директивата за сигурността на пристанищата“) е допълване на мерките, приети през 2004 г. с Регламент (ЕО) № 725/2004² на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения (наричан по-долу „регламентът“).

Наистина основната цел на регламента е да се приложат общностни мерки, насочени към подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения по отношение на заплахите от предумишлени незаконни деяния. С регламента се цели да се предостави основа за хармонизирано тълкуване и прилагане, както и за общностен контрол върху специалните мерки за засилване на морската сигурност, приети от дипломатическата конференция на Международната морска организация (ММО) през 2002 г. В регламента се вземат предвид изменението на Международната конвенция от 1974 г. за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) и създаването на Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (Кодекс ISPS). Мерките за морска сигурност, наложени с регламента, са само част от мерките, нужни за гарантиране на достатъчна степен на сигурност по различните транспортни вериги, свързани с морския транспорт. Приложното поле на регламента е всъщност ограничено до мерките за сигурност на борда на корабите и до непосредственото взаимодействие между пристанището и кораба. Държавите-членки се ангажираха приоритетно точно с тези задължения от кодекса ISPS, преди да се съгласят с въвеждането на допълнителни задължения в рамките на приемането на директивата.

Директивата от своя страна допълва предвидените в регламента разпоредби, като установява система за сигурност на цялата територия на пристанищата с цел гарантиране на високо и еднакво равнище на сигурност в европейските пристанища. Целта на директивата е да се подобри сигурността в пристанищните зони, които не са обхванати от регламента, и чрез засилването на сигурността в пристанищата да се подкрепят мерките за сигурност, взети при прилагането на регламента, без да се създават нови задължения във вече обхванатите от него области. За да се постигне максимална закрила на морските и пристанищните дейности, следва да се вземат мерки за пристанищна сигурност, обхващащи всяко пристанище във вътрешността на

¹ Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността на пристанищата – ОВ L 310, 25.11.2005 г., стр. 28.

² Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 година за подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения – ОJ L 129, 29.4.2004 г., стр. 6.

специфично определен периметър и според случая от съответната държава-членка и позволяващи по този начин на мерките за сигурност, взети съгласно регламента, да се осигури благоприятният ефект от едно засилване на сигурността в зоните на пристанищна дейност. Тези мерки се прилагат за всички пристанища, които притежават една или повече пристанищни съоръжения, обект на регламента.

По този начин съчетанието, формирано, от една страна, от регламента относно сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения и, от друга страна, от директивата за сигурността на пристанищата, осигурява регулаторна рамка за закрилата на морската връзка в логистичната транспортна верига срещу риска от атентати и заплахите от този вид. Тази рамка, надхвърляща международните задължения, има за цел да гарантира най-доброто възможно равнище на превантивна сигурност за морския транспорт, като в същото време запазва неговата способност за насърчаване и продължаване на търговския обмен на световно равнище.

За да контролира прилагането на регламента от страна на държавите-членки и да проверява ефективността на мерките, процедурите и структурите в областта на морската сигурност на национално равнище, Комисията прие през 2005 г. Регламент (ЕО) № 884/2005³ за определяне на процедурите за извършване на инспекции в областта на морската сигурност. След това на 9 април 2008 г. Комисията прие Регламент (ЕО) № 324/2008⁴ за определяне на изменени процедури за извършване на инспекции на Комисията в областта на морската сигурност, който *„също така определя процедурите за наблюдение от страна на Комисията на прилагането на Директива 2005/65/ЕО съвместно с инспекциите на равнище на държавите-членки и на пристанищните съоръжения по отношение на пристанищата...“*. Този регламент, който отменя Регламент (ЕО) № 884/2005, влезе в сила на 1 май 2008 г.

Член 19 от директивата предвижда, че:

„До 15 декември 2008 г. и след това на всеки пет години Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за оценка, който, освен върху всичко останало, се основава и върху информацията, получена в съответствие с член 13 [Изпълнение и проверяване на съответствието]. В доклада Комисията анализира съответствието с настоящата директива на държавите-членки, както и ефективността на предприетите мерки. При необходимост Комисията представя предложения за допълнителни мерки.“

С настоящия доклад се оценява напредъкът при прилагането на директивата и ефикасността на взетите мерки.

2. УМЕСТНОСТ НА ДИРЕКТИВАТА

Следва да се напомни, че директивата се прилага за всички пристанища на територията на държавите-членки, които притежават едно или повече пристанищни съоръжения,

³ Регламент (ЕО) № 884/2005 на Комисията от 10 юни 2005 г. за определяне на процедурите за извършване на инспекции на Комисията в областта на морската сигурност – ОВ L 148, 11.6.2005 г., стр. 25.

⁴ Регламент (ЕО) № 324/2008 на Комисията от 9 април 2008 г. за определяне на изменени процедури за извършване на инспекции на Комисията в областта на морската сигурност – ОВ L 98, 10.04.2008 г., стр. 5.

които са обект на план за сигурност на пристанищно съоръжение, одобрен по силата на Регламент (ЕО) № 725/2004.

Около 750 пристанища на Европейския съюз попадат в приложното поле на директивата (виж приложение II). Все пак географското разпределение е много неравномерно, защото 80 % от засегнатите пристанища (590) се намират в само седем държави-членки (Обединеното кралство, Италия, Гърция, Дания, Испания, Германия и Франция⁵). Заедно с белгийските и нидерландските пристанища пристанищата на тези седем държави представляват входната врата за стоките, внасяни в Съюза в полза на всички държави-членки⁶.

През септември 2006 г. бе организиран семинар по инициатива на службите на Комисията, за да се позволи на държавите-членки и на Комисията да обменят информация за наредбите, планирани за транспонирането и прилагането на директивата. Този обмен в непринудена обстановка също така позволи на служителите, отговарящи за морската сигурност на държавите-членки, да укрепят връзките на взаимно доверие, да задълбочат обсъждането на трудните въпроси, свързани с прилагането на директивата⁷ и да поставят началото на обмен на информация относно прилаганите механизми и практики, като по този начин допринесоха за повишаване на стандартите за сигурност в зоните от компетенцията на пристанищата, особено в зоните, съседни на пристанищните съоръжения или даващи достъп до последните.

3. МЕТОДИКА И ОБХВАТ НА ОЦЕНКАТА

За изготвянето на настоящия доклад Комисията прикани държавите-членки в началото на лятото на 2008 г. да отговорят на един въпросник⁸ относно транспонирането и прилагането на директивата. Двадесет държави-членки (от 22-те, които трябваше да транспонират директивата) отговориха на този въпросник.

Освен това Комисията започна процедурите за проследяване на прилагането на Директива 2005/65/ЕО в рамките на инспекциите, провеждани в областта на пристанищната сигурност. По отношение на пристанищата от лятото на 2008 г. се извършват процедурите за проследяване на прилагането на директивата съгласно Регламент (ЕО) № 324/2008 от страна на Комисията едновременно с инспекциите на равнище на държавите-членки и на пристанищните съоръжения. В средата на октомври 2008 г. бяха реализирани четири инспекции, свързани с проследяването на прилагането на директивата в четири различни държави-членки.

Предвид на краткото съществуване на Регламент (ЕО) № 324/2008 относно изменените процедури за извършване на инспекции в областта на пристанищната сигурност, от

⁵ Виж приложение II. Списъкът на държавите-членки е подреден по броя на пристанищата — от най-големия до най-малкия — попадащи в приложното поле на директивата.

⁶ Вносът през пристанищата на 7-те държави-членки представлява 66 % от общия внос по море в ЕС-27 за 2006 г. (източник Евростат).

⁷ Като например очертаването на границите на пристанището за целите на сигурността, сигурността на акваторията на пристанището, надзора на подходите към пристанището и координацията между службите в рамките на държавите-членки.

⁸ Документ MARSEC 2316 (раздаден на заседанието на Комитета по морска сигурност на 27 юни 2008 г.). На 20.10.2008 г. Латвия и Малта все още не бяха изпратили своите отговори на въпросника.

една страна, и на закъснението, натрупано от много държави-членки при транспонирането и прилагането на практика на разпоредбите на директивата, от друга страна, би било преждевременно да се правят окончателни заключения за нейното въздействие. Настоящият доклад следователно е насочен към въпросите на прилагането и краткосрочните резултати.

4. ПРИЛАГАНЕ НА ДИРЕКТИВАТА

4.1. Транспониране във вътрешното национално право

Приета на 26 октомври 2005 г., директивата бе транспонирана във вътрешното право на държавите-членки със закъснение през 2007 и 2008 г. Повечето от 22-те държави-членки⁹, които трябваше да транспонират наредбите на директивата в националното право, го направиха едва след изтичане на срока за прилагане — 15 юни 2007 г. Само шест държави-членки уведомиха за националните мерки преди тази крайна дата за транспонирането, а други шест държави-членки се присъединиха бързо към тях. Средно закъснението при транспонирането беше шест месеца¹⁰. Службите на Комисията започнаха десет процедури за нарушение поради липсата на уведомление за националните мерки за транспониране, които доведоха до изпращането на десет писма с официално предупреждение на 1 август 2007 г., а след това на шест мотивирани становища между ноември 2007 г. и февруари 2008 г. На 1 януари 2008 г. седем държави-членки трябваше все още да приемат и уведомят Комисията за своите национални мерки за транспониране на директивата. Накрая на 18 септември 2008 г. Комисията реши да сезира Съда за липсата на уведомление за националните мерки за транспониране в предвидените срокове от страна на последните две държави-членки¹¹, неизпълнили задължението.

Уместно е да се отбележи, че тези закъснения при подготвянето и приемането на националните мерки за транспониране в различните държави-членки доведоха до верижни последици, защото компетентните органи не можеха да извършват своята работа за прилагане на директивата преди окончателното определяне и приемане на националните мерки.

4.2. Съответствие на националните мерки, приети за транспонирането на директивата

Поради късното приемане на националните текстове за прилагане на директивата в държавите-членки, службите на Комисията все още не са успели да приключат задълбочения преглед на съответствието на обявените мерки по отношение на съответните разпоредби на директивата. Все пак независимо че първоначалният анализ позволява да се счита, че като цяло държавите-членки са транспонирали адекватно директивата в своето национално законодателство, прилагането на практика на съответните разпоредби на директивата твърде често все още не е определено на

⁹ Тъй като директивата засяга морските пристанища, задълженията не се прилагат за Австрия, Чешката република, Унгария, Люксембург и Словакия (съображение № 18).

¹⁰ Датите на уведомяване за мерките за транспониране са дадени в таблицата в приложение I.

¹¹ Естония и Обединеното кралство.

местно равнище, за което свидетелстват резултатите от първите мисии¹² на инспекторите на Комисията за проследяване на прилагането на директивата в пристанищата.

Веднага щом националните текстове бъдат предоставени на службите на Комисията (т.е. в края на 2008 г. и през първите месеци на 2009 г.) последните ще проведат по-задълбочен преглед на националните мерки за транспониране или на последващите разпоредби, приети от държавите-членки, за да се оцени като цяло и за всички засегнати държави-членки съответствието на националните мерки със съответните разпоредби на директивата.

През 2009 г. работната програма за провеждането на инспекции, извършвани от Комисията в областта на морската сигурност, редовно ще съдържа част, позволяваща да се провери дали процедурите за проследяване на прилагането на директивата са били изпълнени правилно.

5. Ключови въпроси

След трагичните събития през 2001 г. (на 11 септември в Ню Йорк и Вашингтон), през 2004 г. (на 11 март в Мадрид) и през 2005 г. (на 7 юли в Лондон) директивата за сигурността на пристанищата е предназначена да отговори на загрижеността за нуждата да се засили сигурността на всички видове транспорт, особено чрез подсилване на правната рамка и подобряване на механизмите за предотвратяване.

В директивата — съгласно принципа на субсидиарност — се предвижда, че държавите-членки определят сами границите на всяко пристанище и им се предоставя правото да решат дали да я приложат в съседните зони. Също така държавите-членки следва да гарантират, че оценките на сигурността на пристанищата и планове за сигурност на пристанищата са правилно изработени. Идеята на съзаконодателите бе да се използват същите структури и органи за сигурност като тези от регламента по такъв начин, че да се създаде схема за сигурност, приложима за цялата логистична верига на морския транспорт от кораба до пристанищната зона, като се мине през терминалите. Този подход трябваше да позволи опростяване на процедурите, както и полезни взаимодействия между службите на държавите-членки, които носят отговорност в областта на сигурността.

Настоящият раздел се занимава с важните въпроси, породени в процеса на оценяване.

5.1. Периметър на всяко пристанище.

Съществуват много пристанища, които се различават по статут, собственост, размери, предназначение и географски характеристики. Трудно е да се изготви типология, още повече че по-голямата част от пристанищата са отворени за всякакви дейности (търговски, промишлени, ...) във вътрешността на своята пристанищна зона. Пристанищната реалност е много различна между едно „историческо“ пристанище, от което се е развил градът и едно „модерно“ пристанище, създадено *ex nihilo* и свързано

¹² 4-те инспектирани пристанища в 4 различни държави-членки през септември и октомври 2008 г. все още не бяха започнали работата по предварителната оценка за изготвянето и приemanето на планове за сигурност.

пряко със своя *хинтерланд* и с другите пътища за комуникация и транспорт. Географското разнообразие на някои пристанищни зони, тяхното вплитане в градската мрежа или връзката им с промишлени и търговски зони затрудняват определянето на периметъра на пристанището по отношение на сигурността.

Трудността да се определят границите на пристанищната зона, попадаща в приложното поле на директивата, е отразена от различните подходи в държавите-членки. С пристанищните власти бяха извършени консултации и те бяха включени при определянето на границите на пристанищната зона. В някои държави-членки тази граница бе определена въз основа на съществуващите компетенции на някои органи или на някои пристанищни съоръжения, докато в други държави-членки периметърът бе определен по отношение на дейностите, които са пряко свързани с морето, което позволява да се оставят извън приложното поле на директивата пристанищните сектори по-специално в областта на корабоплаването за развлекателни цели или жилищните зони, но също и търговските или промишлените дейности.

Като цяло след като се припомни принципът, че пристанищата в приложното поле на директивата са тези, които притежават едно или повече пристанищни съоръжения, обект на план за сигурност на пристанищно съоръжение, одобрен по силата на Регламент (ЕО) № 725/2004, периметърът на пристанищната зона често бе определян от държавите-членки според случая въз основа на местните особености. Наистина създаването на система за сигурност във всяка пристанищна зона следва да вземе предвид необходимото структурно и историческо съжителство на търговски и риболовни дейности и на корабоплаването за развлекателни цели. Макар че терористични атентати в пристанищата могат да доведат до сериозни нарушения в системите за транспорт, да причинят щети на лицата в пристанищата и на живеещите в съседство, мерките, прилагани чрез плановете за сигурност на пристанищата, особено на първото от трите равнища на сигурност, позволяват да се гарантират по гъвкав начин необходимият обмен и движението на хора и услуги в пристанищата.

5.2. Информация, произтичаща от оценката на сигурността на пристанищата

Оценката на сигурността все още не е завършена във всички пристанища най-вече поради липсата на национално правно основание. Работата по оценката следва да позволи идентифицирането на обектите и инфраструктурите, които да бъдат предпазени от заплахите и рисковете от предумишлени незаконни деяния, пред които са изправени пристанищните дейности. След като бъде определена потенциалната уязвимост на инфраструктурите, следващият етап е да се изготвят и приложат адекватните мерки, които да неутрализират рисковете на всяко от трите равнища на идентифициран риск (нормално, нарастващо, високо), по-специално чрез използването на техническо оборудване, отговарящо на особеностите на съответните пристанища. Оценката следва да завърши с определянето на периметъра на всяко пристанище и с предлагането на ефективни мерки, които се включват в план за сигурност на пристанище и които трябва да се приложат, за да се отговори на заплахите и идентифицираните рискове.

В многобройни държави-членки тази оценка се дава за становище на местен комитет по пристанищна сигурност, председателстван от органа за пристанищна сигурност. Този местен пристанищен комитет по принцип се състои от местни представители на администрациите, които работят по въпросите на пристанището и участват в осигуряването на сигурността (полицейски служби, брегова охрана, администрация

„Морско дело“, митници, жандармерия и др.). Често едва след като е получил становището на местния комитет, компетентният орган обявява своето одобрение на оценката и на плана за сигурност на пристанището. Важността на сътрудничеството между всички отговорни за сигурността участници отново се проявява като ключово условие за извършването на оценките и за изпълнението на планове.

В директивата се предвижда също упълномощаването от страна на държавите-членки на един отговорник по пристанищната сигурност във всяко пристанище. Тези отговорници по пристанищната сигурност, които се посочват от компетентния орган, работят като кореспонденти по въпросите, свързани със пристанищната сигурност. Държавите-членки смятаха, че има нужда от обучение в областта на сигурността преди назначаването на тези отговорници. Въпреки че в директивата не е предвидено нищо по този въпрос, в общия случай познанията на отговорниците по пристанищната сигурност се проверяват и им се издава сертификат за професионална правоспособност.

5.3. Контрол и надзор на планове за сигурност на пристанищата и на тяхното прилагане

Съгласно член 13 от директивата държавите-членки следва да осигурят контрол, който да им позволи да упражняват подходящ и редовен надзор върху планове за пристанищна сигурност и върху тяхното прилагане.

Като цяло държавите-членки са делегирали тази роля на централните администрации, които извършват или поръчват извършването на одити и инспекции (обявени или неочаквани) в пристанищата, за да се убедят, че планове съответстват на правилата, че действително прилаганите мерки за сигурност отговарят на изискванията на плана и че всички необходими мерки са били взети и приложени.

Освен това националните власти по принцип оказват значителна подкрепа на пристанищата и на компетентните органи, като им осигуряват съвети и помощ, особено при изготвянето на планове и при заседанията на местните комитети по сигурността.

5.4. Призната организация за сигурност

Признати организации за сигурност, които отговарят на условията, предвидени в приложение IV към директивата, могат да бъдат консултирани и използвани за провеждане на оценките и за подготовка на планове. Все пак призната организация за сигурност, извършила оценка на сигурността на пристанището или преразглеждане на такава оценка за дадено пристанище, не може да изготви или преразгледа плана за сигурност на същото пристанище.

Възможността да се прибегне до използването на признати организации за сигурност (RSO) не е една и съща в различните държави-членки. Въпреки че някои държави-членки считат, че RSO, отговарящи на предвидените в директивата условия, могат да провеждат оценки на пристанищата и да подготвят планове за сигурност на пристанищата, повечето държави-членки напротив считат, че пристанищата и пристанищните съоръжения са национални инфраструктури от критично значение и поради тази причина не е възможно делегирането на държавни задължения. Точно такъв е случаят при държавите-членки, разполагащи с достатъчен административен капацитет за изпълнението на тези задължения по компетентен, ефикасен и независим начин. Въпросът за прибегването до RSO е много сложен и все още не разполагаме с

необходимия опит по отношение на пристанищната дейност, за да направим пълни заключения относно разходите и надеждността на качеството на предоставената услуга.

6. РЕЗЮМЕ

Макар че директивата бе приета на първо четене с широка подкрепа от Европейския парламент и единодушно от Съвета и въпреки увеличаването на 18 месеца на срока за транспониране във вътрешното право (вместо 12 месеца, както бе предвидено първоначално в предложението на Комисията), повечето засегнати държави-членки транспонираха директивата едва след изтичането на този срок, и дори със значително закъснение, което успя да бъде намалено единствено чрез откриването на процедури за нарушение.

Все пак общото впечатление е, че основните разпоредби на директивата, които надхвърлят международните задължения, са били включени в законовите и подзаконовите нормативни актове на вътрешното право на държавите-членки. В същото време прилагането на практика все още се сблъсква с трудности от организационен и функционален характер на равнището на самите пристанища. Администрациите на местно равнище все още не разполагат с всичко необходимо за продължаване на практическото прилагане на директивата.

Основните трудности, които се наблюдават, са свързани с определянето на периметъра на пристанището. Той се определя според случая в зависимост от резултатите и информацията, произтичащи от оценката на сигурността на пристанището. Многообразието на пристанищните участници, голямото разнообразие на правните статuti на пристанищните съоръжения и инфраструктури, включването в географското пространство на пристанището на зони, които не участват пряко в неговата търговска дейност, и нуждата от създаване на полезно взаимодействие за гарантиране на сигурност – цел, която да се разбира и приема от всички, са различните елементи, които удължават и затрудняват извършването на оценките на сигурността на пристанищата.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комисията следователно разполага с относително кратък опит от прилагането на директивата и поради това е все още твърде рано да се пристъпи към окончателна оценка на нейното въздействие.

Все пак след като свършиха значителна работа по изготвянето на разпоредби, предназначени да подобрят сигурността на корабите и свързаните с тях пристанищни съоръжения през 2004 г., сега държавите-членки са изправени пред предизвикателството да допълнят своите механизми за сигурност в пристанищните зони, за да гарантират високо и еднакво равнище на сигурност във всички европейски пристанища. Тази работа на държавите-членки с оглед да се завърши транспонирането на директивата на местно равнище следва да продължи не само за допълване на регулаторната рамка за морската сигурност, но и особено за укрепване на сигурността в зоните на морска и пристанищна дейност и за гарантиране на максимална закрила на тези дейности във вътрешността на периметъра на всяко съответно пристанище. Следва да не се забравя, че сигурността на цялата логистична верига е равна винаги на тази на нейната най-слаба брънка.

Въз основа на тези заключения Комисията припомня, че сигурността на пристанищата и на подстъпите към тях е ключова за гарантиране на общата сигурност на морския транспорт. Днес никой не би искал да повери или да остави своите пътници или стоки в пристанище, което не е „сигурно“. Условието за сигурност на пристанищата изискват високо ниво на бдителност на държавите-членки и на подготовка на всички засегнати участници, за да се гарантира високо и еднакво равнище на сигурност в европейските пристанища. Това е причината, поради която в областта на сигурността на морските и пристанищни зони е уместно да се продължи работата за постоянно подобряване на механизмите за предотвратяване, за закрила и за действия срещу новите заплахи от тероризъм, пиратство или всякакви предумишлени незаконни деяния. За тази цел от 2009 г. нататък работната програма за провеждането на инспекции, извършвани от Комисията в областта на морската сигурност, редовно ще съдържа част, позволяваща да се провери дали процедурите за проследяване на прилагането на директивата са били изпълнени правилно.

Освен това Комисията предлага да проучи ограниченията, пред които са изправени компетентните органи при прилагането на мерките за сигурност. С това проучване би било възможно да се очертае обективна типология на пристанищата и да се разгледа как да се включат при най-добро спазване на интересите на всички пристанищни участници задълженията за въвеждане на необходимите мерки за сигурност, осигуряващи закрила срещу незаконните деяния и техните опустошителни последствия. Проучвателната дейност задължително следва да се насочи към взаимодействията между различните зони на дейности в пристанищата, били те търговски, промишлени, жилищни или предназначени за други водни дейности като риболов или корабоплаване за развлекателни цели, които имат пряко или непряко въздействие върху сигурността на пристанището като цяло. Според характеристиките, идентифицирани за всеки вид пристанище, ще е уместно да се потърсят най-подходящите методики за гарантиране на необходимото равновесие между основните принципи на свобода и въвеждането на мерки, ключови за вземането предвид на уязвимите пунктове и на отговорите срещу заплахите с оглед да се осигури — според оценката на равнището на рисковете — най-добра степен на закрила за всички ползватели на пристанищата и на морския транспорт, за европейската икономика и за обществото като цяло.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Приложение I: Таблица на състоянието на транспониране на директивата от страна на държавите-членки

Приложение II: Таблица на броя пристанища, попадащи в приложното поле на директивата, по държави-членки.

ПРИЛОЖЕНИЕ I: ТАБЛИЦА ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА ТРАНСПОНИРАНЕ НА ДИРЕКТИВАТА ОТ СТРАНА НА ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ (КЪМ 15.1.2008 Г.)

Уведомление за всички национални мерки за транспониране на директивата

Срок за транспониране: 15.6.2007 г. (чл. 18)

Държави-членки (1)	Транспониране на директивата в националното законодателство (4)	Открити процедури за нарушение		
		Изпращане на писмото с официално предупреждение	Изпращане на мотивираното становище	Решение за сезиране на Съда
Белгия	27.4.2007 г.			
България	28.8.2007 г.	1.8.2007 г.		
Кипър (5)	27.7.2007 г.	1.8.2007 г.		
Германия	<i>Непълно 7/8 (2)</i>	1.8.2007 г.	29.2.2008 г.	
Дания	10.7.2007 г.			
Естония	-	1.8.2007 г.	28.11.2007 г.	18.9.2008 г.
Гърция	15.1.2008 г.	1.8.2007 г.		
Испания	9.1.2008 г.	1.8.2007 г.	28.11.2007 г.	
Финландия	12.6.2007 г.			
Франция	16.7.2007 г.			
Ирландия	18.7.2007 г.			
Италия	10.11.2007 г.	1.8.2007 г.		
Литва	31.1.2007 г.			
Латвия	31.8.2006 г.			
Малта	10.1.2008 г.	1.8.2007 г.	28.11.2007 г.	
Нидерландия	13.6.2007 г.			
Полша	30.9.2008 г.	1.8.2007 г.	29.2.2008 г.	
Португалия	21.11.2006 г.			
Румъния	14.6.2007 г.			
Швеция	30.5.2007 г.			
Словения	26.5.2007 г.			
Обединено кралство	<i>Непълно (3)</i>	1.8.2007 г.	28.11.2007 г.	18.9.2008 г.

(1) Тъй като директивата засяга морските пристанища, задълженията не се прилагат за Австрия, Чешката република, Унгария, Люксембург и Словакия (съображение № 18).

(2) Поради федералния характер на държавата директивата е от компетенциите на провинциите, които следва да я транспонират. Към момента 7 от 8-те провинции, които следва да транспонират директивата, са приели мерки за транспониране, за които Комисията бе уведомена. На 14.10.2008 г. германските власти посочиха, че останалите мерки ще бъдат приети до декември 2008 г. (провинция Долна Саксония).

(3) На 3.9.2008 г. властите на Обединеното кралство съобщиха мерките за транспониране единствено за Гибралтар, а мерките за транспониране за Великобритания и Северна Ирландия са в процес на подготовка, но все още не са окончателно приети.

(4) Уведомленията на държавите-членки са включени в базата данни на Комисията, поддържана от Генералния секретариат.

(5) За Кипър уведомлението за националните мерки и писмото с официално предупреждение бяха изпратени по едно и също време и процедурата за нарушение бе незабавно прекратена.

ПРИЛОЖЕНИЕ II: ТАБЛИЦА ЗА БРОЯ ПРИСТАНИЩА, ПОПАДАЩИ В ПРИЛОЖНОТО ПОЛЕ НА ДИРЕКТИВАТА, ПО ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ.

Държава-членка	Брой на пристанища та в приложното поле на директивата (1)	Брой на пристанища та > 1 Mt или > 1 М пътници/година	Държава-членка	Брой на пристанищата в приложното поле на директивата (1)	Брой на пристанища та > 1 Mt или > 1 М пътници/година
Австрия	– (2)	-	Италия	90	28
Белгия	4	4	Литва	2	1
България	17	2	Люксембург	– (2)	-
Кипър	3	1	Латвия	6	2
Чешка република	– (2)	-	Малта	5	2
Германия	62	17	Нидерландия	20	12
Дания	79	16	Полша	9	4
Естония	14	4	Португалия	17	6
Гърция	81	9	Румъния	11	8
Испания	78	31	Швеция	27	26
Финландия	14	14	Словения	1	1
Франция	47	18	Република Словакия	– (2)	-
Унгария	– (2)	-	Обединено кралство	153	51
Ирландия	18	6	ОБЩО	754	263

(1) Данни, получени в резултат на представянето от страна на държавите-членки на списъка на засегнатите пристанища съгласно съответната разпоредба на член 12 от директивата.

(2) Тъй като директивата засяга морските пристанища, задълженията не се прилагат за Австрия, Чешката република, Унгария, Люксембург и Словакия (съображение № 18).