



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 18.11.2013
COM(2013) 792 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Druhá hodnotící zpráva o provádění směrnice o zvýšení zabezpečení přístavů

(Text s významem pro EHP)

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Druhá 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/ES¹ o zvýšení zabezpečení přístavů (dále jen „směrnice“) je doplnění opatření přijatých v roce 2004 nařízením (ES) č. 725/2004² o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (dále jen „nařízení“).

Oblast působnosti nařízení je omezena na bezpečnostní opatření na lodích a na bezprostřední okolí, kde probíhá součinnost mezi lodí a přístavem. Členské státy se nejdříve zavázaly k dodržování povinností vyplývajících zejména z předpisu ISPS (Mezinárodní předpis o bezpečnosti lodí a přístavních zařízení) a následně souhlasily s uplatněním dodatečných povinností v rámci směrnice. Směrnice doplňuje předpisy tím, že zavádí systém zabezpečení v celém přístavním areálu v zájmu zajištění vysokého a jednotného stupně zabezpečení ve všech evropských přístavech³.

Na pobřeží Evropské unie o délce 70 000 km je využíváno přes 1 200 obchodních námořních přístavů, což z Evropské unie činí jednu z oblastí světa s největším počtem přístavů. V rámci těchto přístavů spadá přibližně jeden tisíc (viz bod 6.1) do oblasti působnosti směrnice, tj. veškeré přístavy, které jsou vybaveny minimálně jedním přístavním zařízením, na něž se vztahuje schválený bezpečnostní plán ve smyslu uvedeného nařízení.

Cílem směrnice je zvýšit zabezpečení v přístavních oblastech, na které se nevztahuje nařízení, a usilovat o to, aby posílení zabezpečení v přístavech podpořilo bezpečnostní opatření přijatá podle nařízení. Uplatňování bezpečnostních opatření na úrovni přístavního zařízení se vztahuje zejména na provozovatele, avšak příslušná bezpečnostní opatření na úrovni přístavu se týkají přednostně orgánu přístavu⁴ a všech orgánů plnících úkoly v oblasti bezpečnosti a veřejného pořádku.

Článek 19 směrnice stanoví, že Komise nejpozději do 15. prosince 2008 a každých pět let poté zhodnotí dodržování směrnice a účinnost přijatých opatření.

První zpráva byla přijata dne 20. ledna 2009⁵. Tato druhá zpráva o pokroku při provádění uvádí opatření přijatá pro uplatňování jednotných bezpečnostních opatření v přístavech na

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. 2.

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.

³ Směrnice se týká pouze námořních přístavů a povinnosti se tudíž nevztahují na Českou republiku, Lucembursko, Maďarsko, Rakousko a Slovensko. Kontrolní úřad ESVO kromě toho dohlíží nad tím, aby Island a Norsko plnily své závazky vyplývající z Dohody o Evropském hospodářském prostoru.

⁴ Bezpečnostní orgán přístavu určí členský stát podle ustanovení článku 5 směrnice.

⁵ KOM(2009) 2 v konečném znění

úrovni Evropské unie, dosažený pokrok během posledního pětiletého referenčního období a přetrvávající problémy, jež se vyskytly během provádění⁶.

Tato zpráva vychází z:

- informací obdržných od orgánů členských států příslušných pro otázky námořní bezpečnosti a od jiných dotčených stran,
- výsledků šetření provedených Komisí v oblasti zabezpečení přístavů,
- stálého dialogu s vnitrostátními orgány a rozmanitými aktéry z námořní a přístavní oblasti.

Zpráva upozorňuje na určité problémy, které se vyskytly při dosahování vytčených cílů, a rovněž i na celkový dopad provádění uvedené směrnice.

2. ZÁVĚRY PRVNÍ ZPRÁVY

V první zprávě bylo zdůrazněno, že i když byla směrnice přijata v prvním čtení valnou většinou hlasů v Evropském parlamentu a jednomyslně v Radě, většina dotčených členských států uvedla své předpisy do souladu se směrnicí až se značným zpožděním, což vedlo k zahájení řízení pro nesplnění povinnosti, přičemž dvě z nich byla ukončena rozsudky o nesplnění povinnosti⁷.

Do konce tohoto hodnotícího období byly právní předpisy valné většiny členských států uvedeny do souladu s hlavními ustanoveními směrnice. Jejich praktické uplatňování se však bohužel stále potýká s problémy vyplývajících z organizačního a provozního řádu na úrovni přístavů, neboť místní orgány nemají dosud k dispozici veškeré nezbytné prvky potřebné k praktickému provádění směrnice. Hlavní problém spočívá ve **vymezení areálu přístavu** z hlediska zabezpečení.

3. DOPROVODNÁ OPATŘENÍ A SLEDOVÁNÍ PROVÁDĚNÍ OD PŘEDCHOZÍHO OBDOBÍ HODNOCENÍ

Zpoždění v přípravě a přijetí prováděcích opatření měla celou řadu následků, neboť příslušné orgány na úrovni přístavů nemohly zahájit svoji práci na provádění směrnice, jelikož nebyla s konečnou platností stanovena a přijata příslušná vnitrostátní opatření.

Členské státy obecně uvedly své předpisy řádně do souladu se směrnicí, tj. prováděcí opatření byla náležitě převzata do právních, regulačních a správních předpisů. Jejich praktické místní uplatnění nebylo však velmi často zrealizováno.

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. Kromě toho měly členské státy zajistit řádné vypracování hodnocení a plánů zabezpečení přístavů. V roce 2009 však celá řada přístavů ještě nesplňovala povinnosti uložené podle směrnice.

⁶ Provedení směrnice v Chorvatsku dosud nebylo zhodnoceno.

⁷ Věc C-464/08 Komise v. Estonsko ze dne 3. září 2009 a věc C-527/08 Komise v. Spojené království ze dne 3. září 2009.

V celém období 2009–2013 Komise proto usilovala o to, aby zajistila co nejlepší provedení směrnice. Činnost útvarů měla podobu poskytování pomoci členským státům i kontrolních opatření. Rozvíjela se v těchto směrech:

- příprava druhého semináře věnovaného provádění směrnice,
- vypracování studie o technických aspektech bezpečnosti přístavů (TAPS II), kterým bylo pověřeno Společné výzkumné středisko (JRC) v Ispře,
- shromažďování a šíření osvědčených postupů v rámci výboru MARSEC,
- zavádění režimu poskytování pravidelných informací o provádění plánů opatření členských států a následných kroků v zájmu praktického provedení směrnice,
- provádění inspekcí sledujících uplatňování směrnice v souladu s nařízením (ES) č. 324/2008⁸.

4. POMOC PŘI PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE

4.1. Seminář ze dne 21. října 2010

V září 2006 se konal na podnět útvarů Komise první seminář, jehož cílem bylo umožnit členským státům a Komisi, aby si vyměnily informace o zamýšlených způsobech provedení směrnice ve vnitrostátním právu a o jejím provádění. V návaznosti na něj členské státy, jež měly největší problémy, projevíly přání získat dodatečné informace o způsobech a praktických postupech, jež již byly úspěšně zavedeny v některých přístavech Evropské unie.

Komise tomuto přání vyhověla a dne 21. října 2010 uspořádala druhý seminář, během něhož byly představeny různé příklady, jak zvýšit standardy zabezpečení přístavů.

Tento seminář poskytl přehled o různých navrhovaných přístupech, pokud jde o **vymezení areálu přístavu** z hlediska zabezpečení podle geografického uspořádání přístavních oblastí, jejich začlenění v obytných zónách či s umístěním výrobních či obchodních provozů. Rozmanitá řešení, jež byla přijata, byla představena pro vymezení hranic areálu přístavu za velmi odlišných podmínek, jako tomu je např. u přístavu v ústí řeky (Bordeaux), u historického přístavu (La Valleta), přístavu umístěného v hustě osídlené městské části (Salerno) či u jednoho z největších světových přístavů (Rotterdam).

Tento workshop poskytl příležitost k opětovnému připomenutí základních cílů směrnice a k zdůraznění všech hledisek, jež se týkají hodnocení zabezpečení přístavů, které je základním prvkem provádění směrnice. Závěry uvedeného semináře byly následně potvrzeny Výborem pro námořní bezpečnost (MARSEC).

4.2. Studie o technických hlediscích zabezpečení přístavů (TAPS II)

Vzhledem k problémům některých členských států pověřila Komise Společné výzkumné středisko vypracováním studie ohledně provádění směrnice v unijních přístavech.

Tato studie se zaměřuje na metodiky napomáhající řádnému provádění směrnice a na technické prostředky pro její uplatnění. Cílem studie je napomoci při vymezení společných

⁸ 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).

kritérií pro splnění cílů směrnice prostřednictvím vypracování minimálních standardů, doporučení, pokynů a shromáždění osvědčených postupů. Vzhledem k problémům či výhradám, jež měly některé členské státy při vymezování oblasti působnosti směrnice či u opatření týkajících se obecně zabezpečení přístavů, se zvláštní pozornost zaměřila na **vymezení areálu přístavu**. Závěrečná zpráva navrhuje metodiku, která stanovuje dvě návazné fáze ověřování, přičemž první se zaměřuje na vymezení přístavních zařízení a dalších charakteristických prvků tvořících součást uvedeného přístavu, zatímco druhá stanovuje na základě analýzy rizik vymezení hranic přístavu tak, aby byla zajištěna co nejúčinnější úroveň zabezpečení přístavu.

Před postoupením závěrečné zprávy z této studie Komisi uspořádal Institut pro ochranu a bezpečnost občanů Společného výzkumného střediska ve dnech 9. a 10. března 2011 v italské Ispře setkání všech zúčastněných stran, jehož se zúčastnilo 14 zástupců členských států a přístavního odvětví, jehož cílem bylo předložit a projednat předběžné závěry a doporučení uvedené ve studii, což rovněž autorům studie nabídlo příležitost k potvrzení příslušných závěrů.

Dne 20. září 2011 byly výsledky studie TAPS II předloženy Výboru pro námořní bezpečnost (MARSEC). Některé návrhy, konkrétně pak návrhy rozvíjející systematickou metodiku pro realizaci analýzy rizik ve dvou fázích za účelem vymezení hranic areálu přístavu, byly představeny coby velmi užitečné a účinné nástroje při realizaci analýzy, jež by měly být přednostně využity při praktickém provádění směrnice⁹.

Dne 24. ledna 2012 byl členům výboru předložen pracovní dokument, který se týkal kapitoly o vymezení hranic přístavu. Členské státy byly obecně toho názoru, že přístup uvedený ve studii umožnil vyřešit některé problémy související s vymezováním geografických hranic přístavu. Možnost povinného využití takové metodiky však byla zásadně odmítnuta, i když závěry uvedené ve studii TAPS II by mohly být nezávazně využity *ad hoc* s ohledem na další pětileté hodnocení zabezpečení přístavů.

5. KONTROLA PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE

5.1. Sledování akčních plánů pro dosažení praktického uplatňování směrnice

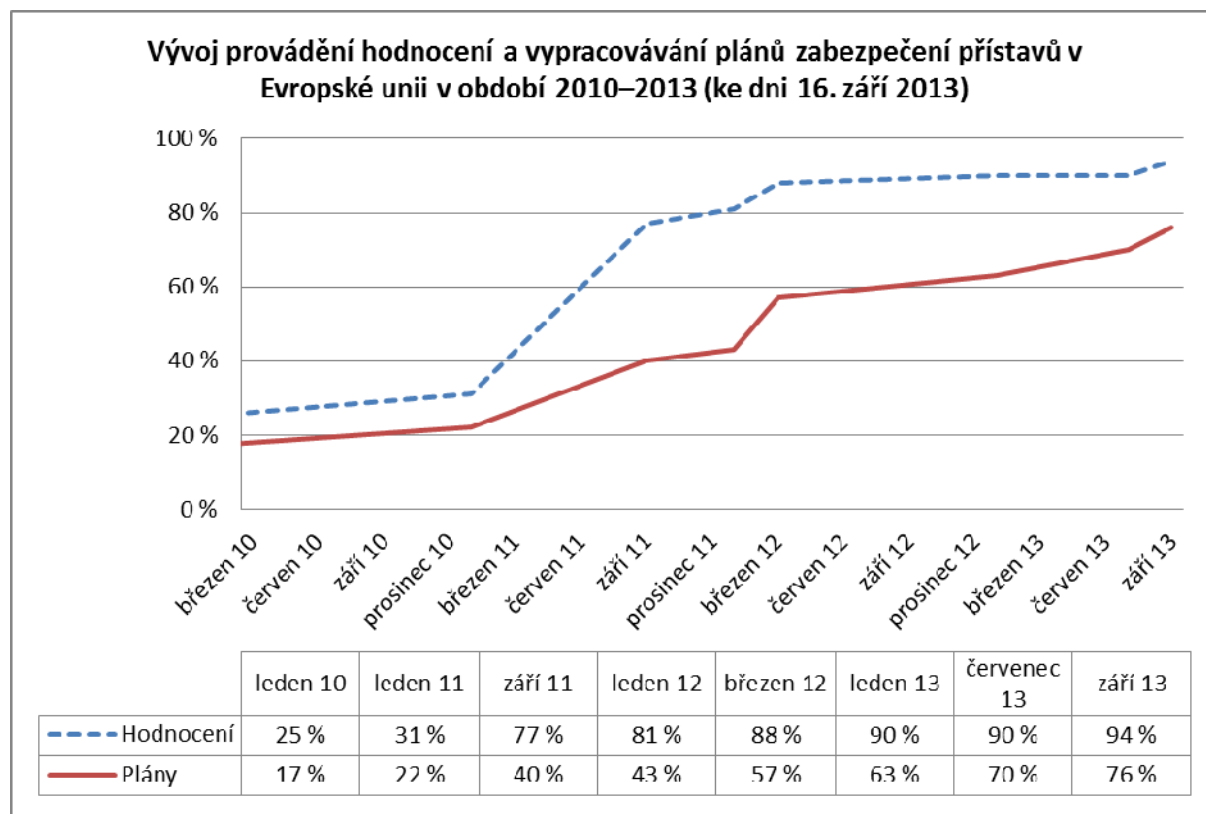
Od roku 2009 zavedla Komise systém, který umožňuje pravidelně získávat od členských států informace o provádění směrnice. Jsou vedena podrobná jednání s orgány členských států v zájmu získávání pravidelných a spolehlivých informací, jež se týkají úrovně vypracovávání hodnocení a přijímání plánů zabezpečení přístavů.

Členské státy, které mají nejdelší prodlevy v plnění svých povinností, byly požádány o předložení národních akčních plánů s přesně vymezeným harmonogramem pro vypracovávání hodnocení a plánů. Kromě toho byly požadovány pravidelné průběžné zprávy, aby bylo možné ověřit řádné plnění závazků.

V případě členských států disponujících méně než 30 přístavy došlo k rychlému zlepšení stavu. V rámci této skupiny členských států byla provedena téměř veškerá hodnocení a bylo vypracováno a schváleno 96 % plánů zabezpečení přístavů.

⁹ Během inspekci byla při řadě příležitostí zdůrazněna pedagogická hodnota studie TAPS II, stejně jako užitečnost nových podnětů k zamyšlení.

Oproti tomu v případě členských států se třiceti a více přístavy byl vývoj mnohem pozvolnější. V současnosti lze uvést, že 92 % hodnocení bylo již provedeno a bylo vypracováno a schváleno více než dvě třetiny (70 %) plánů zabezpečení přístavů. Zjištěné prodlevy se týkají zejména Spojeného království, Španělska, Řecka a Německa. Nedostatek vůle na straně členských států prokazující odhodlání k přednostnímu provedení směrnice vedl Komisi k zahájení řízení o nesplnění povinnosti (viz bod 5.3).



5.2. Průběh inspekcí prováděných Komisí za účelem sledování provádění směrnice

V rámci inspekcí byly realizovány postupy pro sledování souladu provádění směrnice s nařízením (ES) č. 324/2008.

Od roku 2009 zahrnuje pracovní program pro provádění inspekcí v oblasti námořní bezpečnosti soustavně část, která umožňuje ověřit, zda byly správně uplatněny postupy pro sledování provádění směrnice.

Až do roku 2012 však inspekce bohužel narážely na zpoždění při provádění směrnice v praxi, neboť místní správní orgány neobdržely pokyny a prostředky, jež jsou nezbytné k provedení hodnocení zabezpečení přístavů.

Inspekce vykonané od roku 2012 jak na úrovni vnitrostátních správních orgánů, tak i na vzorku přístavů však umožňují vyslovit závěr o tom, že i když je v současnosti řádně nastaven obecný rámec pro provádění směrnice, existují významné nedostatky mezi cíli zlepšit zabezpečení přístavů a dosud neuspokojivými výsledky, které byly zjištěny při šetření na místě. Mimo jiné jsou ve zjištěních inspektorů často uváděny skutečnosti svědčící o tom, že hodnocení nebyla provedena podle vhodných postupů, plány neodpovídají výsledkům hodnocení, v některých přístavech nebyli určení bezpečnostní důstojníci přístavu, není řádně

zajišťován mechanismus pravidelného dohledu nad plány zabezpečení přístavu či nejsou plněny stanovené náležitosti v oblasti vzdělávání a výcviku.

5.3. Řízení o nesplnění povinnosti

Vedle probíhajícího dialogu se všemi členskými státy za účelem řádného a soudržného provádění směrnice zahájila Komise v období 2009–2013 pět řízení o nesplnění povinnosti.

Tři z těchto případů se týkaly neúplného provedení směrnice v důsledku zpoždění při vypracovávání hodnocení a přijímání plánů zabezpečení přístavů. Tato řízení se týkají Řecka, Španělska a Spojeného království, přičemž tyto státy se v rámci nových akčních plánů zavázaly k úplnému provedení hodnocení a plánů do prvního čtvrtletí 2014.

Další dvě řízení se týkají nesprávného uplatnění směrnice, jež odhalil průběh inspekci:

- první se týká přístavu Malmö (Švédsko), u něhož inspektoři shledali, že jedenáct přístavních zařízení, které tvoří tento přístav, bylo vymezeno coby jednotlivé přístavy, aby nemusela být použita základní ustanovení směrnice. Toto řízení bylo možné uzavřít v návaznosti na revizi hodnocení zabezpečení přístavu, jež vedla k ustavení jediného přístavu Malmö (Malmö Hamn), jenž se skládá z jedenácti přístavních zařízení¹⁰.
- Druhé řízení se týká přístavů spolkové země Meklenbursko – Přední Pomořansko (Německo), kde inspekce ukázaly, že hodnocení a plány zabezpečení přístavů nebyly ještě zavedeny a uplatněny. Po zaslání odůvodněného stanoviska provedly německé orgány ve vztahu k řadě přístavních zařízení nová hodnocení zabezpečení přístavů za účelem vypracování plánů zabezpečení přístavů, tak aby byly splněny povinnosti uložené směrnicí.

6. KONKRÉTNÍ OTÁZKY VYPLÝVAJÍCÍ Z HODNOTÍCÍCH ČINNOSTÍ

6.1. Zásadní význam velikosti přístavů, jež podléhají požadavkům praktického uplatňování směrnice

Během jednání se jednotlivé zainteresované strany často vyjádřily, že směrnice je obecně vhodná pro velké přístavy s čilým obchodním ruchem, avšak ve vztahu k malým přístavům vzniká v souvislosti s přizpůsobením se směrnicí vícero problémů.

Je třeba připomenout, že směrnice se použije na všechny přístavy členských států, v nichž se nachází jedno nebo více přístavních zařízení, na které se vztahuje schválený bezpečnostní plán přístavních zařízení podle nařízení (ES) č. 725/2004 (čl. 2 odst. 2), a že členské státy zajistí, aby byla opatření pro zabezpečení přístavů úzce koordinována s opatřeními přijatými při uplatňování uvedeného nařízení (článek 4 a 7). Podle směrnice samy členské státy stanoví hranice každého přístavu a je na nich, aby rozhodly o jejím použití na přilehlé oblasti.

Spoluzákonodárci rovněž v zájmu zajištění příslušných opatření v souladu se zásadou proporcionality stanovili v čl. 2 odst. 4, že pokud byly vymezeny hranice přístavního zařízení ve smyslu nařízení (ES) č. 725/2004 tak, že ve skutečnosti zahrnují přístav, mají příslušná ustanovení nařízení (ES) č. 725/2004 přednost před ustanoveními této směrnice.

¹⁰ Následná inspekce ověřila a potvrdila soulad uplatňování směrnice v přístavu Malmö.

Členské státy využily toto ustanovení ve značné míře pro přístavy, jež ve smyslu uvedeného nařízení disponují pouze jedním přístavním zařízením. Podle hodnocení zabezpečení přístavu je obvykle (avšak nikoli vždy) vymezen areál přístavu shodně s areálem přístavního zařízení. Z tohoto důvodu bylo z 1052 přístavů¹¹, v nichž se nachází jedno nebo více přístavních zařízení, na která se vztahuje plán zabezpečení přístavu ve smyslu uvedeného nařízení, u 586 přístavů stanoveno, že se na ně vztahují ustanovení čl. 4 odst. 2 směrnice, tj. u 55 % přístavů Evropské unie. Tento stav byl zejména patrný v členských státech s menšími přístavy situovanými podél pobřeží či na ostrovech¹².

6.2. Rozpoznání hrozeb a informovanost aktérů

Činnosti vykonané v rámci hodnocení bezpečnosti umožňují identifikovat majetek a infrastruktury, které mají být chráněny před hrozbami a riziky, které přístavům hrozí. Následující fáze spočívá ve vypracování a zavedení přiměřených opatření, která mohou snížit rizika, pro každý ze tří stupňů identifikovaného rizika (normální, zvýšený, vysoký stupeň), zejména použitím příslušných postupů a technických zařízení odpovídajících zvláštnostem dotyčných přístavů, jež rovněž zajišťují příslušnou reakci na možnou zranitelnost infrastruktury.

Směrnice umožnila, aby byly zřízeny výbory pro bezpečnost přístavů pověřené poskytováním praktického poradenství (9. bod odůvodnění). Ve členských státech, které tento druh orgánu zavedly, se výbor obvykle skládá z představitelů místních správních orgánů pověřených úkoly v oblasti bezpečnosti (policie, pobřežní stráž, námořní útvary, celní správa, četnictvo atd.) Rovněž je tento výbor vhodným místem k výměně informací, čímž je zajištěno šíření povědomí o hrozbách a podporuje se zvýšení příslušné informovanosti všech dotčených aktérů.

Zvýšení informovanosti ve vztahu k ochraně přístavů přispívá k plnění cílů obecné bezpečnostní politiky, neboť je zapotřebí, aby o těchto aspektech byli informováni všichni zaměstnanci přístavu (tj. zaměstnanci společností provozujících svou činnost v uvedených přístavech, jakož i zaměstnanci externích společností, jež se na činnosti přístavu podílejí) a různí uživatelé přístavu. Informační kampaně zaměřené na zvyšování povědomí jsou nezbytné k zajištění účinné informovanosti ve vztahu k bezpečnostním opatřením a k náležitému vzdělávání v této oblasti. Je zapotřebí, aby byla bezpečnostní opatření vnímána coby prostředek, který přispívá k realizaci a rozvoji hospodářských aktivit přístavu.

Lepší zohlednění požadavků, které se týkají odborného vzdělávání zaměstnanců a provádění bezpečnostních cvičení¹³, umožňuje, jak pravidelně dokládají inspekční zprávy, rovněž zvýšit nezbytné obecné povědomí v oblasti ochrany přístavů.

¹¹ Rozdíl proti údaji uvedenému ve zprávě z roku 2009 (754 přístavů) je dán skutečností, že některé členské státy původně nezahrnuly přístavy, na něž se vztahují ustanovení čl. 2 odst. 4 do seznamu přístavů, na něž se vztahuje směrnice. Tato skutečnost byla na základě žádosti Komise napravena (údaje k 16. 9. 2013).

¹² V těchto přístavech s jediným přístavním zařízením představují převážnou většinu přístavů ve Finsku (65 ze 78, tj. 85 %), Švédsku (131 ze 162, tj. 81 %), Řecku (82 ze 119, tj. 69 %), Spojeném království (119 ze 175, tj. 68 %) a v Dánsku (51 z 82, tj. 62 %).

¹³ Dne 4. května 2012 proběhlo v návaznosti na vypracování příručky o bezpečnostních cvičeních a výcviku v přístavech v přístavu Antverpy (Belgie) bezpečnostní cvičení. Průběh tohoto cvičení mohli sledovat pozorovatelé z členských států a z Komise.

6.3. Kontrola plánů zabezpečení přístavů a dohled nad nimi

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. V tomto případě se jedná o zásadní prvek, jehož realizace v členských státech neprobíhala vždy stejnoměrně, což je dáno jak průtahy při uvádění právních předpisů do souladu se směrnicí, tak i nerovnováhou mezi stanovenými cíli a zdroji, jež jsou zapotřebí k provádění kontrol.

Jednotlivé členské státy vypracovaly vlastní mechanismy dohledu, jež odpovídají jejich vnitřním strukturám a zdrojům, jež mají k dispozici. Kontrolní úlohou byly pověřeny buď orgány ústřední či místní správy nebo víceoborová uskupení, v nichž jsou sdruženi zástupci různých oblastí správních orgánů (doprava, policie, celní správa, správa přístavu atd.). Cílem kontrol je ověřit soulad plánů s právními předpisy a to, že vlastní uplatňování bezpečnostních opatření v praxi příslušným způsobem odpovídá požadavkům vymezeným v plánu a opatření jsou řádně prováděna.

Tyto úkoly se provádějí podle pravidelně stanovovaného plánu činnosti. Je-li zjištěn určitý nedostatek, je přijat návrh na jeho odstranění. Na základě zprávy postupované příslušnému správnímu orgánu může být požadováno, aby bylo provedeno nové hodnocení zabezpečení přístavu či aktualizace plánu. Jedním z významných prvků, na který se zaměřují útvary vykonávající inspekci, je ověření účinné koordinace mezi opatřeními přijímanými na úrovni přístavních zařízení a opatřeními, jež jsou přijímána na úrovni přístavu. Sledování návazných kroků přijatých s ohledem na nápravná opatření může být případně zajišťováno neohlášenými kontrolami, přičemž takové kontroly se zaměřují na operační úroveň realizace provádění takových opatření.

Na základě zpráv kontrolorů a inspektorů Komise poskytují vnitrostátní orgány příslušné návody a pomoc příslušným orgánům přístavu při odstraňování zjištěných nedostatků. Takový postup je nutné podpořit a dále rozvíjet, avšak některé z členských států bohužel dosud nezavedly struktury, jež jsou nezbytné k pravidelným a odpovídajícím kontrolám souladu¹⁴. Je nezbytné, aby byly pro tyto úkoly dohledu co nejdříve přiděleny nezbytné lidské a finanční zdroje. V budoucnosti se pozornost věnovaná této oblasti ještě zvýší, neboť stávající mechanismy dohledu nad plány zabezpečení přístavů lze celkově dále zlepšovat.

7. ZÁVĚR

Hodnocení provádění směrnice 2005/65/ES ukázalo, že opatření, jež jsou zapotřebí k úplnému provedení všech ustanovení směrnice, lze ve většině členských států dále zlepšit.

Přesto však zkušenosti získané z kontroly provádění směrnice ukazují na znatelný pokrok, jehož bylo dosaženo. Bezpochyby se zlepšila úroveň zabezpečení unijních přístavů. Společné činnosti spojené s uplatňováním nařízení a prováděním směrnice umožnily dosažení spolehlivého rámce, jenž zabraňuje narušení bezpečnosti přístavů a poskytuje odpovídající ochranu námořním a přístavním činnostem. Přestože dopad těchto opatření ve vztahu k prevenci teroristických útoků lze hodnotit jen obtížně, přístavní orgány svorně vysoko oceňují dopady ve vztahu k trestným činům pašování, krádeže a jiným škodlivým činům, jež mají

¹⁴ V rámci výměny informací byly členské státy požádány o předložení zpráv o svých programech. Některé členské státy předložily přesné údaje o náboru kontrolorů a o harmonogramech provádění kontrol přístavů, avšak některé nebyly schopny poskytnout tak přesné informace.

pozvolna klesající tendenci. Provádění bezpečnostních opatření kromě toho často vede k přezkoumání organizace přístavů, jako např. pohybu a skladování zboží, kontroly přístupu do jednotlivých částí přístavu či vymezení vyhrazených prostor. Taková opatření se ukázala jako obzvláště přínosná pro zvýšení účinnosti činností přístavu ve vysoce konkurenčním prostředí.

Jak Komise opětovně zdůraznila ve sdělení ¹⁵ z 23. května 2013 „*Přístavy jako motor růstu*“, je při obchodování se zbytkem světa a v rámci svého vnitřního trhu Unie do značné míry závislá na námořních přístavech. Zabezpečení přístavů a přístupů k nim je tudíž nezbytné pro celkové zajištění bezpečnosti námořní dopravy. 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, aby dotčené subjekty pokračovaly v práci na neustálém zlepšování předpisů týkajících se prevence, ochrany a reakce na nové hrozby. Za tím účelem se musí dokonale doplňovat systémy zabezpečení přístavních zařízení a systémy zabezpečení přístavů. Oblast vazeb mezi přístavem, přístavními zařízeními, jež jsou jeho součástí, a odbavovaných lodí bude i nadále představovat zásadní problematiku z hlediska provozovatelů a správních orgánů.

V nadcházejících měsících členské státy opětovně přezkoumají hodnocení zabezpečení přístavu a plány zabezpečení přístavů podle ustanovení článku 10 směrnice, který stanoví, že takový přezkum je nutno provádět minimálně jednou za pět let. Komise je toho názoru, že k tomuto účelu lze v případě potřeby využít i **metodiku vypracovanou v rámci studie TAPS II**, a to v zájmu opětovného vymezení areálu přístavu, včetně řádného zohlednění vodní plochy.

Víceletý plán inspekčních činností Komise dále vstoupí do fáze podrobnějších kontrol. Mezi ně bude náležet například sledování cvičení uplatňování postupů stanovených plány zabezpečení přístavů pro cestující a vozidla po naložení na přepravní plavidla (jež jsou vzhledem ke svému charakteru obzvláště zranitelná) nebo i například ověřování skutečnosti, zda dotčené členské státy v případě spojů mezinárodní námořní dopravy spolupracují při hodnocení zabezpečení přístavů dvou koncových bodů námořních tras.

Komise bude konečně i nadále spolupracovat s členskými státy na zlepšení v oblasti provádění směrnice, jehož společným cílem je další zlepšování ochrany přístavů v Evropské unii, jež přinese prospěch všem uživatelům přístavů, uživatelům dopravních prostředků, ekonomiky námořní dopravy a společnosti jako celku. Komise se i nadále bedlivě zaměří na řádné provádění této směrnice a, bude-li to považovat za nutné, přijme i příslušné návazné kroky.

¹⁵ COM(2013) 295 final