



Bruxelles, den 25.4.2019
COM(2019) 191 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Tredje evalueringsrapport om gennemførelse af direktivet om bedre havnesikring

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Tredje evalueringsrapport om gennemførelse af direktivet om bedre havnesikring

Hovedformålet med direktiv 2005/65/EF¹ om bedre havnesikring ("direktivet") var at supplere de foranstaltninger, der blev vedtaget i 2004 ved forordning (EF) nr. 725/2004² om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter ("forordningen").

Forordningens anvendelsesområde var begrænset til at omfatte sikringsforanstaltninger om bord på skibe og den umiddelbare grænseflade mellem skibe og havne. Medlemsstaterne har først og fremmest opfyldt de forpligtelser, der følger af ISPS-kodeksen (International Ship and Port Facility Security), før de har iværksat yderligere foranstaltninger inden for rammerne af direktivet. Direktivet supplerer den fastsatte mekanisme ved at indføre et sikringssystem for hele havneområdet, med henblik på at sikre et højt og ensartet sikringsniveau for alle europæiske havne, der gør tjeneste i direkte søgående ruter³.

Der drives over 1 200 søhavne i Den Europæiske Union fordelt på 70 000 km kyststrækning, og Den Europæiske Union er en af de regioner i verden, der har flest havne. Omkring 1 000 af disse havne (se punkt 6.1) falder ind under direktivets anvendelsesområde, dvs. alle havne, der huser en eller flere havnefaciliteter, som er omfattet af en sikringsplan, der er godkendt i henhold til forordningen.

Formålet med direktivet er at forbedre koordineringen af sikkerheden i havneområder, der ikke er omfattet af forordningen, og også at sikre, at forbedringen af havnesikringen kan understøtte de sikringsforanstaltninger, der træffes i henhold til forordningen. Selv om ansvaret for gennemførelsen af sikringsforanstaltninger for havnefaciliteter først og fremmest påhviler operatøren af havnefaciliteter⁴, er de passende sikringsforanstaltninger for havne først og fremmest et ansvar, der påhviler havnemyndigheden⁵ og de myndigheder, der er ansvarlige for opretholdelse af den offentlige orden, sikkerhed og sikringsforanstaltninger i havneområdet (både offentlige og operationelle områder).

I henhold til direktivets artikel 19 evaluerer Kommissionen efterlevelsen af direktivet og effektiviteten af de truffene foranstaltninger senest den 15. december 2008 og derefter hvert femte år.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/65/EF af 26. oktober 2005 om bedre havnesikring (EUT L 310 af 25.11.2005, s. 2).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter (EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6).

³ EFTA-Tilsynsmyndigheden sikrer, at Island og Norge opfylder deres forpligtelser i henhold til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

⁴ I langt de fleste tilfælde er operatører af havnefaciliteter private operatører.

⁵ Havnesikringsmyndigheden udpeges af medlemsstaten i overensstemmelse med direktivets artikel 5.

Den første rapport blev vedtaget den 20. januar 2009, den anden den 18. november 2013⁶. I denne tredje rapport om de fremskridt, der er gjort med hensyn til gennemførelse af direktivet, beskrives de foranstaltninger, der er truffet for at fremme gennemførelsen af standardiserede havnesikringsforanstaltninger i hele EU, de fremskridt, der er gjort i løbet af den seneste referenceperiode på fem år, og de fortsatte problemer, der er opstået i gennemførelsesperioden.

Rapporten bygger på:

- udveksling af oplysninger med medlemsstaternes myndigheder med ansvar for søfartssikkerhed og andre berørte parter
- resultaterne af det store antal havnesikringsinspektioner, som Kommissionen har foretaget med henblik på overvågning af dette direktiv i referenceperioden
- løbende dialog mellem de nationale myndigheder og de forskellige aktører på det maritime område og havneområdet.

Rapporten henleder opmærksomheden på forskellige problemer med at opnå de ønskede resultater, men også med hensyn til den generelle virkning af gennemførelsen af direktivet.

2. KONKLUSIONER FRA DEN FØRSTE OG DEN ANDEN RAPPORT

I den første rapport blev det understreget, at selv om direktivet var blevet vedtaget ved førstebehandling og godkendt af et stort flertal i Europa-Parlamentet og med enstemmighed i Rådet, var der sket betydelige forsinkelser med hensyn til gennemførelsen af bestemmelserne i de fleste af de involverede medlemsstater. Dette førte til, at der blev indledt traktatbrudssager, hvoraf to resulterede i en dom om manglende opfyldelse af forpligtelser⁷.

Ved udløbet af denne vurderingsperiode var direktivets bestemmelser endelig blevet gennemført i den nationale lovgivning i langt de fleste medlemsstater. Desværre var den praktiske gennemførelse i havnene stadig forbundet med organisatoriske og funktionelle problemer, fordi de lokale myndigheder endnu ikke havde alle de nødvendige ressourcer til at sikre den praktiske gennemførelse af direktivet. Det vigtigste problem vedrørte, hvordan afgrænsningen af havne skulle fastsættes i sikringsmæssig henseende.

Den anden rapport viste, at der var sket betydelige fremskridt, men at de foranstaltninger, der var nødvendige for at gennemføre samtlige bestemmelser i direktivet, stadig skulle forbedres i de fleste medlemsstater. Sikringsniveauet var steget i de europæiske havne, og kombinationen af gennemførelsen af forordningen og anvendelsen af direktivet havde skabt et troværdigt grundlag for forebyggelse af brud på sikkerheden i havne og opnåelse af en passende beskyttelse af søfarts- og havneaktiviteter. Indførelsen af sikringsforanstaltninger førte ofte til en gennemgang af organiseringen af havne, som f.eks. transport og oplagring af gods, kontrol med adgang til forskellige områder af havnen eller udpegning af områder med

⁶ COM(2009)2 final og COM(2013)792 final

⁷ Sag C-464/08 af 3.9.2009, Kommissionen mod Estland, og sag C-527/08 af 3.9.2009, Kommissionen mod Det Forenede Kongerige.

adgangsbegrænsning. Disse foranstaltninger viste sig at være meget vigtige for at gøre havneaktiviteterne mere effektive i et meget konkurrencepræget miljø.

3. STØTTE- OG OVERVÅGNINGSFORANSTALTNINGER SIDEN FORRIGE EVALUERINGSPERIODE

Direktivet fastsætter – i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet – at medlemsstaterne selv fastlægger afgrænsningerne af de enkelte havne, og at havnene selv beslutter, om afgrænsningerne også skal gælde tilstødende områder. Medlemsstaterne skal desuden sørge for, at der udarbejdes havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner. I 2014 var en række havne dog stadig ikke i stand til at opfylde kravene i direktivet.

I hele perioden 2014-2018 fortsatte Kommissionen således sin indsats for at sikre en bedre gennemførelse af direktivet. De foranstaltninger, Kommissionen har truffet, har form af initiativer, der skal hjælpe medlemsstaterne, sammen med et robust overvågningsprogram, der gennemføres ved hjælp af et stort antal inspektioner.

Gennemførelsen af direktiv 2005/65/EF blev overvåget i perioden 2014-2018 gennem:

17 inspektioner af nationale myndigheder

41 inspektioner af havne.

Arbejdet var centreret omkring følgende elementer:

- opretholdelse af et system for regelmæssig rapportering om medlemsstaternes resultater og gennemførelse af handlingsplaner med henblik på at sikre den praktiske gennemførelse af direktivet
- gennemførelsen af ovennævnte 58 inspektioner med henblik på at overvåge gennemførelsen af direktivet i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 324/2008⁸ som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/462 indsamling og udbredelse af bedste praksis i Marsecudvalgets regi.

4. OVERVÅGNING AF GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIVET

4.1. Overvågningshandlingsplaner for udførelse af den praktiske gennemførelse af direktivet

I 2009 indførte Kommissionen et system, der gør det muligt regelmæssigt at modtage oplysninger fra medlemsstaterne om gennemførelsen af direktivet. Kommissionen er i løbende dialog med medlemsstaternes myndigheder med henblik på regelmæssigt at få pålidelige oplysninger om niveauet for gennemførelsen af vurderingerne og vedtagelsen af sikkerhedsplaner for havnene. Desuden er de årlige overvågningsrapporter fra

⁸ Kommissionens forordning (EF) nr. 324/2008 af 9. april 2008 om fastsættelse af reviderede procedurer for Kommissionens inspektioner inden for maritim sikring, som ændret (EUT L 98 af 10.4.2008, s. 5).

medlemsstaterne, der forelægges Kommissionen, grundlaget for den overvågning af status for havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner, som Kommissionens tjenestegrene foretager.

4.2. Inspektioner foretaget af Kommissionen med henblik på at overvåge gennemførelsen af direktivet

Procedurerne for overvågning af gennemførelsen af direktivet blev gennemført under Kommissionens inspektioner i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 324/2008, som ændret.

De gennemførte inspektioner, både vedrørende nationale myndigheder og direkte inspektioner af et udsnit af havne, har vist, at selv om de generelle retlige rammer for gennemførelsen af direktivet er blevet anvendt korrekt, er der stadig en række tilbagevendende fælles spørgsmål vedrørende korrekt gennemførelse i medlemsstaternes havne som følger:

Der er stadig uoverensstemmelse mellem målet om at forbedre koordineringen af havnesikring mellem lokale myndigheder, havneoperatører og offentlige retshåndhævende organer og de stadig utilstrækkelige resultater, der er blevet indberettet, om end der er sket væsentlige forbedringer i de seneste år.

Fastlæggelse af afgrænsninger af havne af sikkerhedshensyn er stadig et problem for visse medlemsstater, og dette på trods af Kommissionens bistand, herunder to seminarer i september 2006 og oktober 2010 og undersøgelsen af de tekniske aspekter af havnesikringen (TAPS II) foretaget af Det Fælles Forskningscenter (JRC Ispra). I TAPS II gives der klare retningslinjer for, hvordan man går videre med at fastlægge afgrænsninger af de havneområder, der skal sikres, hvilket danner grundlag for at fastlægge omfanget af foranstaltningerne i havnesikringsplanerne, der er defineret i bilag II til dette direktiv.

Et andet vigtigt spørgsmål vedrører gennemgangen af havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner. I henhold til direktivets artikel 10 skal medlemsstaterne sikre, at havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner gennemgås efter behov og mindst en gang hvert femte år. Inspektioner har vist, at en sådan gennemgang hvert femte år endnu ikke finder sted overalt. Ændringer eller lukninger med hensyn til havnefaciliteter har ikke ført til en gennemgang af havnesårbarhedsvurderingerne og havnesikringsplanerne, og i flere tilfælde er fristen på fem år ikke blevet overholdt.

Desuden viste Kommissionens inspektioner i medlemsstaternes havne de vanskeligheder, som nogle havne oplever med hensyn til at iværksætte processen med en femårsgennemgang af havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner. Disse omfatter navnlig det store antal myndigheder og aktører, der er involveret i gennemgangs- og godkendelsesprocessen, som skal være planlagt i god tid inden femårsdatoen.

Desuden sikrede nogle medlemsstater stadig ikke et tilstrækkeligt tilsyn med havnesikringsplanerne og deres gennemførelse som påkrævet i henhold til artikel 13, stk. 1,

gennem et system for regelmæssig overvågning og inspektion sammen med de påkrævede inspektioner i havnefaciliteterne i de enkelte havne, jf. artikel 9, stk. 4, i forordning (EF) nr. 725/2004.

Andre mangler vedrører hensyntagen til alle krav ved fastlæggelsen af havnesårbarhedsvurderingen eller uoverensstemmelser mellem havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner.

4.3. Traktatbrudssager

Faldet i antallet af indledte traktatbrudssager er også en indikator for, at gennemførelsen af direktivet er blevet væsentligt forbedret.

Som det fremgår af den anden rapport, var det nødvendigt at indlede fem traktatbrudssager i perioden fra 2009 til 2013; tre sager vedrørte forsinkelser i forbindelse med gennemførelsen af direktivet i medlemsstaterne, og de øvrige to sager vedrørte ukorrekt gennemførelse, som blev konstateret i forbindelse med inspektioner.

Mellem 2014 og 2018 var der kun én traktatbrudssag, og den vedrørte ukorrekt gennemførelse af direktivet: Den 6. april 2017 afsagde Domstolen dom i sag C-58/16. For en række havne havde den tyske delstat Nordrhein-Westfalen undladt at fastlægge afgrænsningerne, godkende havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner og udpege havnesikringsofficerer. I begyndelsen af 2018 bekræftede Tyskland, at alle havne i Nordrhein-Westfalen nu var i overensstemmelse med bestemmelserne i direktivet, og at Tyskland efterkommer Domstolens dom.

5. SÆRLIGE PUNKTER SOM FØLGE AF VURDERINGERNE

5.1. Kritisk størrelse for de havne, der er underlagt kravene vedrørende praktisk gennemførelse af direktivet

Under drøftelserne med de berørte parter blev der ofte givet udtryk for, at direktivet generelt er godt udformet til store havne med stor kommerciel aktivitet, men at gennemførelsen er vanskeligere for små havne.

Det skal bemærkes, at direktivet finder anvendelse på alle havne på en medlemsstats område, hvor der findes en eller flere havnefaciliteter, der er omfattet af en godkendt sikringsplan for havnefaciliteter i henhold til forordning (EF) nr. 725/2004 (artikel 2, stk. 2), og at medlemsstaterne skal sikre, at havnesikringsforanstaltninger koordineres nøje med de foranstaltninger, der træffes i medfør af forordningen (artikel 4 og 7). Direktivet fastsætter, at medlemsstaterne selv skal fastlægge de enkelte havnes afgrænsninger, og giver dem mulighed for at bestemme, om de vil anvende direktivet på tilstødende havneområder, hvis disse har en indvirkning på den pågældende havns sikkerhed.

For at sikre en afbalanceret gennemførelse af nyttige foranstaltninger i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet har medlovgiverne derfor benyttet muligheden i artikel 2, stk. 4, for, at hvis afgrænsningerne af en havnefacilitet, som defineret i forordning (EF) nr. 725/2004, er blevet fastlagt på en sådan måde, at havnen reelt er omfattet heraf, viger bestemmelserne i direktivet for de relevante bestemmelser i forordningen.

Denne bestemmelse er i vid udstrækning blevet udnyttet af medlemsstaterne i havne med kun én havnefacilitet, der er omfattet af forordningen. På grundlag af havnesårbarhedsvurderingen er afgrænsningen af havne meget ofte (men ikke altid) blevet fastlagt således, at den falder sammen med afgrænsningen af havnefaciliteter. Derfor er 405 havne ud af de 1 087 havne med en eller flere havnefaciliteter, der er omfattet af en godkendt sikringsplan for havnefaciliteter i henhold til forordningen, dvs. 37,2 % af havnene i Den Europæiske Union, blevet anset for at være omfattet af bestemmelserne i direktivets artikel 2, stk. 4. Dette har især været tilfældet i medlemsstater med små havne spredt langs kysterne og på øer⁹.

5.2. Kendskab til truslen og øget kendskab blandt aktører

Arbejdet i forbindelse med vurderinger gør det muligt at udpege den ejendom og infrastruktur, der skal beskyttes mod trusler og risici ved forsætlig ulovlig handling mod havneaktiviteter. Den næste fase består i at udarbejde og iværksætte relevante foranstaltninger, der kan modvirke truslerne, på hvert af de tre konstaterede risikoniveauer (normalt, øget, højt) ved hjælp af specifikke procedurer og ved at benytte teknisk udstyr, der er tilpasset de enkelte havne og som gør det muligt at reagere hensigtsmæssigt på infrastrukturens potentielle sårbarhed.

Ifølge direktivet kan der nedsættes udvalg for havnesikring, hvis opgave skal være at give praktisk vejledning (betragtning 9). I medlemsstater med denne type struktur er udvalget generelt sammensat af lokale repræsentanter fra de organer, der er ansvarlige for sikkerheden (politi, kystvagter, maritime anliggender, toldvæsen osv.), og i de fleste tilfælde også private operatører med aktiviteter i havnen. Der er således sikret et forum for den uundværlige udveksling af oplysninger og et forum til udbredelse af viden om truslen, hvilket øger kendskabet blandt alle berørte parter.

Øget kendskab til beskyttelsen af havne er en del af den overordnede sikringspolitik, som det er vigtigt at udbrede til alle ansatte på havnen (dvs. ansatte i havnevirksomheder, men også ansatte i eksterne virksomheder, der deltager i havneaktiviteter) og også de forskellige brugere af havnen. Oplysningskampagner bidrager til at sikre effektiv udbredelse af viden om og øget kendskab til sikringsforanstaltninger. Det er vigtigt, at sikringsforanstaltningerne opfattes som midler til fremme af udviklingen af havnes økonomiske aktiviteter.

⁹ Disse havne, som kun har én havnefacilitet, udgør en stor del af havnene i Finland (65/78, 83 %), Sverige (131/162, 81 %), Grækenland (82/119, 69 %), Det Forenede Kongerige (119/175, 68 %) og Danmark (51/82, 62 %).

5.3. Inspektion af og tilsyn med havnesikringsplaner

I henhold til direktivets artikel 13 skal medlemsstaterne gennemføre inspektioner på en måde, der gør det muligt for dem at føre det fornødne regelmæssige tilsyn med havnesikringsplaner og deres gennemførelse. Det er et vigtigt punkt, som stadig ikke finder sted i tilfredsstillende grad i alle medlemsstater, især som følge af den manglende overensstemmelse mellem de fastsatte mål og de ressourcer, der er nødvendige for at gennemføre kontrollerne.

Hver medlemsstat har udviklet sit eget overvågningssystem, afhængigt af sin egen interne organisation og de menneskelige ressourcer, der er til rådighed. Denne overvågningsrolle er blevet overdraget til enten centrale eller lokale myndigheder eller endda til multifunktionelle teams, der kombinerer flere administrative organer (transport, politi, toldvæsen, havnekontorer osv.). Revisionen havde til formål at kontrollere, at planerne var i overensstemmelse med reglerne og bestemmelserne i bilag II til direktivet, at de gennemførte sikringsforanstaltninger i havnene reelt var i overensstemmelse med kravene i planen, og at de var blevet gennemført korrekt.

Disse opgaver udføres i henhold til et arbejdsprogram, der godkendes løbende. Når der konstateres mangler, stilles der forslag om korrigerende foranstaltninger. På grundlag af den rapport, der fremsendes til den kompetente myndighed, kan der stilles krav om en ny havnesårbarhedsvurdering eller ajourføring af en eksisterende vurdering. Et vigtigt spørgsmål, der giver anledning til bekymring for inspektionstjenesterne, er, hvorvidt de foranstaltninger, der træffes for havnefaciliteterne, og de foranstaltninger, der træffes for havnen, reelt er koordineret. Overvågningen af korrigerende foranstaltninger sker ved hjælp af regelmæssige revisioner.

Rapporterne fra dels de nationale revisorer, dels Kommissionens inspektører, danner udgangspunkt for de nationale myndigheders rådgivning og bistand til de kompetente myndigheder i havnene med henblik på afhjælpning af de konstaterede mangler. Denne praksis skal fremmes og udvikles. Som det imidlertid er nævnt, foretager nogle medlemsstater stadig ikke systematisk kontrol af overholdelsen på et regelmæssigt og passende grundlag. Det er vigtigt, at de menneskelige og finansielle ressourcer, der er nødvendige til disse overvågningsopgaver, etableres så hurtigt som muligt. Der vil fremover være yderligere fokus på dette punkt; de nuværende systemer for overvågning af havnesikringsplaner i en række medlemsstater bør stadig forbedres,

6. KONKLUSION

Vurderingen af gennemførelsen af direktiv 2005/65/EF har vist, at der er gjort yderligere væsentlige fremskridt, men at de sikringsforanstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre alle bestemmelserne i bilag I og II til direktivet, stadig skal forbedres i nogle medlemsstater.

Graden af koordinering af sikkerheden mellem lokale myndigheder, havneoperatører og offentlige retshåndhævende organer er steget yderligere i de europæiske havne.

Kombinationen af gennemførelsen af forordningen og anvendelsen af direktivet har gjort det muligt at skabe en troværdig ramme for forebyggelse af brud på havnesikringen og for at opnå tilstrækkelig beskyttelse af skibe i havn og kommercielle aktiviteter i havne.

Foranstaltningernes virkning med hensyn til at afskrække fra terrorhandlinger er vanskelig at måle, men havnemyndighederne er enige om, at de har haft markant indvirkning på antallet af tilfælde af smugleri, tyveri og hærværk, som er faldet betydeligt. Endvidere har indførelsen af sikringsforanstaltninger ofte ført til en gennemgang af organiseringen af havne, som f.eks. transport og oplagring af gods, kontrol med adgangen til forskellige havneområder eller udpegning af områder med adgangsbegrænsning i havnes driftsområder. Disse foranstaltninger har vist sig at være meget vigtige for bestræbelserne på at gøre havneaktiviteter mere effektive med hensyn til sikkerhed og beskyttelse af personer, gods og skibe i havn i et meget konkurrencepræget miljø.

Det store antal havnesikringsinspektioner har også bidraget væsentligt til dette høje niveau af havnesikring; resultaterne udveksles mellem medlemsstaterne gennem MARSEC-udvalget, og udvekslingen af bedste praksis fremmes.

Som Kommissionen mindede om i sin meddelelse af 23. maj 2013 ("*Havne som vækstmotor*")¹⁰, er Den Europæiske Union ekstremt afhængig af søhavne til handel med resten af verden og også inden for sit eget indre marked. Havnesikringen og strategien herfor er således afgørende for at sikre søtransportens generelle sikkerhed. For at holde havnene sikre og for at sikre et højt og ensartet sikringsniveau i alle europæiske havne skal medlemsstaterne udvise særlig årvågenhed, og alle involverede aktører skal forfølge disse mål. Alle involverede aktører skal derfor fortsat arbejde på løbende at forbedre forebyggelse, beskyttelse og respons med henblik på at bekæmpe de nye trusler. Derfor skal sikringssystemer for henholdsvis havnefaciliteter og havnen komplementere hinanden fuldt ud. Velfungerende forbindelser mellem havne, havnefaciliteter og de skibe, der anløber dem, er fortsat en stor udfordring for operatører og myndigheder.

Kombinationen af forordning og direktiv udgør det centrale element i sikringen af vores havne og bidrager dermed direkte til målene for sikkerhedsunionen. Direktivet er et godt eksempel på, hvordan forskelligartet kompleks infrastruktur kan sikres gennem individuelle vurderinger og tilsvarende planer baseret på en fælles tilgang og ved at fremme koordinering og kommunikation blandt et stort antal involverede parter. Udarbejdelse af planer med foranstaltninger til tre forskellige sikringsniveauer er i overensstemmelse med de sikkerhedsmæssige og driftsmæssige behov med fuld fleksibilitet.

Kommissionen mener, at dette system i øjeblikket opfylder forventningerne, og at direktiv 2005/65 om bedre havnesikring ikke behøver at blive ændret på nuværende tidspunkt.

I de kommende måneder vil medlemsstaterne på ny gennemgå havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner i overensstemmelse med bestemmelserne i direktivets artikel 10, hvori det fastsættes, at denne gennemgang skal finde sted mindst en gang hvert femte år.

¹⁰ COM(2013)295 final.

Kommissionen mener derfor, at den metode, der er udviklet i TAPS II-undersøgelsen, om nødvendigt kan være nyttig med henblik på at foretage fornyet fastlæggelse af afgrænsningerne af havne, herunder nødvendigheden af at tage behørigt hensyn til vandsiderne i disse havne.

Desuden vil Kommissionens flerårige arbejdsprogram for inspektioner fortsat omfatte detaljerede undersøgelser af havnesikringsforanstaltninger. For eksempel vil gennemførelsen og anvendelsen af procedurer i henhold til de havnesikringsplaner, der skal gælde for passagerer og køretøjer, som skal befordres med ro-ro-skibe (som i sagens natur er særligt sårbare), fortsat blive undersøgt og overvåget af Kommissionens inspektionstjenester. I forbindelse med internationale søtransporttjenester vil kontrollen på begge sider af ruten ligeledes blive videreført med henblik på at kontrollere og sikre, at de berørte medlemsstater samarbejder om havnesårbarhedsvurderinger.

Endelig vil Kommissionen fortsat samarbejde med medlemsstaterne om at forbedre gennemførelsen af direktivet med det fælles mål at beskytte EU's havne endnu bedre til gavn for alle brugere af havne og transportmidler og for økonomien i søfarten og i samfundet som helhed. Den vil fortsat overvåge anvendelsen af dette direktiv og fortsætte med at træffe retlige foranstaltninger, når den anser dette for nødvendigt.