



Briselē, 18.11.2013.
COM(2013) 792 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**Otrais novērtējuma ziņojums par to, kā ir īstenota direktīva par ostu aizsardzības
pastiprināšanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Otrais novērtējuma ziņojums par to, kā ir īstenota direktīva par ostu aizsardzības pastiprināšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. IEVADS

Direktīvas 2005/65/EK¹ par ostu aizsardzības pastiprināšanu (turpmāk — "direktīva") galvenais mērķis ir papildināt pasākumus, kas tika pieņemti 2004. gadā ar Regulu (EK) Nr. 725/2004² par kuģu un ostas iekārtu drošības pastiprināšanu (turpmāk — "regula").

Regulas piemērošanas joma ir ierobežota — tā aptver tikai aizsardzības pasākumus uz kuģiem un kuģa un ostas tiešās saskarnes objektos. Pirms uzņemties īstenot papildu saistības saskaņā ar direktīvu, dalībvalstis pirmkārt apņēmas pildīt pienākumus, kas saistīti galvenokārt ar Starptautisko kuģu un ostas iekārtu drošības (*International Ship and Port facility Security — ISPS*) kodeksu. Direktīva papildina pasākumu kopumu, ieviešot drošības sistēmu visā ostas teritorijā, lai visās Eiropas Savienības ostās panāktu vienādi augstu drošības līmeni³.

Aptuveni 70 000 kilometru garajā Savienības piekrastes zonā — vienā no pasaules reģioniem ar vislielāko skaitu ostu — darbojas vairāk nekā 1200 jūras tirdzniecības ostu. No minētā skaita aptuveni 1000 ostu (sk. 6.1. punktu) ietilpst direktīvas piemērošanas jomā, respektīvi, visas tās ostas, kurās ir viena vai vairākas ostas iekārtas, uz kurām attiecas saskaņā ar regulu apstiprināts aizsardzības plāns.

Direktīvas mērķis ir uzlabot drošību ostas zonās, uz kurām regula neattiecas, un gādāt par to, lai drošības pastiprināšana ostās pastiprinātu drošības pasākumus, kas pieņemti, piemērojot regulu. Lai gan atbildība par aizsardzības pasākumu ieviešanu ostas iekārtas līmenī gulstas galvenokārt uz tās ekspluatanta pleciem, atbilstīgu aizsardzības pasākumu ieviešanai ostas līmenī ir nepieciešama pirmkārt ostas iestādes⁴ un visu to dienestu iesaistīšanās, kam uzticēti ar drošības un sabiedriskās kārtības uzturēšanu saistītie uzdevumi.

Direktīvas 19. pantā ir paredzēts, ka vēlākais 2008. gada 15. decembrī un pēc tam ik pēc pieciem gadiem Komisija izvērtē, kā tiek ievērotas šīs direktīvas prasības un cik iedarbīgi ir pieņemtie pasākumi.

Pirmais ziņojums tika pieņemts 2009. gada 29. janvārī⁵. Šajā otrajā ziņojumā par direktīvas īstenošanā sasniegto ir izklāstīti pasākumi, kas pieņemti, lai sekmētu viendabīgu ostu drošības

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 26. oktobra Direktīva 2005/65/EK par ostu aizsardzības pastiprināšanu, OV L 310, 25.11.2005., 2. lpp.

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Regula (EK) Nr. 725/2004 par kuģu un ostas iekārtu drošības pastiprināšanu, OV L 129, 29.4.2004., 6. lpp.

³ Tā kā šī direktīva attiecas vienīgi uz jūras ostām, tajā noteiktās saistības neattiecas uz Austriju, Čehiju, Ungāriju, Luksemburgu un Slovākiju. Turklāt EBTA Uzraudzības iestāde gādā par to, lai Islande un Norvēģija ievērotu saistības, ko tās uzņēmušās atbilstīgi Eiropas Ekonomikas zonas līgumam.

⁴ Ostas aizsardzības iestādi ieceļ dalībvalsts saskaņā ar direktīvas 5. panta noteikumiem.

⁵ COM(2009) 2 galīgā redakcija.

pasākumu ieviešanu Savienības līmenī, pēdējā piecu gadu atsaucē periodā gūtie rezultāti un vēl neatrisinātas problēmas, kas radušās direktīvas īstenošanas gaitā⁶.

Šā ziņojuma pamatā ir:

- informācija, kuru iesniegušas par jūrniecības aizsardzību atbildīgās dalībvalstu iestādes un citas ieinteresētās personas;
- rezultāti, kas gūti Komisijas veiktajos inspekciju apmeklējumos ostu aizsardzības jomā;
- pastāvīgs dialogs, kas risināts starp valstu iestādēm un dažādiem jūrniecības un ostu aprindu pārstāvjiem.

Šajā ziņojumā vērsta uzmanība uz vairākām grūtībām, ar ko ir nācies sastapties, cenšoties sasniegt vēlamos rezultātus, kā arī uz vispārējo ietekmi, kas veidojas, īstenojot šo direktīvu.

2. PIRMĀ ZIŅOJUMA SECINĀJUMI

Pirmajā ziņojumā tika uzsvērts, ka, neraugoties uz plašo Eiropas Parlamenta atbalstu un vienprātību Padomē, ar kādu šī direktīva pirmajā lasījumā tika pieņemta, lielākajā daļā dalībvalstu tās transponēšana noritēja ar lielu kavēšanos, kā rezultātā tika uzsāktas pārkāpumu procedūras, no kurām divos gadījumos tika pasludināts spriedums par pienākumu neizpildi⁷.

Noslēdzoties novērtējuma periodam, galvenie direktīvas noteikumi beidzot bija iestrādāti valsts iekšējos tiesību aktos vairumā dalībvalstu. Diemžēl šo noteikumu īstenošanu praksē joprojām aizkavēja organizatoriska un funkcionāla rakstura problēmas pašu ostu līmenī, jo vietējo pārvaldes struktūru rīcībā vēl nebija visu to elementu, kas vajadzīgi, lai turpinātu direktīvas īstenošanu praksē. Galvenās grūtības bija saistītas ar **ostas robežu noteikšanu** drošības aspektā.

3. KOPŠ IEPRIEKŠĒJĀ NOVĒRTĒJUMA PERIODA ĪSTENOTIE ATBALSTA UN PĀRRAUDZĪBAS PASĀKUMI

Kavēšanās transponēšanas pasākumu sagatavošanā un pieņemšanā izraisīja ķēdes reakciju, jo ostu līmeņa kompetentās iestādes nevarēja sākt savu darbu un direktīvu attiecīgi īstenot, kamēr vēl faktiski nebija pieņemti valsts mēroga pasākumi.

Kopumā dalībvalstis direktīvu ir transponējušas pareizi, t. i., transponēšanas pasākumi ir tiešām iestrādāti normatīvajos un administratīvajos aktos. Tomēr vietējā mērogā šo pasākumu īstenošana praksē pārāk bieži vēl nav paveikta.

Proti, saskaņā ar subsidiaritātes principu direktīvā paredzēts, ka dalībvalstis pašas nosaka katras ostas teritoriju un lemj par direktīvas piemērošanu šīs teritorijas robežjoslās. Turklāt dalībvalstīm arī jāgādā par to, lai ostas drošības novērtējums un plāni būtu izstrādāti pareizi. Tomēr 2009. gadā būtisks skaits ostu joprojām nespēja pildīt direktīvas noteiktos pienākumus.

⁶ Direktīvas īstenošana Horvātijā vēl nav izvērtēta.

⁷ 2009. gada 3. septembra Lieta C-464/08 Komisija pret Igauniju un 2009. gada 3. septembra Lieta C-527/08 Komisija pret Apvienoto Karalisti.

Visā šajā laikposmā no 2009. līdz 2013. gadam Komisija attiecīgi pildīja savu apņemšanos — gādāt par to, lai direktīva tiktu īstenota sekmīgāk. Komisijas dienestu darbības konkrēti izpaudās gan kā iniciatīvas palīdzības sniegšanai dalībvalstīm, gan kā kontroles pasākumi. Izvēlēta rīcība koncentrējās šādos virzienos:

- sagatavot otru, direktīvas īstenošanai veltītu semināru;
- veikt pētījumu par ostu drošības tehniskajiem aspektiem (*TAPS II*), ko uzticēs Kopīgajam pētniecības centram (*JRC – Isprā*);
- apkopot un popularizēt paraugpraksi *MARSEC* komitejas darba ietvaros;
- izveidot sistēmu regulārai informācijas sniegšanai par dalībvalstu rīcības plānu izpildi un pārraudzību, lai nodrošinātu direktīvas īstenošanu praksē;
- veikt inspekcijas ar mērķi pārraudzīt direktīvas piemērošanu atbilstoši Regulai (EK) Nr. 324/2008⁸.

4. PALĪDZĪBA DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANĀ

4.1. 2010. gada 21. oktobra seminārs

Pirmais seminārs tika sarīkots 2006. gada septembrī, lai dotu iespēju dalībvalstīm un Komisijai apmainīties ar informāciju par kārtību, kādā tiek transponēta un īstenota direktīva. Tomēr dalībvalstis, kas saskārušās ar vislielākajām grūtībām, vēlējās uzzināt vairāk par tiem mehānismiem un praksi, kas dažās Eiropas Savienības ostās jau ir sekmīgi ieviesta.

Komisija šādam lūgumam piekrita un 2010. gada 21. oktobrī noorganizēja otru semināru, kura laikā klātesošos iepazīstināja ar vairākiem piemēriem, kā uzlabot ostu drošības standartus.

Šā semināra laikā izdevās uzskatāmi ilustrēt dažādas pieejas **ostas robežu noteikšanai** aizsardzības aspektā, atbilstoši ostas teritorijas ģeogrāfiskajam izvietojumam un tam, kā tās sakļaujas ar dzīvojamajiem rajoniem vai ražošanas un tirdzniecības objektiem. Klātesošos iepazīstināja ar vairākiem risinājumiem ostas zonas robežu noteikšanai, risinājumiem, kas izraudzīti tik specifiskos gadījumos kā grīvas osta (Bordo), vēsturiska osta (Valleta), osta, kas atrodas ļoti blīvi apdzīvotā pilsētvidē (Salerno), un arī viena no pasaules lielākajām ostām (Roterdama).

Šis darbseminārs bija arī iespēja atgādināt, kādi ir direktīvas galvenie mērķi, un atkārtoti uzsvērt visus ar ostu drošības novērtējumu saistītos aspektus, kas ir direktīvas piemērošanas stūrakmens. Seminārā izdarītos secinājumus pēc tam apstiprināja *MARSEC* komiteja.

4.2. Pētījums par ostu drošības tehniskajiem aspektiem (*TAPS II*)

Ņemot vērā grūtības, ar kurām saskārušās vairākas dalībvalstis, Komisija uzticēja Kopīgajam pētniecības centram (*JRC*) veikt pētījumu par direktīvas piemērošanu Eiropas ostās.

Šis pētījums koncentrējas uz metodēm, kas sekmē direktīvas un tās īstenošanas līdzekļu pareizu piemērošanu. Šā pētījuma mērķis ir palīdzēt noteikt kopējus kritērijus direktīvas mērķu sasniegšanai, izstrādājot obligātos standartus, ieteikumus, vadlīnijas, kā arī

⁸ Komisijas 2008. gada 9. aprīļa Regula (EK) Nr. 324/2008, ar ko nosaka pārskatītas procedūras Komisijas pārbaužu veikšanai jūras satiksmes drošības jomā, OV L 98, 10.4.2008., 5. lpp.

paraugprakses kopumu. Īpaša uzmanība tika veltīta **ostas robežas noteikšanai** sakarā ar to, ka daudzām dalībvalstīm varētu būt radušās grūtības, cenšoties definēt direktīvas piemērošanas jomu un ostu aizsardzības pasākumus, un nepatika pret šīm prasībām kopumā. Galīgajā ziņojumā ir ierosināts metožu kopums, kas paredz divus secīgu pārbaužu posmus: pirmajā posmā ir paredzēts definēt ostas iekārtas un citus raksturīgus elementus, kas ietilpst vienā ostā, savukārt otrajā posmā, veicot riska analīzi, ir paredzēts definēt ostas robežas tā, lai sasniegtu visefektīvāko ostas drošības līmeni.

Pirms pētījuma galīgā ziņojuma paziņošanas Komisijai *JRC* Iedzīvotāju aizsardzības un drošības institūts 2011. gada 9. un 10. martā Isprā (Itālijā) organizēja visu ieinteresēto personu tikšanos, no kurām 14 dalībnieki bija dalībvalstu un ostu nozares pārstāvji, lai izklāstītu šos sākotnējos, pētījumā gūtos secinājumus un ieteikumus un tos apspriestu, tādējādi dodot iespēju pētījuma autoriem gūt apstiprinājumu saviem secinājumiem.

2011. gada 20. septembrī *TAPS II* pētījuma rezultāti tika darīti zināmi *MARSEC* komitejai. Vairāki priekšlikumi, jo īpaši ierosinājums izstrādāt sistēmiskas metodes riska analīzes veikšanai divos posmos ostas robežu noteikšanas nolūkā, tika pasniegti kā īpaši noderīgi un iedarbīgi rīki analīzes darbā, kurš jāveic pirms direktīvas praktiskas īstenošanas⁹.

2012. gada 24. janvārī komitejas locekļiem tika iesniegts darba dokuments, kurš attiecās uz nodaļu par ostas robežu noteikšanu. Kopumā dalībvalstis secināja, ka pētījumā piedāvātā pieeja ļautu atrisināt zināmas grūtības saistībā ar ostas ģeogrāfisko robežu noteikšanu. Tomēr kategoriski tika noraidīta iespēja noteikt, ka šāda metožu kopuma izmantošana būtu obligāta, bet — atsevišķos gadījumos un bez saistoša pamata — *TAPS II* pētījumā formulētos secinājumus varētu izmantot, gatavojoties nākamajai ostu drošības novērtējuma pārskatīšanai, kura notiek ik pēc pieciem gadiem.

5. DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANAS KONTROLE

5.1. Rīcības plānu pārraudzība nolūkā pabeigt direktīvas īstenošanu praksē

Kopš 2009. gada Komisija ir izveidojusi sistēmu, kas tai ļauj regulāri saņemt informāciju no dalībvalstīm par direktīvas īstenošanu. Ar dalībvalstu iestādēm ir izvērsti aktīvs dialogs, lai saņemtu regulāru un uzticamu informāciju par to, kādā mērā ir veikti novērtējumi un pieņemti ostu aizsardzības plāni.

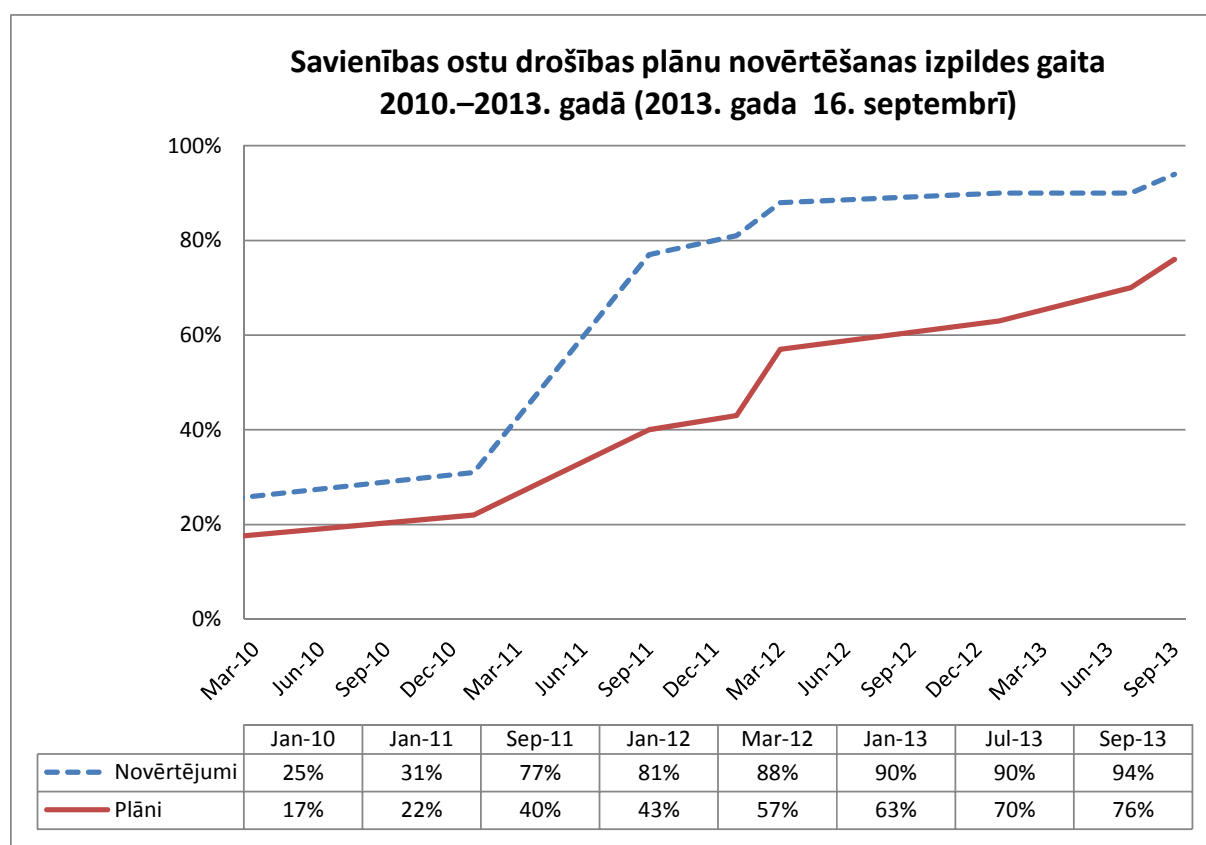
Tām dalībvalstīm, kuras savu pienākumu izpildē kavējās visilgāk, tika lūgts iesniegt valsts rīcības plānus, kuros būtu norādīti precīzi termiņi novērtējuma un plānu izpildei. Turklāt tika pieprasīts regulāri iesniegt progressa ziņojumus, lai būtu iespējams pārliedzināties, ka saistības faktiski tiek pildītas.

Tajās valstīs, kurās ir mazāk nekā 30 ostu, situācija strauji uzlabojās. Šajā valstu grupā gandrīz visi novērtējumi tika veikti un 96 % ostu drošības plānu ir sagatavoti un apstiprināti.

Savukārt tajās dalībvalstīs, kam ir vairāk nekā 30 ostu, progress bija daudz lēnāks. Šobrīd var uzskatīt, ka 92 % novērtējumu ir veikti, un ir sagatavotas un apstiprinātas tikai nedaudz vairāk nekā divas trešdaļas (70 %) ostu aizsardzības plānu. Kavēšanās ir vērojama galvenokārt Apvienotajā Karalistē, Spānijā, Grieķijā un Vācijā. Tā kā nešķīta pārliecināša šo dalībvalstu

⁹ Inspekciju laikā vairākkārt tika secināts, ka *TAPS II* pētījumam ir pedagoģiskā vērtība un ka tas piedāvā vielu pārdomām, lai rastu risinājumus.

vēlme un apņēmība prioritārā kārtā pabeigt direktīvas īstenošanu, Komisijai nācās uzsākt pret tām pienākumu neizpildes procedūras (sk. 5.3. punktu).



5.2. Inspekcijas, ko veica Komisija nolūkā pārbaudīt direktīvas piemērošanu

Inspekciju laikā, kuras Komisija veica saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 324/2008, tika īstenotas procedūras, lai pārbaudītu, kā direktīva tiek piemērota.

Kopš 2009. gada inspekciju veikšanas darba programmā jūras drošības jomā ir iekļauta attiecīga sadaļa, kas ļauj pārbaudīt, vai procedūras direktīvas piemērošanas uzraudzībai ir īstenotas pareizi.

Tomēr līdz 2012. gadam inspekciju apmeklējumiem diemžēl nācās atduroties pret kavējumiem direktīvas īstenošanā praksē, jo pārvaldes struktūras vietējā līmenī nebija saņemušas norādes un līdzekļus, kas vajadzīgi, lai veiktu ostu aizsardzības novērtējumu.

Inspekcijās, ko veica ar 2012. gadu, — gan valsts pārvaldes līmenī, gan tieši aplūkojot konkrētu ostu paraugus — varēja konstatēt šādu faktu: ja vispārējais direktīvas satvars pašreizējos apstākļos ir pareizi izveidots, pastāv būtiska neatbilstība starp mērķiem, kas izvirzīti attiecībā uz ostu drošības uzlabošanu, un rezultātiem, kuri praksē joprojām nav apmierinoši. Cita starpā inspektori regulāri ziņo, ka, veicot novērtējumus, joprojām netiek ievērotas attiecīgās procedūras, ka plāni neatbilst novērtējuma rezultātiem, par ostas drošību atbildīgās amatpersonas joprojām nav ieceltas, netiek pareizi nodrošināta sistēma ostu aizsardzības plānu regulārai uzraudzībai, kā arī, piemēram, ne vienmēr tiek ievēroti priekšraksti attiecībā uz apmācību un mācībām.

5.3. Pienākumu neizpildes procedūras

Lai gan Komisija uzturēja pastāvīgu dialogu ar visām dalībvalstīm, lai panāktu, ka direktīva tiek piemērota pareizi un konsekventi, tomēr 2009.–2013. gada periodā tā bija spiesta uzsākt piecas pienākumu neizpildes procedūras.

Trīs no šīm lietām bija saistītas ar nepilnīgu direktīvas īstenošanu sakarā ar kavēšanos novērtējumu sagatavošanā un ostu aizsardzības plānu pieņemšanā. Šīs procedūras attiecas uz Grieķiju, Spāniju un Apvienoto Karalisti, kas — kopš tā laika — ir apņēmušās īstenot jaunus rīcības plānus, lai nodrošinātu, ka novērtējumi un plāni tiek pilnībā pabeigti līdz 2014. gada pirmajam ceturksnim.

Divas citas procedūras tika sāktas tāpēc, ka, veicot inspekcijas, izrādījās, ka direktīva netiek piemērota pareizi.

- Pirmais gadījums ir Malmes osta (Zviedrijā), kur inspektori konstatēja, ka vienpadsmit ostas iekārtas, kas veido ostu, ir bijušas identificētas kā atsevišķas ostas, lai izvairītos no būtisku direktīvas elementu īstenošanas. Šo lietu varēja slēgt pēc tam, kad tika pārskatīts ostas drošības novērtējums, kā rezultātā tika izveidota vienota Malmes osta (*Malmö Hamn*), ko veido vienpadsmit ostas iekārtas¹⁰.
- Otrais gadījums ir ostas Meklenburgas-Priekšpomerānijas zemes rietumos (Vācijā), kur, veicot inspekciju, tika konstatēts, ka novērtējumi un ostu aizsardzības plāni vēl joprojām nav ne izveidoti, ne īstenoti. Pēc tam, kad Vācijai tika nosūtīts argumentēts atzinums, Vācijas iestādes piekrita veikt turpmākus drošības novērtējumus ostās, kurām ir vairākas ostu iekārtas, lai sagatavotu tādus ostu drošības plānus, kas atbilst direktīvā noteiktajiem pienākumiem.

6. ĪPAŠI ASPEKTI, KAS ATKLĀJUŠIES NOVĒRTĒJUMOS

6.1. Tādu ostu kritiskais izmērs, uz kurām attiecas prasība īstenot direktīvu praksē

Apspriedēs ar dažādām ieinteresētajām personām šīs personas nereti pieturās pie viedokļa, ka šī direktīva ir labi izstrādāta lielajām ostām ar lielu tirdzniecisko aktivitāti, bet ka tā sagādā vairāk grūtību mazajām ostām un nav tām pielāgota.

Ir jāpatur prātā, ka direktīva attiecas uz visām dalībvalstu ostām, kurās ir viena vai vairākas ostas iekārtas, uz kurām attiecas apstiprināts ostas iekārtu drošības plāns saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 725/2004 (2. panta 2. punkts), un ka dalībvalstis gādā par to, lai ostu aizsardzības pasākumi tiktu cieši koordinēti ar pasākumiem, kas pieņemti, īstenojot regulu (4. panta 7. punkts). Direktīvā paredzēts, ka dalībvalstis pašas nosaka katras ostas teritoriju un lemj par direktīvas piemērošanu šīs teritorijas robežjoslās.

Tādejādi — lai nodrošinātu, ka derīgi pasākumi tiek īstenoti līdzsvarotā veidā saskaņā ar proporcionalitātes principu, — likumdevēji ir bijuši piesardzīgi, 2. panta 4. punktā paredzot, ka gadījumā, ja ostas iekārtas robežas Regulas (EK) Nr. 725/2004 nozīmē būtībā aptver visu ostu, regulas attiecīgajiem noteikumiem ir prioritāte pār šīs direktīvas noteikumiem.

¹⁰ Tika veikta viena pārraudzības inspekcija, lai pārlicinātos un apstiprinātu, ka direktīva Malmes ostā tiek piemērota atbilstīgi.

Šo noteikumu dalībvalstīs plaši izmantoja ostās, kurās atbilstīgi regulai bija tikai viena ostas iekārta. Pamatojoties uz ostas drošības novērtējumu, nereti (bet ne vienmēr) tiek noteikts, ka ostas robeža sakrīt ar ostas iekārtas robežu. Tādējādi tiek uzskatīts, ka no 1052 ostām¹¹, kurās ir viena vai vairākas ostas iekārtas, uz kurām attiecas saskaņā ar regulu apstiprināts ostas iekārtu drošības plāns, uz 586 ostām — jeb 55 % Savienības ostu — attiecas direktīvas 2. panta 4. punkta noteikumi. Šāda situācija ir bijusi daudz izteiktāk vērojama tajās dalībvalstīs, kurām ir mazas, gar piekrastes līniju vai uz salām skraji izvietotas ostas¹².

6.2. Apdraudējuma apzināšanās un iesaistīto personu izpratnes veidošana

Veicot drošības novērtēšanu, iespējams noskaidrot, kādi īpašumi un kādas infrastruktūras ir jāaizsargā pret apdraudējumu un risku, kas saistās ar ostu darbību. Nākamais solis, kas jāspēr, ir izstrādāt un īstenot piemērotus pasākumus apdraudējuma atspēkošanai katrā no trīs identificētajiem riska līmeņiem (normāls, pieaugošs, paaugstināts), ieviešot īpašas procedūras un izmantojot tādu tehnisku aprīkojumu, kurš atbilst ostu specifikai un kas ļauj nodrošināt atbilstošu atbildes reakciju uz infrastruktūru potenciālo vārīgumu.

Direktīva pavēra iespēju veidot ostu aizsardzības komitejas, kas var sniegt praktiskus padomus (9. apsvērumš). Dalībvalstīs, kas šāda veida struktūru ir ieviesušas, tās sastāvā galvenokārt ir personas, kas pārstāv vietējās administrācijas, kam uzticēti drošības uzdevumi (tādas kā policijas dienesti, krasta apsardzes dienests, jūrlietas, muiža, žandarmērija u.t.t.). Tas nodrošina arī piemērotu forumu zināšanu izplatīšanai par apdraudējumu, tādējādi sekmējot visu iesaistīto personu izpratnes padziļināšanu šajā jautājumā.

Izpratnes veidošana ostu aizsardzības jautājumos iekļaujas vispārējā drošības politikā, par kuru vajadzētu būt informētam visam ostu personālam (proti, ostu uzņēmumu darbiniekiem, kā arī tādu ārēju uzņēmumu darbiniekiem, kas piedalās ostas darbībā) un dažādiem ostas izmantotājiem. Izpratnes veidošanas pasākumi ir ļoti svarīgs rīks, ar kura palīdzību faktiski popularizēt metodes, kā panākt drošības pasākumu ievērošanu, un par šīm metodēm pienācīgi izglītēt. Ir svarīgi, lai drošības pasākumi tiktu uzskatīti par līdzekli ostas ekonomisko darbību sekmēšanai un to attīstīšanai.

Lielākā mērā ņemot vērā prasības attiecībā uz personāla sagatavošanu un ostas drošības treniņvingrinājumiem¹³, kā regulāri minēts inspekciju ziņojumos, izdosies uzlabot vispārējo, ostu aizsardzības jomā nepieciešamo zināšanu līmeni.

6.3. Ostu drošības plānu kontrole un uzraudzība

Saskaņā ar direktīvas 13. pantu dalībvalstīm jānodrošina kontrole, kas ļauj tām pienācīgi un regulāri uzraudzīt ostas drošības plānus un to īstenošanu. Šis ir ārkārtīgi kritisks aspekts, kurš vēl nav uzņēmis pilnus apgriezienus visās dalībvalstīs sakarā ar kavēšanos noteikumu

¹¹ Iemesls, kādēļ pastāv šāda atšķirība no 2009. gadā minētā ostu skaita (754 ostas), ir skaidrojams ar to, ka dažas dalībvalstīs ostas, kas ietilpst 2. panta 4. punkta piemērošanas jomā, savā ostu sarakstā, uz kurām attiecas direktīva, iekļāvušas nebija. Šīs ziņas tika koriģētas pēc Komisijas pieprasījuma (skatīt 2013. gada 16. septembrī).

¹² Ostas, kurām ir viena vienīga ostas iekārta, veido nozīmīgu daļu ostu Somijā (65 no 78 jeb 83 %), Zviedrijā (131 no 162 jeb 81 %), Grieķijā (82 no 119 jeb 69 %), Apvienotajā Karalistē (119 no 175 jeb 68 %) un Dānijā (51 no 82 jeb 62 %).

¹³ 2012. gada 4. maijā, pēc tam, kad tika izstrādāta rokasgrāmata par vingrinājumiem un mācībām ostu drošības jomā, tika veikts treniņvingrinājums Antverpenes ostā (Beļģijā). Šim treniņvingrinājumam varēja sekot līdzī novērotāji no dalībvalstīm un Komisijas.

transponēšanā, kā arī to, ka nav samērības starp izvirzītajiem mērķiem un resursiem, kas vajadzīgi šo kontroļu veikšanai.

Katra dalībvalsts ir izveidojusi savu uzraudzības sistēmu atbilstīgi savai iekšējai organizācijai un rīcībā esošajiem resursiem. Šīs uzraudzības funkcijas ir uzticētas centrālajai valdībai vai vietējai valdībai, vai arī daudzfunkcionālām komandām, kurās piedalās vairāku administratīvo struktūru pārstāvji (transporta nozare, policija, muiža, ostas pārvaldes u. c.). Auditēšanas mērķis bija pārbaudīt, vai plāni atbilst tiesību aktiem, vai drošības pasākumi patiesībā atbilst plāna prasībām un ka tos pareizi īsteno.

Šos uzdevumus veic atbilstīgi regulāri pieņemtai darba programmai. Ja konstatē kādu neatbilstību, tiek ņakts klajā ar priekšlikumu šīs problēmas novēršanai. Pamatojoties uz kompetentajai pārvaldes struktūrai iesniegto ziņojumu, var būt nepieciešams sagatavot jaunu drošības novērtējumu vai arī atjaunināt jau sagatavoto novērtējumu. Svarīgs aspekts, kas inspekcijas dienestiem vieš zināmas bažas, ir pārbaudīt, vai ostu iekārtu līmenī veiktie pasākumi tiek faktiski koordinēti ar ostas līmenī paredzētajiem pasākumiem. Korektīvo pasākumu izpildi dažkārt var pārraudzīt ar iepriekš nepieteiktiem auditēšanas apmeklējumiem, pārliecinoties par praksē īstenoto pasākumu operatīvo kvalitāti.

Gan auditoru, gan Komisijas inspektoru ziņojumi ir pamats, uz kura valsts iestādes var sniegt padomus un palīdzību ostu kompetentajām iestādēm, lai novērstu konstatētos trūkumus. Šāda prakse būtu jāveicina un jāpilnveido; tomēr dažas dalībvalstis vēl joprojām nav izveidojušas struktūru, kas vajadzīga, lai garantētu, ka šī atbilstības kontrole tiek nodrošināta regulāri un pienācīgi¹⁴. Ir svarīgi, lai iespējami nekavējoties tiktu sagādāti cilvēkresursi un finanšu resursi, kas nepieciešami šo uzraudzības uzdevumu veikšanai. Šim aspektam turpmāk tiks atvēlēta lielāka vērība; pašreizējās ostu drošības plānu uzraudzības sistēmās joprojām ir nepieciešami vispārēji uzlabojumi.

7. SECINĀJUMI

Izvērtējot Direktīvas 2005/65/EK piemērošanu, izrādījās, ka vairumā dalībvalstu joprojām ir nepieciešams uzlabot pasākumus, kas vajadzīgi, lai pilnībā piemērotu visu direktīvas noteikumu kopumu.

Tomēr pieredze, kas gūta, veicot direktīvas piemērošanas kontroli, norāda, ka ir sasniegts nozīmīgs progress. Nav šaubu, ka drošības līmenis Eiropas ostās ir paaugstinājies. Īstenojot regulu un piemērojot direktīvu, ir izdevies izveidot uzticamu satvaru, lai novērstu drošības noteikumu pārkāpumus ostās, un nodrošināt pienācīgu jūrniecības un ostu darbību aizsardzību. Lai gan ir grūti novērtēt, kāda ir bijusi šo pasākumu ietekme, ciktāl tā attiecas uz atturēšanu no terora aktu veikšanas, ostu iestādes ir vienisprātis, ka šiem pasākumiem pilnīgi noteikti ir bijusi liela ietekme uz kontrabandu, zādzību gadījumiem un ļaunprātīgām darbībām, kuru skaits ir būtiski samazinājies. Turklāt, ieviešot drošības pasākumus, nereti ir nācies pārskatīt ostu organizāciju tādā ziņā kā, piemēram, preču aprīte un uzglabāšana, piekļuves kontrole dažādām ostas daļām vai ierobežotas piekļuves zonu definējums. Šie pasākumi ir izrādījušies ārkārtīgi svarīgi ostu darbību efektivitātes uzlabošanai šajā vidē, kur valda tik sīva konkurence.

¹⁴ Informācijas apmaiņas satvarā dalībvalstīm tiek lūgts sniegt to programmās iekļautos datus. Dažas dalībvalstis ir nosūtījušas precīzus skaitļus par darbā pieņemtajiem auditoriem un ziņas par viņu veiktajiem auditiem; savukārt citas šādu precīzu informāciju sniegt nav varējušas.

Kā norādīja Komisija 2013. gada 23. maija paziņojumā¹⁵ "*Ostas — izaugsmes dzinējspēks*", Eiropas Savienības tirdzniecība ar ārējo pasauli un tās iekšējā tirgū ir ļoti atkarīga no jūras ostām. Ostu un to piekļuves drošība tādejādi ir ārkārtīgi svarīga jūras transporta vispārējās drošības garantēšanā. Ostas drošības nosacījumi prasa no dalībvalstīm nodrošināt augstas pakāpes modrību un sagatavot visus attiecīgos dalībniekus, lai tie panāktu, ka visās Eiropas Savienības ostās ir vienlīdzīgs un augsts drošības līmenis. Šis ir iemesls, kāpēc visu iesaistīto aprindu pārstāvjiem ir jāturpina strādāt, lai apdraudējumu novēršanas nolūkā pastāvīgi uzlabotu profilakses, aizsardzības un reaģēšanas mehānismus. Tādēļ ostu iekārtu drošības sistēmām un ostu drošības sistēmām ir jābūt savstarpēji papildinošām. Joprojām vislielākās grūtības operatoriem un administrācijas iestādēm ir saistītas ar attiecību efektivitāti starp ostu, tās iekārtām un kuģiem, ko šīs ostas apkalpo.

Turpmākajos mēnešos dalībvalstīm būs jāpārskata ostu drošības novērtējumi un drošības plāni saskaņā ar direktīvas 10. panta noteikumiem, kurā paredzēts, ka šādi pārskatīšanai jānotiek vismaz reizi piecos gados. Šajā sakarā Komisija uzskata, ka vajadzības gadījumā ir izmantojamas **TAPS II pētījumā izstrādātās metodes** nolūkā noteikt ostu robežas, tostarp pienācīgā mērā ņemot vērā ūdens teritorijas robežas.

Turklāt Komisijas daudzgadu programmā inspekciju jomā sāksies jauns, padziļināts kontroles posms. Piemēram, padziļināti tiks pārbaudīti, kā tiek īstenotas un piemērotas ostu drošības plānos paredzētās procedūras attiecībā uz pasažieriem, kam paredzēts iekāpt, un transportlīdzekļiem, ko paredzēts iekraut, uz RO–RO tipa pasažieru kuģiem (kuri pēc būtības tiek uzskatīti par īpaši vārīgiem); līdzīgs piemērs ir pārbaudes, kas tiks veiktas, lai pārliecinātos par to, vai attiecīgās dalībvalstis — starptautisku jūras pārvadājumu pakalpojumu gadījumā — sadarbojas ostu drošības novērtēšanā abos jūras satiksmes līnijas galapunktos.

Komisija turpinās sadarboties ar dalībvalstīm, lai uzlabotu direktīvas īstenošanu, ievērojot kopējo mērķi — sekmīgāku Eiropas Savienības ostu aizsardzību, no kā labums būtu visiem ostu izmantotājiem, jūras transporta līdzekļu izmantotājiem, jūras transporta ekonomikai, kā arī visai sabiedrībai kopumā. Komisija turpinās pārraudzīt, vai direktīva tiek piemērota pareizi, un, ja to uzskatīs par vajadzīgu, izmantos tiesiskus līdzekļus.

¹⁵ COM(2013)295 final.