



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 18. 11. 2013
COM(2013) 792 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Druhá hodnotiacia správa o vykonávaní smernice o zvýšení bezpečnosti prístavov

(Text s významom pre EHP)

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Druhá hodnotiacia správa o vykonávaní smernice o zvýšení bezpečnosti prístavov

(Text s významom pre EHP)

1. Úvod

Hlavným cieľom smernice 2005/65/CE¹ o zvýšení bezpečnosti prístavov (ďalej len „smernica“) je doplniť opatrenia prijaté v roku 2004 spolu s nariadením (ES) č. 725/2004² o zvýšení bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (ďalej len „nariadenie“).

Rozsah pôsobnosti nariadenia sa obmedzuje na bezpečnostné opatrenia na palube lodí a v bezprostrednom rozhraní medzi prístavom a loďou. Členské štáty prednostne prijali práve tieto povinnosti, ktoré vyplývajú najmä z kódexu ISPS (Medzinárodný kódex bezpečnosti lodí a prístavných zariadení), pred tým, ako súhlasili s plnením ďalších povinností v rámci smernice. Smernica dopĺňa mechanizmus tak, že zavádza bezpečnostný systém na celom území prístavu, aby sa zaručila vysoká a rovnaká úroveň bezpečnosti vo všetkých európskych prístavoch³.

Viac než 1 200 obchodných námorných prístavov funguje na približne 70 000 kilometroch pobrežia Európskej únie, ktorá je jednou z oblastí s najväčším počtom prístavov na svete. Z týchto prístavov takmer tisíc (pozri bod 6.1) patrí do pôsobnosti tejto smernice, t. j. všetky prístavy, v ktorých sa nachádza jedno alebo viac prístavných zariadení, na ktoré sa vzťahuje bezpečnostný plán schválený podľa tohto nariadenia.

Cieľom smernice je zvýšiť bezpečnosť v prístavných oblastiach, na ktoré sa nevzťahuje nariadenie, a to tak, aby sa posilnením bezpečnosti v prístavoch podporili bezpečnostné opatrenia prijaté pri uplatňovaní nariadenia. Zatiaľ čo za vykonávanie bezpečnostných opatrení zameraných na prístavné zariadenia je zodpovedný predovšetkým ich prevádzkovateľ, vhodné bezpečnostné opatrenia v prístave prioritne zabezpečuje prístavný orgán⁴ a všetky útvary, ktoré vykonávajú misie zamerané na zachovanie bezpečnosti a verejného mieru.

Podľa článku 19 smernice Komisia hodnotí dodržiavanie súladu so smernicou a účinnosť prijatých opatrení najneskôr do 15. decembra 2008 a potom každých päť rokov.

Prvá správa bola prijatá 20. januára 2009⁵. V tejto druhej správe o pokroku vykonávania sa opisujú použité opatrenia zamerané na vykonávanie jednotných opatrení bezpečnosti

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/65/ES z 26. októbra 2005 o zvýšení bezpečnosti prístavov – Ú. v. EÚ L 310, 25.11.2005, s. 2.

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

³ Smernica sa týka len námorných prístavov, povinnosti sa nevzťahujú na Rakúsko, Českú republiku, Maďarsko, Luxembursko a Slovensko. Dozorný úrad EZVO okrem toho dohliada na to, aby Island a Nórsko dodržiavali povinnosti, ktoré im vyplývajú z Dohody o Európskom hospodárskom priestore.

⁴ Úrad pre bezpečnosť prístavu je určený príslušným členským štátom v súlade s opatreniami v článku 5 smernice.

⁵ KOM(2009) 2 v konečnom znení.

prístavov na úrovni Únie, pokrok dosiahnutý počas posledného referenčného obdobia piatich rokov a neustále pretrvávajúce problémy, ktoré sa objavili v období vykonávania⁶.

Táto správa sa opiera o:

- spätnú väzbu, ktorú poskytli orgány členských štátov zodpovedné za námornú bezpečnosť a ostatné zainteresované strany,
- výsledky inšpekcií, ktoré viedla Komisia v oblasti bezpečnosti prístavov,
- priebežný dialóg medzi vnútroštátnymi orgánmi a rôznymi aktérmi z námorného a prístavného sektora.

V správe sa upriamuje pozornosť na niektoré problémy vzniknuté pri dosahovaní požadovaných účinkov, ale aj na celkový vplyv, ktorý má vykonávanie tejto smernice.

2. ZÁVERY PRVEJ SPRÁVY

V prvej správe sa zdôraznila skutočnosť, že hoci bola smernica prijatá v prvom čítaní s veľkou podporou Európskeho parlamentu a jednomyseľne Radou, väčšina dotknutých členských štátov ju transponovala so značným oneskorením, čo viedlo k začatiu konaní o porušení povinnosti, z ktorých dva skončili rozsudkami z dôvodu nesplnenia povinností⁷.

Na záver tohto hodnotiaceho obdobia boli hlavné ustanovenia smernice konečne začlenené do vnútroštátneho práva väčšiny členských štátov. Praktickému uplatňovaniu smernice bohužiaľ ešte bránili ťažkosti organizačného a funkčného charakteru na úrovni samotných prístavov, pretože miestne orgány ešte nemali všetky potrebné informácie, aby mohli pokračovať v praktickom vykonávaní smernice. Hlavná ťažkosť spočívala vo **vymedzení hraníc prístavu** so zreteľom na bezpečnosť.

3. SPRIEVODNÉ OPATRENIA A OPATRENIA NA MONITOROVANIE VYKONÁVANIA OD ZAČIATKU PREDCHÁDZAJÚCEHO HODNOTIACEHO OBDOBIA

Omeškania s prípravou a prijatím transpozičných opatrení vyvolali reťazovú reakciu, pretože príslušné orgány na úrovni prístavov nemohli pokračovať vo svojej práci, ktorá spočíva vo vykonávaní smernice, pokiaľ neboli definitívne stanovené vnútroštátne opatrenia.

Členské štáty celkovo správne transponovali smernicu, t. j. transpozičné opatrenia boli začlenené do zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení. Ich zavedenie do praxe na miestnej úrovni však ešte príliš často chýbalo.

V smernici sa totiž v súlade so zásadou subsidiarity stanovilo, že členské štáty si samy určia hranice každého prístavu a môžu sa rozhodnúť, či smernicu budú uplatňovať na príľahlé oblasti. Členské štáty mali navyše zabezpečiť, aby tieto hodnotenia a plány bezpečnosti prístavov boli správne vypracované. V roku 2009 však ešte značný počet prístavov nebolo schopných splniť povinnosti vyplývajúce zo smernice.

⁶ Vykonávanie smernice v Chorvátsku ešte nebolo predmetom hodnotenia.

⁷ Vec C-464/08 *Komisia/Estónsko* z 3. septembra 2009 a vec C-527/08 *Komisia/Spojené kráľovstvo* z 3. septembra 2009.

Počas celého obdobia 2009 – 2013 preto Komisia pokračovala v zabezpečovaní lepšieho vykonávania smernice. Činnosť jej útvarov našla konkrétnu podobu v iniciatívach zameraných na pomoc členským štátom, ako aj v kontrolných opatreniach. Podnikli sa nasledovné kroky:

- príprava druhého seminára zameraného na vykonávanie smernice,
- vypracovanie štúdie o technických aspektoch bezpečnosti prístavov (TAPS II) zverenej Spoločnému výskumnému centru (JRC – Ispra),
- zozbieranie a šírenie osvedčených postupov v rámci výboru MARSEC,
- zriadenie systému pravidelného informovania o uskutočňovaní a monitorovaní akčných plánov členských štátov na zabezpečenie úplnosti praktického uplatňovania smernice,
- vykonávanie inšpekcií s cieľom monitorovať uplatňovanie smernice v súlade s nariadením (ES) č. 324/2008⁸.

4. POMOC PRI VYKONÁVANÍ SMERNICE

4.1. Seminár z 21. októbra 2010

V septembri 2006 sa konal prvý seminár s cieľom umožniť členským štátom a Komisii vymeniť si informácie o pravidlách transpozície a vykonávania smernice. Členské štáty, ktoré mali najviac problémov však požadovali doplňujúce informácie o mechanizmoch a postupoch, ktoré už boli úspešne zavedené v niektorých prístavoch Európskej únie.

Komisia priaznivo odpovedala na žiadosť a 21. októbra 2010 zorganizovala druhý seminár, počas ktorého boli prezentované rôzne príklady, ktoré prispievajú k zvyšovaniu úrovne bezpečnosti prístavov.

Seminár pomohol objasniť rôzne prístupy navrhované na **vymedzenie hraníc prístavu** so zreteľom na bezpečnosť podľa zemepisného rozmiestnenia prístavných oblastí, ich začlenenia do obytných oblastí alebo priemyselných a obchodných oblastí. Rôznorodé zvolené možnosti boli prezentované na stanovenie hraníc prístavnej oblasti v rozličných prípadoch akým je riečny prístav (Bordeaux), historický prístav (Valletta), vnútrozemský prístav obklopený hustou mestskou sieťou (Salerno) alebo ešte jeden z najväčších prístavov na svete (Rotterdam).

Toto pracovné stretnutie bolo príležitosťou pripomenúť základné ciele smernice a zdôrazniť všetky aspekty týkajúce sa hodnotenia bezpečnosti prístavov, ktoré je základným kameňom uplatňovania smernice. Závery tohto seminára potom schválil výbor MARSEC.

4.2. Štúdia o technických aspektoch bezpečnosti prístavov (TAPS II)

Vzhľadom na ťažkosti, ktoré mali niektoré členské štáty, Komisia poverila Spoločné výskumné centrum (JRC) vypracovaním štúdie o uplatňovaní smernice v európskych prístavoch.

⁸ Nariadenie Komisie (ES) č. 324/2008 z 9. apríla 2008 o stanovení upravených postupov vykonávania inšpekcií Komisie v oblasti námornej bezpečnosti – Ú. v. EÚ L 98, 10.4.2008, s. 5.

Táto štúdia sa zameriava na metódy, ktoré podporujú dôsledné uplatňovanie smernice, a technické prostriedky potrebné na jej vykonávanie. Účelom štúdie je vypracovať minimálne normy, odporúčania, usmernenia a zbierku osvedčených postupov a pomôcť tak určiť spoločné kritériá na uskutočnenie cieľov smernice. Osobitná pozornosť sa venovala **vymedzeniu hraníc prístavu** vzhľadom na ťažkosti alebo prekážky, ktorým čelili niektoré členské štáty pri vymedzovaní rozsahu pôsobnosti smernice a opatrení zameraných na bezpečnosť prístavov všeobecne. V záverečnej správe sa navrhuje metóda, ktorá pozostáva z dvoch po sebe nasledujúcich fáz overenia: prvá je zameraná na vymedzenie prístavných zariadení a ostatných charakteristických prvkov, ktoré sú súčasťou toho istého prístavu, zatiaľ čo druhá fáza sa prostredníctvom analýzy rizík zameriava na vymedzenie hraníc prístavu tak, aby sa dosiahla čo najúčinnšia úroveň bezpečnosti v prístavoch.

Pred predložením záverečnej správy o štúdii Komisii, Inštitút pre ochranu a bezpečnosť občanov Spoločného výskumného centra zorganizoval v dňoch 9. a 10. marca 2011 v Ispre (Taliansko) stretnutie so všetkými zainteresovanými stranami vrátane 14 zástupcov členských štátov a prístavného priemyslu, ktorého cieľom bolo prezentovať predbežné závery a odporúčania štúdie a diskutovať o nich, pričom sa tak autorom štúdie umožnilo potvrdiť ich závery.

Výsledky štúdie TAPS II boli 20. septembra 2011 predložené výboru MARSEC. Niektoré návrhy, najmä tie, ktoré vyvíjajú systémovú metódu na vykonávanie analýzy rizík v dvoch etapách na účely určenia hraníc prístavu, boli predstavené ako veľmi užitočné a účinné nástroje v rámci analytickej práce, ktorú je potrebné uskutočniť pred praktickým vykonávaním smernice⁹.

Pracovný dokument bol 24. januára 2012 predložený členom výboru ohľadne kapitoly týkajúcej sa určenia hraníc prístavu. Členské štáty vo všeobecnosti usúdili, že prístup opísaný v štúdii by pomohol vyriešiť niektoré ťažkosti súvisiace s vymedzovaním zemepisných hraníc prístavu. Možnosť povinného použitia takejto metódy však bola kategoricky zamietnutá, ale v jednotlivých prípadoch by sa nezáväzne mohli použiť závery vyjadrené v štúdii TAPS II pri najbližšej päťročnej revízii hodnotení bezpečnosti prístavov.

5. MONITOROVANIE VYKONÁVANIA SMERNICE

5.1. Monitorovanie akčných plánov na zabezpečenie úplnosti praktického uplatňovania smernice

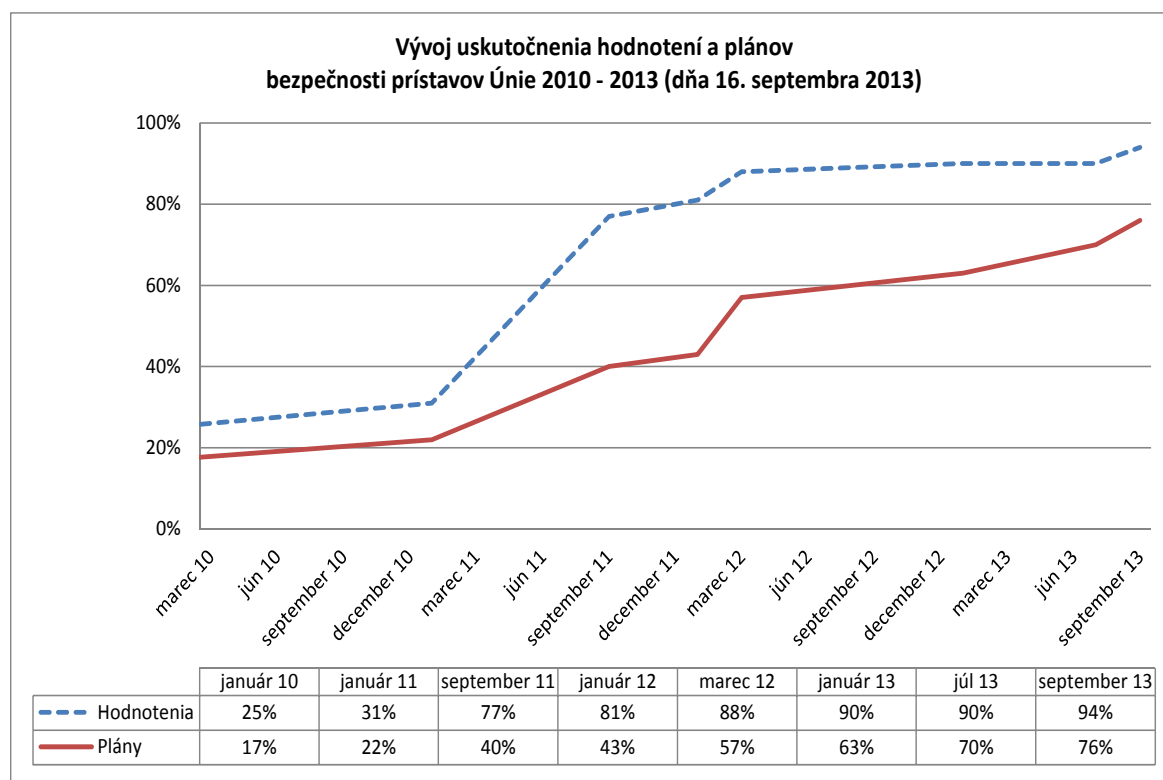
Od roku 2009 Komisia zaviedla systém, na základe ktorého pravidelne získavala informácie od členských štátov o vykonávaní smernice. Medzi orgánmi členských štátov sa rozprúdil intenzívny dialóg s cieľom pravidelne získavať spoľahlivé informácie o úrovni uskutočňovania hodnotení a prijatí plánov bezpečnosti prístavov.

Od členských štátov, ktoré najviac meškali v plnení svojich povinností sa požadovali národné akčné plány spolu s presnými lehotami na uskutočnenie hodnotení a plánov. Navyše sa od nich požadovali pravidelné správy o pokroku s cieľom overiť riadne plnenie záväzkov.

⁹ Počas inšpekcií sa viackrát zdôraznili pedagogická hodnota a spôsoby uvažovania navrhnuté v štúdii TAPS II.

Situácia sa rýchlo zlepšila v prípade členských štátov, ktoré majú menej ako 30 prístavov. V rámci tejto skupiny členských štátov sa vykonali prakticky všetky hodnotenia a vypracovalo sa a prijalo 96 % plánov bezpečnosti prístavov.

V členských štátoch, ktoré majú viac ako 30 prístavov bol naopak zaznamenaný pomalší vývoj. V súčasnosti môžeme usúdiť, že sa vykonalo 92 % hodnotení a vypracovalo sa a prijalo o niečo viac ako dve tretiny (70 %) plánov bezpečnosti prístavov. Zaznamenané oneskorenia sa týkajú najmä Spojeného kráľovstva, Španielska, Grécka a Nemecka. Neochota týchto členských štátov preukázať odhodlanie prioritne vykonávať smernicu viedla Komisiu k začatiu konaní o porušení povinnosti (pozri bod 5.3).



5.2. Inšpekcie vykonávané Komisiou s cieľom monitorovať uplatňovanie smernice

Počas inšpekcií Komisie boli v súlade s nariadením (ES) č. 324/2008 vykonané postupy monitorovania uplatňovania smernice.

Od roku 2009 pracovný program na vykonávanie inšpekcií v oblasti námornej bezpečnosti pravidelne obsahuje časť, ktorá umožňuje overiť, či boli postupy monitorovania uplatňovania smernice správne zavedené.

Až do roku 2012 však bolo praktické vykonávanie inšpekcií bohužiaľ oneskorené, pretože miestne orgány ešte nedostali inštrukcie a prostriedky potrebné na uskutočnenie hodnotení bezpečnosti prístavov.

Inšpekcie vykonané od roku 2012 na úrovni vnútroštátnych orgánov, ako aj priamo na niekoľkých prístavoch umožnili konštatovať, že ak bol všeobecný rámec vykonávania smernice teraz správne stanovený, existuje výrazný nesúlad medzi cieľmi zameranými na zlepšenie bezpečnosti prístavov a nedostatočnými výsledkami zistenými na mieste. Inšpektori

okrem iného pravidelne podávajú hlásenia o pozorovaní, podľa ktorých neboli hodnotenia vedené na základe vhodných postupov, plány nezodpovedajú výsledkom hodnotenia, bezpečnostní dôstojníci prístavu neboli vždy vymenovaní, pravidelný systém monitorovania plánov bezpečnosti prístavov nie je správne zabezpečený alebo predpisy týkajúce sa prípravy a výcviku nie sú vykonávané.

5.3. Konanie o porušení povinnosti

Napriek tomu, že Komisia viedla so všetkými členskými štátmi priebežný dialóg s cieľom dosiahnuť primerané a súdržné vykonávanie smernice, bola donútená začať päť konaní vo veci porušenia povinnosti počas obdobia 2009 – 2013.

Tri z týchto prípadov sa týkajú nedostatočného vykonávania smernice z dôvodu oneskorení pri uskutočňovaní hodnotení a prijímaní plánov bezpečnosti prístavov. Tieto konania sa týkajú Grécka, Španielska a Spojeného kráľovstva, ktoré sa odteraz zaviazali, že budú dodržiavať nové akčné plány, aby úplne dokončili hodnotenia a plány do prvého štvrtého roka 2014.

Ostatné dve konania sa týkajú nesprávneho uplatňovania smernice, ktoré sa zistilo počas vykonávania inšpekcie:

- Prvé bolo zamerané na Malmö (Švédsko), kde inšpektori zistili, že v prípade jedenástich prístavných zariadení tvoriacich prístav boli všetky označené ako jednotlivé prístavy, aby sa tak vyhlo vykonávaniu hlavných ustanovení smernice. Toto konanie sa mohlo uzavrieť po preskúmaní hodnotenia prístavnej bezpečnosti, ktoré dospelo k záveru, že je v Malmö jediný prístav (Malmö Hamn) pozostávajúci z jedenástich prístavných zariadení¹⁰.
- Druhé konanie sa týka prístavov spolkovej krajiny Meklenbursko – Predpomoransko (Nemecko), kde sa pri inšpekciách zistilo, že hodnotenia a plány bezpečnosti prístavov ešte neboli vypracované a vykonané. Po zaslaní odôvodneného stanoviska sa nemecké orgány dohodli na vykonaní nových hodnotení bezpečnosti v prístavoch s viacerými prístavnými zariadeniami s cieľom pripraviť plány bezpečnosti prístavov, ktoré budú spĺňať povinnosti vyplývajúce zo smernice.

6. ŠPECIFICKÉ OTÁZKY VYPLÝVAJÚCE Z HODNOTENÍ

6.1. Kritická veľkosť prístavov v súlade s požiadavkami vyplývajúcimi z praktického vykonávania smernice

V rozhovoroch sa rôzne zainteresované strany vyjadrili, že táto smernica je všeobecne dobre navrhnutá pre veľké prístavy so silnou obchodnou činnosťou, ale že je problematickejšie ju prispôbiť malým prístavam.

Je potrebné pripomenúť, že smernica sa uplatňuje na všetky prístavy členských štátov, v ktorých sa nachádza jedno alebo viac prístavných zariadení, na ktoré sa vzťahuje bezpečnostný plán prístavných zariadení schválený podľa nariadenia (ES) č. 725/2004 (článok 2 ods. 2), a že členské štáty zabezpečia, aby boli opatrenia pre bezpečnosť prístavov v súlade s opatreniami prijatými v rámci uplatňovania nariadenia (články 4 a 7). V smernici sa

¹⁰ Následná inšpekcia umožnila overiť a potvrdiť správne vykonávanie smernice v Malmö.

stanovilo, že členské štáty si samy určia hranice každého prístavu a môžu sa rozhodnúť, či smernicu budú uplatňovať na príľahlé oblasti.

S cieľom zabezpečiť primerané zavedenie užitočných opatrení v súlade so zásadami proporcionality tak spoluzákondarcovia prijali opatrenia a v článku 2 ods. 4 stanovili, že ak boli hranice prístavného zariadenia v zmysle nariadenia (ES) č. 725/2004 vymedzené ako efektívne pokrývajúce prístav, majú príslušné ustanovenia nariadenia prednosť pred ustanoveniami smernice.

Členské štáty vo veľkej miere využívali toto ustanovenie v prípade prístavov, ktoré pozostávajú len z jedného prístavného zariadenia v zmysle nariadenia. Na základe hodnotenia bezpečnosti prístavov sa hranice prístavu často (ale nie vždy) podľa vymedzenia zhodovali s hranicami prístavného zariadenia. Z 1 052 prístavov¹¹, v ktorých sa nachádza jedno alebo viac prístavných zariadení, na ktoré sa vzťahuje bezpečnostný plán schválený podľa tohto nariadenia, 586 prístavov bolo posúdených v súlade s ustanoveniami článku 2 ods. 4 smernice, t. j. 55 % prístavov Európskej únie. Táto situácia bola zaznamenaná najmä v členských štátoch, ktoré majú malé prístavy pozdĺž pobrežia alebo na ostrovoch¹².

6.2. Vedomosti o hrozbách a zvýšenie povedomia aktérov

Práca uskutočnená počas bezpečnostného hodnotenia umožňuje identifikovať majetok a infraštruktúru, ktoré treba chrániť so zreteľom na hrozby a riziká vyvíjajúce tlak na prístavné činnosti. Nasledujúca fáza pozostáva z navrhnutia a zavedenia primeraných opatrení schopných odvrátiť hrozby identifikované na všetkých troch úrovniach rizika (bežné, zvýšené, vysoké), prostredníctvom osobitných postupov a používania technických zariadení, ktoré vyhovujú špecifikám prístavov a umožňujú nájsť vhodnú odpoveď na potenciálnu zraniteľnosť infraštruktúry.

Smernica poskytla možnosť vytvoriť výbory pre bezpečnosť prístavov, ktoré sú zodpovedné za poskytovanie praktických rád (odôvodnenie č. 9). Tento druh organizácie, ktorú zaviedli členské štáty, vo všeobecnosti pozostáva z miestnych zástupcov orgánov poverených bezpečnostnými misiami (policajné útvary, pobrežné stráže, námorné úrady, colné úrady, polícia atď.). Nevyhnutná výmena informácií tak prebieha vo vhodnom fóre na zabezpečenie vedomosti o hrozbách a tým aj zvýšenie povedomia všetkých zainteresovaných aktérov.

Rozvoj povedomia o ochrane prístavov tvorí súčasť celkovej bezpečnostnej politiky, o ktorej je dôležité informovať všetkých zamestnancov prístavu (t. j. zamestnancov prístavných podnikov, ale aj externých spoločností zapojených do prístavných činností) a rôznych užívateľov prístavu. Činnosti zamerané na zvyšovanie povedomia pomáhajú zabezpečiť účinné šírenie a pedagogicky primeraný spôsob, ktorých cieľom je dodržiavanie bezpečnostných opatrení. Je dôležité, aby boli bezpečnostné opatrenia vnímané ako prostriedky, ktoré podporujú uskutočňovanie a rozvoj hospodárskych činností prístavu.

¹¹ Rozdiel v číselných údajoch uvedených v správe 2009 (754 prístavov) možno vysvetliť tým, že niektoré členské štáty pôvodne nezahrnuli prístavy vyplývajúce z ustanovení článku 2 ods. 4 do zoznamu prístavov, na ktoré sa uplatňuje smernica. Tieto údaje boli na žiadosť Komisie opravené (číselné údaje zo 16. septembra 2013).

¹² Prístavy, na ktorých sa nachádza jedno prístavné zariadenie predstavujú dôležitú časť prístavov vo Fínsku (65/78, t. j. 83 %), vo Švédsku (131/162, t. j. 81 %), v Grécku (82/119, t. j. 69 %), v Spojenom kráľovstve (119/175, t. j. 68 %) a v Dánsku (51/82, t. j. 62 %).

Lepšie zohľadnenie požiadaviek na prípravu zamestnancov a na uskutočnenie cvičení zameraných na bezpečnosť prístavov¹³, ako je to pravidelne uvádzané v správach o inšpekcii, by pomohlo zlepšiť všeobecnú úroveň vedomostí potrebných na ochranu prístavov.

6.3. Kontrola a dohľad nad plánmi bezpečnosti prístavov

V súlade s článkom 13 smernice členské štáty musia zabezpečovať kontrolu, ktorou sa umožní primeraný a pravidelný dohľad nad plánmi bezpečnosti prístavov a ich plnením. To je zásadný bod, ktorý ešte nie je plne uplatňovaný vo všetkých členských štátoch v dôsledku oneskorenia transpozície, ale aj nesúlady medzi stanovenými cieľmi a zdrojmi potrebnými na vykonávanie týchto kontrol.

Každý členský štát vyvinul svoj vlastný systém dohľadu podľa vnútornej organizácie a dostupných zdrojov. Túto úlohu kontroly zverili ústredným orgánom, miestnym orgánom alebo skupinám so širokým odborným zameraním pozostávajúcim z viacerých správnych orgánov (doprava, polícia, colné úrady, správa prístavu atď.). Cieľom vykonávania auditov je overiť, či sú plány v súlade s právnymi predpismi, či realita bezpečnostných opatrení skutočne zodpovedá požiadavkám plánu a či boli správne zavedené.

Takéto úlohy sa vykonávajú podľa pravidelne schváleného pracovného programu. V prípade zistenia nedostatku sa navrhne spôsob nápravy. Na základe správy predloženej príslušným orgánom sa môže vyžadovať nové hodnotenie bezpečnosti prístavov alebo aktualizácia plánu. Pretrvávajúce problémy inšpekčných útvarov spočívajú v účinnej koordinácii opatrení prijatých na úrovni prístavných zariadení s opatreniami plánovanými na úrovni prístavov. Monitorovanie opravných opatrení sa môže niekedy zabezpečiť v rámci neohlásených auditov zameraných na operačnú kvalitu zavedených opatrení.

Pri poskytovaní rád a pomoci príslušným orgánom prístavov s cieľom napraviť zistené nedostatky sa vnútroštátne orgány opierajú o správy audítorov a inšpektorov Komisie. Niektoré členské štáty bohužiaľ nie vždy zaviedli štruktúry potrebné na pravidelné a vhodné zabezpečenie tejto kontroly súladu¹⁴. Je dôležité aby sa ľudské alebo finančné prostriedky určené na tieto úlohy dohľadu zaviedli čo najskôr. V budúcnosti sa ešte na tento aspekt upriami pozornosť, keďže súčasné systémy dohľadu nad plánmi bezpečnosti prístavov sa musia vo všeobecnosti vylepšiť.

7. ZÁVER

Z hodnotenia vykonávania smernice č. 2005/65/ES vyplýva, že opatrenia potrebné na dosiahnutie úplného uplatňovania súboru ustanovení smernice sa ešte musia vylepšiť vo väčšine členských štátov.

Zo skúseností získaných v rámci kontroly vykonávania smernice však vyplýva, že sa podarilo dosiahnuť výrazné pokroky. Niet pochybností o tom, že úroveň bezpečnosti v európskych prístavoch sa zvýšila. Kombinované vykonávanie nariadenia a smernice umožnilo vytvoriť

¹³ Po vypracovaní príručky nácvikov a cvičení v oblasti bezpečnosti prístavov bolo 4. mája 2012 zorganizované cvičenie v prístave v Antverpách (Belgicko). Pozorovatelia z členských štátov a Komisie mali možnosť toto cvičenie sledovať.

¹⁴ V rámci výmeny informácií sa od členských štátov vyžadujú údaje o ich programoch. Niektoré štáty poskytli presné číselné údaje o náboře audítorov a číselný prehľad o výkone auditov v prístavoch, iné štáty neboli schopné poskytnúť také presné informácie.

spoľahlivý rámec na predchádzanie narušeniam bezpečnosti prístavov a dosiahnutie vhodnej ochrany námorných činností a činností prístavov. Aj napriek tomu, že je ťažké posúdiť vplyv týchto opatrení v prípade odvrátenia teroristických činov, prístavné orgány sa zhodujú v tvrdení, že dôsledky sú významné v prípade pašovania, krádeží a škodlivých činov, ktorých počet sa výrazne znížil. Zavedenie bezpečnostných opatrení navyše často viedlo k reorganizácii prístavov, napr. pohyb a skladovanie tovarov, kontroly prístupu do rôznych častí prístavu alebo vymedzenie oblastí s obmedzeným prístupom. Ukázalo sa, že tieto opatrenia napomáhajú zvýšiť účinnosť prístavných činností vo vysoko konkurenčnom prostredí.

Ako Komisia práve uviedla vo svojom oznámení¹⁵ z 23. mája 2013 s názvom Prístavy: motor rastu, Európska únia z hľadiska obchodu so zvyškom sveta a takisto v rámci vnútorného trhu do veľkej miery závisí od námorných prístavov. Bezpečnosť prístavov a ich prístupov je preto základom pre zabezpečenie celkovej bezpečnosti námornej dopravy. Podmienky bezpečnosti prístavu vyžadujú vysoký stupeň obozretnosti členských štátov a prípravy všetkých dotknutých aktérov, aby sa zaručila vysoká a rovnaká úroveň bezpečnosti vo všetkých európskych prístavoch. To je dôvod, prečo musia všetci dotknutí aktéri ďalej pracovať na trvalom zlepšení mechanizmov predchádzania, ochrany a reakcie vo vzťahu k novým hrozbám. Na tento účel sa budú musieť bezpečnostné systémy prístavných zariadení a prístavov dokonale vylepšovať. Účinné vzťahy medzi prístavom, prístavnými zariadeniami a loďami, ktoré ich spájajú, naďalej zostávajú pre prevádzkovateľov a správne orgány závažnou výzvou.

V nasledujúcich mesiacoch budú musieť členské štáty preskúmať hodnotenia a plány bezpečnosti prístavov v súlade s ustanoveniami článku 10 smernice, ktorá predpokladá takéto preskúmanie aspoň raz za päť rokov. Komisia sa domnieva, že **metódu vyvinutú v rámci štúdie TAPS II** je na tento účel v prípade potreby vhodné použiť na nové vymedzenie hraníc prístavov a náležite pri tom zohľadniť vodnú plochu.

Viacročný pracovný program inšpekcií Komisie navyše vstúpi do fázy dôkladnejšej kontroly. Bude sa napríklad pokračovať v skúmaní vykonávania a uplatňovania postupov stanovených v plánoch bezpečnosti prístavov, ktoré treba uplatňovať na cestujúcich a vozidlá pri nalodovaní na námorné plavidlá prepravujúce cestujúcich a vozidlá (ktoré zvlášť ľahko podliehajú narušeniu bezpečnosti) alebo sa zároveň bude overovať, či dotknuté členské štáty spolupracujú pri hodnotení bezpečnosti prístavov na dvoch koncoch námornej dopravy, v prípade služieb medzinárodnej námornej dopravy.

Komisia bude napokon s členskými štátmi pokračovať v práci na zlepšovaní uplatňovania smernice s hlavným cieľom lepšie chrániť prístavy Európskej únie v prospech všetkých užívateľov prístavov, užívateľov dopravných prostriedkov, ekonomiky námornej dopravy a spoločnosti vo všeobecnosti. Bude naďalej dohliadať nad správnym uplatňovaním tejto smernice a pokračovať v trestnom stíhaní, ak to bude považovať za nevyhnutné.

¹⁵ COM(2013) 295 final.