



V Bruseli 7. 5. 2024  
COM(2024) 192 final

**SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE**

**Štvrtá hodnotiacá správa o vykonávaní smernice o zvýšení bezpečnosti prístavov  
(Vzťahuje sa na obdobie 2019 – 2023)**

# SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

## Štvrtá hodnotiaci správa o vykonávaní smernice o zvýšení bezpečnosti prístavov

### 1. ÚVOD

Hlavným cieľom smernice 2005/65/ES<sup>1</sup> o zvýšení bezpečnosti prístavov (ďalej len „smernica“) je doplniť opatrenia prijaté v roku 2004 nariadením (ES) č. 725/2004<sup>2</sup> 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 sa zaviazali prednostne vykonávať 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 stanovený v nariadení tak, že zavádza bezpečnostný systém v celom areáli prístavu, aby sa zaručila vysoká a rovnaká úroveň bezpečnosti vo všetkých európskych prístavoch, ktoré slúžia priamym námorným službám<sup>3</sup>.

Viac než 1 000 obchodných námorných prístavov funguje približne na 60 000 kilometroch pobrežia Európskej únie, ktorá je jednou z oblastí s najväčším počtom prístavov na svete. Z týchto prístavov takmer 850 (pozri bod 5.1) 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 koordináciu bezpečnosti v prístavných oblastiach, na ktoré sa nevzťahuje nariadenie, a takisto posilnením bezpečnosti v prístavoch podporiť bezpečnostné opatrenia prijaté podľa nariadenia. Zatiaľ čo za vykonávanie bezpečnostných opatrení zameraných na prístavné zariadenia je zodpovedný predovšetkým ich prevádzkovateľ<sup>4</sup>, vhodné bezpečnostné opatrenia v prístave prioritne zabezpečuje prístavný orgán<sup>5</sup> a všetky útvary, ktoré sú zodpovedné za dodržiavanie verejného poriadku, bezpečnostných a ochranných opatrení na území prístavu (v jeho verejných aj prevádzkových častiach).

V článku 19 smernice sa stanovuje, že Komisia najneskôr do 15. decembra 2008 a potom každých päť rokov posúdi dodržiavanie súladu so smernicou a účinnosť prijatých opatrení.

Prvá správa bola prijatá 20. januára 2009<sup>6</sup>, druhá 18. novembra 2013<sup>7</sup> a tretia správa 25. apríla 2019<sup>8</sup>. V tejto štvrtej správe sa opisujú opatrenia, ktoré boli prijaté s cieľom podporovať

<sup>1</sup> 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).

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

<sup>3</sup> Dozorný úrad EZVO dohliada na to, aby Island a Nórsko dodržiavali povinnosti, ktoré im vyplývajú z Dohody o Európskom hospodárskom priestore.

<sup>4</sup> Vo veľkej väčšine prípadov sú prevádzkovateľmi prístavných zariadení súkromní prevádzkovatelia.

<sup>5</sup> Úrad pre bezpečnosť prístavu je určený príslušným členským štátom v súlade s opatreniami v článku 5 smernice.

<sup>6</sup> KOM(2009) 2 v konečnom znení.

<sup>7</sup> COM(2013) 792 final.

<sup>8</sup> COM(2019) 191 final.

vykonávanie jednotných opatrení pre bezpečnosť prístavov na úrovni Únie počas posledného referenčného obdobia piatich rokov.

Táto správa sa opiera o:

- výmenu informácií s orgánmi členských štátov zodpovednými za námornú bezpečnosť a s inými zainteresovanými stranami,
- výsledky veľkého počtu inšpekcií, ktoré viedla Komisia v oblasti bezpečnosti prístavov s cieľom monitorovať vykonávanie smernice počas referenčného obdobia,
- priebežný dialóg medzi vnútroštátnymi orgánmi a rôznymi aktérmi z námorného a prístavného sektora.

Táto správa upriamuje pozornosť na dosiahnutý pokrok, rôzne výzvy, ktoré vznikli pri dosahovaní požadovaných účinkov, ako aj na celkový vplyv, ktorý má vykonávanie tejto smernice.

## **2. ZÁVERY PRVEJ, DRUHEJ A TRETEJ SPRÁVY**

V **prvej správe**, ktorú Komisia vypracovala v roku 2008 s cieľom posúdiť dodržiavanie súladu so smernicou (v súlade s jej článkom 19) a účinnosť prijatých opatrení, bola zdôraznená skutočnosť, že hoci smernica bola prijatá v prvom čítaní a schválená s veľkou väčšinou hlasov v Európskom parlamente a jednomyseľne v Rade, v členských štátoch došlo k značným oneskoreniam transpozície. V dôsledku toho sa začali konania o nesplnení povinnosti, z ktorých dve sa skončili rozsudkami z dôvodu nesplnenia povinností<sup>9</sup>.

Na záver tohto obdobia posudzovania boli ustanovenia smernice konečne začlenené do vnútroštátneho práva väčšiny členských štátov. Praktickému uplatňovaniu smernice, žiaľ, ešte bránili ťažkosti organizačného a funkčného charakteru na úrovni samotných prístavov, pretože miestne orgány ešte nemali všetky potrebné zdroje, aby mohli pokračovať v praktickom vykonávaní smernice. Hlavný problém spočíval vo vymedzení hraníc prístavu so zreteľom na bezpečnosť.

V **druhej správe** (v rokoch 2009 – 2013) sa poukázalo na výrazný pokrok, ale vyplýva z nej, že opatrenia potrebné na dosiahnutie úplného uplatňovania všetkých ustanovení smernice sa vo väčšine členských štátov ešte musia zlepšiť. Úroveň bezpečnosti v európskych prístavoch sa zvýšila a spoločné vykonávanie nariadenia a uplatňovanie smernice umožnili vytvoriť spoľahlivý rámec, ktorý zabraňuje narušeniu bezpečnosti prístavov a poskytuje vhodnú ochranu námorných činností a činností prístavov.

Zavedenie bezpečnostných opatrení často viedlo k preskúmaniu spôsobov organizácie prístavov, napr. pohybu a skladovania tovaru, kontroly prístupu do rôznych častí prístavu alebo vymedzenie zón s obmedzeným prístupom. Ukázalo sa, že tieto opatrenia napomáhajú zvýšiť účinnosť prístavných činností vo vysoko konkurenčnom prostredí.

---

<sup>9</sup> Vec C-464/08, Komisia/Estónsko, z 3. septembra 2009 a vec C-527/08, Komisia/Spojené kráľovstvo, z 3. septembra 2009.

V **tretej správe** (v rokoch 2014 – 2018) sa dospelo k záveru, že sa podarilo dosiahnuť výrazný pokrok. V niektorých členských štátoch sa však všetky bezpečnostné opatrenia nevykonali v plnej miere v súlade s ustanoveniami príloh I a II k smernici a bolo potrebné ďalšie zlepšenie.

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

V smernici sa v súlade so zásadou subsidiarity stanovuje, že členské štáty by si mali samy určiť hranice každého prístavu a prístavy sa môžu rozhodnúť, či jej ustanovenia budú uplatňovať aj na príslušné oblasti. Členské štáty mali navyše zabezpečiť, aby tieto hodnotenia a plány bezpečnosti prístavov boli správne vypracované. Počas hodnotiaceho obdobia však ešte niekoľko prístavov nebolo schopných splniť povinnosti vyplývajúce zo smernice, najmä tie, ktoré sa týkajú stanovenia hraníc s cieľom zvýšiť bezpečnosť.

Počas obdobia rokov 2019 – 2023 Komisia prijala osobitné iniciatívy zamerané na pomoc členským štátom spolu s rozsiahlym programom kontrolných opatrení realizovaným prostredníctvom veľkého množstva inšpekcii.

Tieto kontrolné opatrenia a iniciatívy sa zamerali na tieto hlavné oblasti:

- udržiavanie systému pravidelného informovania o uskutočňovaní a vykonávaní akčných plánov členských štátov na zabezpečenie praktického uplatňovania smernice,
- uskutočnenie 80 inšpekcii v období rokov 2019 – 2023 s cieľom monitorovať vykonávanie smernice v súlade s nariadením (ES) č. 324/2008<sup>10</sup> zmeneným vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2016/462 prostredníctvom 30 inšpekcii vnútroštátnych orgánov a 50 inšpekcii prístavov,
- zozbieranie a šírenie najlepších postupov v rámci výboru MARSEC.

Je potrebné pripomenúť, že počas posudzovaného obdobia sa v námornom sektore zvýšilo využívanie digitálnych technológií, čo prinieslo mnoho výhod, ale aj určité riziká súvisiace s kybernetickými incidentmi. Samotné bezpečnostné systémy v prístavných zariadeniach a prístavoch sa môžu čoraz viac spoliehať na digitálne technológie. Aj keď sa právne predpisy EÚ v oblasti námornej bezpečnosti zameriavajú na fyzickú bezpečnosť, poskytujú užitočný rámec na zváženie toho, kde môžu byť opatrenia na riadenie rizík v oblasti kybernetickej bezpečnosti najvhodnejšie. Požiadavky na kybernetickú bezpečnosť zavedené smernicou NIS

---

<sup>10</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 324/2008 z 9. apríla 2008 o stanovení upravených postupov vykonávania inšpekcii Komisie v oblasti námornej bezpečnosti v znení zmien (Ú. v. EÚ L 98, 10.4.2008, s. 5).

sa už môžu týkať niektorých prístavov<sup>11</sup> a v prípade následnej smernice NIS 2 by sa to týkalo väčšieho počtu<sup>12</sup>.

V nariadení (ES) č. 725/2004 sa stanovuje, že hodnotenia bezpečnosti prístavných zariadení musia zohľadňovať bezpečnosť počítačových systémov a sietí. V článku 4 smernice sa uvádza, že bezpečnostné opatrenia prístavov by mali byť úzko koordinované s opatreniami prijatými podľa nariadenia č. 725/2004. Ak bude v dôsledku toho kybernetická bezpečnosť posúdená ako dôležitý aspekt jedného alebo viacerých prístavných zariadení prístavu, malo by to byť zohľadnené v hodnotení a pláne bezpečnosti prístavov. V dôsledku toho môže byť v rámci inšpekcie Komisie pri posudzovaní súladu s celými právnymi predpismi v oblasti námornej bezpečnosti zahrnutá kybernetická bezpečnosť.

#### **4. MONITOROVANIE VYKONÁVANIA SMERNICE**

##### **4.1. Monitorovanie akčných plánov na zabezpečenie úplnosti praktického uplatňovania smernice**

Od roku 2009 má Komisia zavedený systém, na základe ktorého pravidelne získava informácie od členských štátov o vykonávaní smernice. Medzi orgánmi členských štátov prebieha trvalý dialóg s cieľom pravidelne získavať spoľahlivé informácie o úrovni uskutočňovania hodnotení a prijatí plánov bezpečnosti prístavov. Okrem toho slúžia výročné monitorovacie správy členských štátov predložené Komisii ako základ na monitorovanie stavu hodnotení a plánov bezpečnosti prístavov zo strany útvarov Komisie. Informácie získané počas obdobia 2019 – 2023 boli celkovo úplné a poskytujú Komisii dobrý prehľad o vykonávaní smernice v členských štátoch. To často vedie k plynulejšiemu procesu počas inšpekcií, keďže Komisia môže jednoduchšie identifikovať nevyriešené otázky a objasniť ich s členskými štátmi.

##### **4.2. Inšpekcie vykonávané Komisiou s cieľom monitorovať uplatňovanie smernice**

Postupy pre vykonávanie inšpekcií Komisie s cieľom monitorovať uplatňovanie smernice v súlade s nariadením (ES) č. 324/2008 v znení zmien.

Pri inšpekciách vykonaných na úrovni vnútroštátnych orgánov, ako aj priamo v niekoľkých prístavoch sa ukázalo, že hoci bol právny rámec vykonávania smernice celkovo správne uplatňovaný, zostáva množstvo opakujúcich sa spoločných problémov týkajúcich sa jej riadneho vykonávania na úrovni prístavov členských štátov. Niektoré opakujúce sa závažné nedostatky súvisia s nepravidelným preskúmaním hodnotení bezpečnosti prístavov a plánov bezpečnosti prístavov, čo podľa všetkého naznačuje určitú úroveň napätia pri pridelovaní prostriedkov. Napríklad v roku 2022 bolo pri nepravidelnom preskúmaní hodnotení bezpečnosti prístavov a plánov bezpečnosti prístavov zistených pri 17 inšpekciách 8

---

<sup>11</sup> Smernica (EÚ) 2016/1148 zo 6. júla 2016 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne bezpečnosti sietí a informačných systémov v Únii (ktorú zruší smernica NIS 2 s účinnosťou od 18.10.2024).

<sup>12</sup> Smernica (EÚ) 2022/2555 zo 14. decembra 2022 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 910/2014 a smernica (EÚ) 2018/1972 a zrušuje smernica (EÚ) 2016/1148 (smernica NIS 2).

nedostatkov. Nedostatok by nemalo byť ťažké napraviť, hoci skutočnosť, že sa opakuje, naznačuje štrukturálny problém. Preto sa dá povedať, že vykonávanie smernice v posledných rokoch sa naďalej zlepšovalo, aj keď sa občas stále nájdu štrukturálne nedostatky.

Ako príklad môže slúžiť konanie o porušení povinnosti (pozri bod 4.3) počas tohto vykazovaného obdobia. Štrukturálne nedostatky sa stále vyskytujú pri kontrole vykonávania smernice 2005/65, najmä pokiaľ ide o stanovenie hraníc bezpečnosti prístavov. Požiadavka uskutočniť hodnotenia bezpečnosti prístavov, ktoré sú nevyhnutným krokom pred stanovením bezpečnostných hraníc prístavov, nie je vždy splnená.

Členské štáty boli v rámci stanovovania bezpečnostných hraníc prístavov upozornené, aby venovali mimoriadnu pozornosť riadnemu vymedzeniu územiám prístavu, ktoré sú relevantné pre bezpečnosť prístavov, ako sa vyžaduje v prílohe I k smernici. Pokiaľ príslušný úrad pre bezpečnosť prístavu vymedzí hranice prístavu rovnaké ako prístavné zariadenie, je potrebné dodržiavať aj určité povinnosti, ktoré vyplývajú zo smernice. Samotné rozhodnutie musí byť založené na hodnotení bezpečnosti prístavov a členský štát musí pre každý prístav vymenovať bezpečnostného úradníka prístavu. Členské štáty musia pri vykonávaní smernice 2005/65 zohľadniť všetky tieto požiadavky. Usmernenia nachádzajúce sa v štúdiu TAPS II o zvýšení bezpečnosti prístavov, ktoré boli distribuované do členských štátov a zdieľané s nimi, si z hľadiska hraníc prístavu v plnej miere zachovávajú užitočný charakter.

Preskúmanie hodnotení bezpečnosti prístavov a plánov bezpečnosti prístavov naďalej vyvoláva značné obavy. Podľa článku 10 smernice členské štáty zabezpečia potrebné preskúmanie hodnotení bezpečnosti prístavov a plánov bezpečnosti prístavov aspoň raz za päť rokov. Z inšpekcií vyplynulo, že päťročné pravidelné preskúmanie sa ešte neuskutočnilo všade. Zmeny týkajúce sa prístavných zariadení nevedli k preskúmaniu hodnotení bezpečnosti prístavov a plánov bezpečnosti prístavov. Vo viacerých prípadoch nebola dodržaná päťročná lehota. Tento typ nedostatkov bol v období 2019 – 2023 zistený v 13 členských štátoch.

Na základe inšpekcií Komisie v členských štátoch sa navyše odhalili ťažkosti, s ktorými sa niektoré prístavy stretávajú pri začatí procesu päťročného preskúmania hodnotení a plánov bezpečnosti prístavov. Hlavnou výzvou je zapojenie veľkého počtu orgánov do procesu preskúmania a schvaľovania. To si vyžaduje predbežné plánovanie v dostatočnom predstihu pred päťročným výročím. Niektoré členské štáty však nezabezpečili primeraný dohľad nad plánmi bezpečnosti prístavov a ich vykonávaním. Napokon existujú určité nedostatky, ktoré sa týkajú zohľadnenia všetkých požiadaviek pri vypracúvaní hodnotenia bezpečnosti prístavov alebo odlišností medzi hodnoteniami bezpečnosti prístavov a plánmi bezpečnosti prístavov.

#### **4.3. Postupy v prípade nesplnenia povinnosti**

Klesajúci počet postupov v prípade nesplnenia povinnosti je dobrým ukazovateľom lepšieho vykonávania.

Ako sa uvádza v druhej správe, počas obdobia 2009 – 2013 sa muselo začať päť postupov v prípade nesplnenia povinnosti; tri prípady sa týkali oneskorení pri vykonávaní smernice na úrovni členských štátov a ďalšie dva prípady sa týkali jej nesprávneho vykonávania, ktoré sa zistilo počas inšpekcií.

Medzi rokmi 2014 a 2018 sa uskutočnil iba jeden postup v prípade nesplnenia povinnosti, a to z dôvodu nesprávneho vykonávania smernice: Súdny dvor vydal 6. apríla 2017 rozsudok vo veci C-58/16. Nemecká spolková krajina Severné Porýnie – Vestfálsko v prípade viacerých prístavov nevymedzila hranice, neschválila hodnotenia a plány bezpečnosti prístavov a nevymenovala bezpečnostných dôstojníkov prístavu. Na začiatku roka 2018 Nemecko potvrdilo, že všetky prístavy v spolkovej krajine Severné Porýnie – Vestfálsko sú už v súlade s ustanoveniami smernice a že Nemecko sa riadilo rozsudkom Súdneho dvora.

V období rokov 2019 až 2023 sa začalo konanie o porušení povinnosti proti Švédsku z dôvodu nesplnenia povinností vyplývajúcich z právnych predpisov EÚ v oblasti námornej bezpečnosti, ako aj smernice. Konanie týkajúce sa tohto porušenia sa ešte neskončilo.

## **5. ŠPECIFICKÉ OTÁZKY VYPLÝVAJÚCE Z HODNOTENÍ**

### **5.1. Kritická veľkosť prístavov v súlade s požiadavkami vyplývajúcimi z praktického vykonávania smernice**

Z inšpekcií vykonaných v období 2019 až 2023 naďalej vyplýva, že smernica je užitočný nástroj najmä pre stredné a veľké prístavy, keďže koordinácia bezpečnostných opatrení v rámci celého prístavu a rôznymi príslušnými účastníkmi, je dôležitým prvkom, ktorý by smernica, pri jej správnom uplatňovaní, mala poskytnúť. Inšpekcie takisto ukázali, že vykonávanie smernice môže byť v malých prístavoch zložitejšie.

Ako bolo uvedené v predchádzajúcej správe, 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 takisto 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 stanovuje, že členské štáty by si mali samy určiť hranice každého jedného prístavu a môžu sa rozhodnúť, či smernicu budú uplatňovať na prilahlé oblasti prístavu, pokiaľ majú vplyv na bezpečnosť v danom prístave.

S cieľom zabezpečiť primerané zavedenie užitočných opatrení v súlade so zásadami proporcionality spoluzákonodarcovia rozhodli, 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 859 prístavov, v ktorých sa nachádza jedno alebo viac prístavných zariadení, na ktoré sa vzťahuje bezpečnostný plán prístavných zariadení schválený podľa tohto nariadenia, 389 prístavov bolo posúdených v súlade s ustanoveniami článku 2 ods. 4 smernice, t. j. 45,3 % prístavov Európskej únie. Táto situácia bola

zaznamenaná najmä v členských štátoch, ktoré majú malé prístavy pozdĺž pobrežia alebo na ostrovoch<sup>13</sup>.

Komisia zistila niekoľko problémov týkajúcich sa vykonávania článku 2 ods. 4 v rokoch 2019 až 2023. Odôvodnenie použitia článku 2 ods. 4 by malo byť po riadnom hodnotení bezpečnosti prístavov jasne preukázané a zdokumentované na individuálnom základe. V niektorých prípadoch bolo zistené nedostatočné plnenie tejto požiadavky.

## **5.2. Informovanosť o hrozbách a zvýšenie povedomia aktérov**

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 atď.) a vo väčšine prípadov aj zo súkromných prevádzkovateľov pôsobiacich v prístave. Nevyhnutná výmena informácií tak prebieha vo vhodnom fóre na zabezpečenie vedomosti o možných hrozbách a tým aj zvýšenie povedomia všetkých zainteresovaných aktérov. Inšpekcie Komisie ukázali, že existencia výborov pre bezpečnosť prístavov výrazne zlepšuje koordináciu medzi príslušnými účastníkmi.

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 na zvyšovanie informovanosti poskytujú kľúčové nástroje s cieľom zabezpečiť účinné šírenie informácií o potrebe a zmysle bezpečnostných opatrení. Je dôležité, aby boli bezpečnostné opatrenia vnímané ako prostriedky, ktoré podporujú uskutočňovanie a ďalší rozvoj hospodárskych činností prístavu. Cvičenia odbornej prípravy sú základným prvkom smernice a mali by sa využívať aj na zvýšenie informovanosti o bezpečnostnej politike v prístave.

## **5.3. 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, najmä v dôsledku nesúladu medzi stanovenými cieľmi a zdrojmi potrebnými na vykonávanie týchto kontrol.

Pri poskytovaní rád a pomoci príslušným orgánom v prístavoch s cieľom napraviť zistené nedostatky sa vnútroštátne orgány opierajú o správy o inšpekcii. Tento postup by sa mal podporovať a rozšíriť. Taktiež je dôležité, aby kontrolný orgán vykonal následné opatrenia s cieľom overiť, či boli zavedené nápravné opatrenia na nápravu zistených nedostatkov. Niektoré členské štáty však ešte stále nevykonávajú túto kontrolu súladu pravidelne

---

<sup>13</sup> Tieto prístavy s jediným prístavným zariadením, na ktoré sa vzťahuje článok 2 ods. 4 smernice, predstavujú významný podiel prístavov vo Fínsku (48/64 alebo 75 %), Švédsku (112/156 alebo 72 %), Grécku (82/123 alebo 67 %) a Dánsku (37/71 alebo 52 %).



a vhodným spôsobom. Komisia zaznamenala tento nedostatok v období 2019 – 2023 v 6 členských štátoch. Je dôležité, aby sa ľudské a finančné prostriedky určené na tieto úlohy dohľadu zaviedli čo najskôr.

Dohľad nad plánmi bezpečnosti prístavov môže tiež umožniť členským štátom lepšie koordinovať vykonávanie smernice s inými opatreniami určenými na ochranu prístavnej infraštruktúry. Jedným takýmto príkladom, ktorý bol zaznamenaný počas inšpekcií Komisie je práca členských štátov na ochrane kritickej infraštruktúry horizontálnejšie, najmä v súvislosti so smernicou o odolnosti kritických subjektov<sup>14</sup> alebo smernicou NIS 2. Pre členské štáty a prístavy to umožňuje využívať najmä existujúce organizačné štruktúry, ako sú štruktúry na výmenu informácií alebo ohlasovanie incidentov, na riešenie bezpečnosti zo širšej perspektívy.

## 6. ZÁVER

Z hodnotenia vykonávania smernice 2005/65/ES vyplýva, že za posledných päť rokov sa podarilo dosiahnuť výrazný pokrok. V niektorých oblastiach a členských štátoch je však stále potrebné ďalšie zlepšenie. Týka sa to najmä bezpečnostných opatrení vymedzených a stanovených v prílohe I (Hodnotenie bezpečnosti prístavov) a II (Plán bezpečnosti prístavov) k smernici.

Príkladom závažného nedostatku súvisiaceho s prílohou I je chýbajúce stanovenie hraníc bezpečnosti prístavov, pričom v súvislosti s obidvoma prílohami ide o pomerne veľký počet prípadov oneskoreného preskúmania hodnotení a plánov bezpečnosti prístavov. Ďalšie preskúmanie aspoň raz za päť rokov, aj keď to neplatí všade rovnako. Hlavným dôvodom je zapojenie veľkého počtu príslušných orgánov do procesu preskúmania a schvaľovania.

Táto správa však poukazuje na všeobecne pozitívny pokrok v posledných rokoch, pokiaľ ide o úroveň koordinácie bezpečnosti medzi miestnymi orgánmi, prevádzkovateľmi prístavov a verejnými orgánmi presadzovania práva.

Okrem toho aj napriek pandémie COVID-19 umožnilo použitie alternatívnych inšpekčných metód, pokiaľ to bolo možné, kontinuitu. V dôsledku toho by mohol byť vykonaný veľký počet inšpekcií v oblasti bezpečnosti prístavov, čo by významne prispelo k dosiahnutiu a zachovaniu vysokej úrovne bezpečnosti prístavov. Výsledky inšpekcií sa medzi členskými štátmi aj naďalej pravidelne vymieňajú, a to prostredníctvom výboru MARSEC, pričom sa kladie osobitný dôraz na výmenu najlepších postupov.

Komisia stanovila potrebu vypracovania usmernenia s cieľom objasniť legislatívne požiadavky týkajúce sa bezpečnosti sietí a informačných systémov, ktoré používajú prístavy a prístavne zariadenia v súlade s nariadením (ES) č. 725/2004 z 31. marca 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a prístavných zariadení a smernicou 2005/65/ES z 26. októbra 2005 o zvýšení bezpečnosti prístavov. Napriek tomu, že usmernenia o kybernetickej bezpečnosti v námornom sektore už existujú, v ďalšom hodnotiacom období bola stanovená prioritá

---

<sup>14</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2557 zo 14. decembra 2022 o odolnosti kritických subjektov a o zrušení smernice Rady 2008/114/ES, Ú. v. EÚ L 333, 27.12.2022, s. 164 –198.

zamerat' sa na opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti a mechanizmy, ktoré sú vymedzené v existujúcich právnych predpisoch EÚ v oblasti námornej bezpečnosti.

Nariadenie a smernica zostávajú kľúčovými prvkami v rámci zabezpečovania prístavov EÚ, čím priamo prispievajú k cieľom bezpečnostnej únie. Smernica ukazuje, ako môže byť heterogénna zložitá infraštruktúra zabezpečená prostredníctvom hodnotení miestnych individuálnych prístavov a zodpovedajúcich plánov založených na spoločnom prístupe a prostredníctvom podpory koordinácie a komunikácie medzi veľkým počtom dotknutých zainteresovaných strán. Komisia sa domnieva, že tento rámec celkovo splňa očakávania a že smernica 2005/65 o zvýšení bezpečnosti prístavov si v súčasnosti nevyžaduje zmenu.

Komisia bude s členskými štátmi pokračovať v úsilí zlepšiť vykonávanie smernice so spoločným cieľom zvýšiť ochranu prístavov Európskej únie a dohliadať na jej správne uplatňovanie.