



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 18.11.2013
COM(2013) 792 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Drugo poročilo o vrednotenju izvajanja Direktive o krepitvi varnosti v pristaniščih

(Besedilo velja za EGP)

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Drugo poročilo o vrednotenju izvajanja Direktive o krepitvi varnosti v pristaniščih

(Besedilo velja za EGP)

1. UVOD

Glavni cilj Direktive 2005/65/ES¹ o krepitvi varnosti v pristaniščih (v nadaljnjem besedilu: Direktiva) je dopolniti ukrepe, ki so bili leta 2004 sprejeti z Uredbo (ES) št. 725/2004² o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih (v nadaljnjem besedilu: Uredba).

Področje uporabe Uredbe je omejeno na varnostne ukrepe na krovu plovil in neposreden odnos med ladjo in pristaniščem. Države članice so prednostno sprejele prav te obveznosti, ki izhajajo predvsem iz Kodeksa ISPS (Mednarodni kodeks o zaščiti ladij in pristanišč), preden so se strinjale, da bodo izvajale dodatne obveznosti na podlagi Direktive. Z Direktivo se dopolnjuje mehanizem, tako da se uvaja sistem varnosti na celotnem območju pristanišča, da bi se zagotovila visoka in enotna stopnja varnosti v vseh evropskih pristaniščih.³

Vzdolž 70 000 kilometrov dolge obale Evropske unije deluje več kot 1 200 trgovskih morskih pristanišč, kar Evropo uvršča med regije z največjim številom pristanišč na svetu. Od teh jih skoraj tisoč (glej točko 6.1) spada na področje uporabe Direktive, namreč vsa pristanišča z eno ali več pristaniškimi infrastrukturami, ki jih ureja varnostni načrt pristanišča, odobren v skladu z Uredbo.

Cilj Direktive je povečati varnost na pristaniških območjih, za katera se Uredba ne uporablja, in doseči, da bi izboljšanje varnosti v pristaniščih podprlo varnostne ukrepe, sprejete na podlagi Uredbe. Medtem ko je za izvajanje varnostnih ukrepov na ravni pristaniške infrastrukture odgovoren predvsem njen upravljavec, so za ustrezne varnostne ukrepe na ravni pristanišča odgovorni predvsem pristaniški organ⁴ in vse službe, zadolžene za ohranjanje varnosti in javnega miru.

Člen 19 Direktive določa, da Komisija oceni upoštevanje Direktive in učinkovitost sprejetih ukrepov najpozneje do 15. decembra 2008 in nato vsakih pet let.

Prvo poročilo je bilo sprejeto 20. januarja 2009.⁵ V tem drugem poročilu o napredku pri izvajanju so predstavljeni ukrepi, sprejeti za spodbujanje izvajanja enotnih varnostnih ukrepov

¹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/65/ES z dne 26. oktobra 2005 o krepitvi varnosti v pristaniščih, UL L 310, 25.11.2005, str. 2.

² Uredba (ES) št. 725/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih, UL L 129, 29.4.2004, str. 6.

³ Direktiva se nanaša samo na morska pristanišča, zato obveznosti ne veljajo za Avstrijo, Republiko Češko, Madžarsko, Luksemburg in Slovaško. Poleg tega Nadzorni organ Efte skrbi za to, da Islandija in Norveška upoštevata svoje obveznosti, izhajajoče iz Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru.

⁴ Pristaniški varnostni organ določi država članica v skladu z določbami člena 5 Direktive.

⁵ COM(2009) 2 final.

v pristaniščih na ravni Unije, napredek, dosežen v zadnjem petletnem referenčnem obdobju, in težave, ki so se pojavile med izvajanjem in še niso bile odpravljene.⁶

To poročilo temelji na:

- povratnih informacijah organov držav članic, pristojnih za pomorsko varnost, in drugih zainteresiranih strani;
- rezultatih inšpekcijskih pregledov, ki jih je Komisija opravila na področju varnosti v pristaniščih;
- nenehnem dialogu z nacionalnimi organi in različnimi akterji iz pomorskega in pristaniškega sektorja.

Poročilo opozarja na nekatere težave, ki so se pojavile pri doseganju zelenih učinkov, pa tudi na splošni učinek, ki ga ima izvajanje Direktive.

2. SKLEPNE UGOTOVITVE IZ PRVEGA POROČILA

V prvem poročilu je bilo poudarjeno, da je večina zadevnih držav članic Direktivo, čeprav je bila sprejeta ob prvem branju s široko podporo Evropskega parlamenta in s soglasjem Sveta, prenesla z veliko zamudo, zaradi česar so bili sproženi postopki za ugotavljanje kršitev, pri katerih je bila v dveh izrečena sodba zaradi neizpolnjevanja obveznosti.⁷

Ob koncu tega obdobja ocenjevanja so bile glavne določbe Direktive nazadnje vključene v notranje pravo velike večine držav članic. Žal so se pri njihovem izvajanju v praksi še vedno pojavljale organizacijske in funkcionalne težave na ravni samih pristanišč, ker lokalne uprave še vedno niso imele vseh potrebnih elementov za izvajanje Direktive v praksi. Glavna težava se je nanašala na **določitev meja pristanišča** z vidika varnosti.

3. SPREMLJEVALNI UKREPI IN NADALJNI UKREPI V ZVEZI Z IZVAJANJEM OD PREJŠNJEGA OBDOBJA OCENJEVANJA

Zamude pri pripravi in sprejetju ukrepov za prenos so imele verižne posledice, saj pristojni organi na ravni pristanišč niso mogli opravljati svojega dela v zvezi z izvajanjem Direktive, dokler nacionalni ukrepi niso bili dokončno sprejeti.

Na splošno so države članice Direktivo prenesle pravilno, kar pomeni, da so bili ukrepi za prenos ustrezno vključeni v zakone in druge predpise. Vendar ti ukrepi pogosto še niso bili izvedeni v praksi na lokalni ravni.

V Direktivi je bilo namreč – v skladu z načelom subsidiarnosti – določeno, da države članice same določijo meje vsakega pristanišča in da se lahko same odločijo, ali bodo Direktivo uporabljale na sosednjih območjih. Poleg tega so morale države članice zagotoviti, da se pravilno pripravijo ocene o varnosti v pristanišču in varnostni načrti pristanišč. Leta 2009 pa precejšnje število pristanišč še vedno ni bilo sposobno izpolnjevati obveznosti iz Direktive.

⁶ Izvajanje Direktive na Hrvaškem še ni bilo vrednoteno.

⁷ Sodba z dne 3. septembra 2009 v zadevi Komisija proti Estoniji (C-464/08) in sodba z dne 3. septembra 2009 v zadevi Komisija proti Združenemu kraljestvu (C-527/08).

Komisija je torej v celotnem obdobju 2009–2013 nadaljevala svoje prizadevanje za zagotovitev boljšega izvajanja Direktive. Delovanje njenih služb je obsegalo pobude pomoči državam članicam in ukrepe nadzora. Osredotočeno je bilo na naslednje:

- pripravo drugega seminarja, posvečenega izvajanju Direktive;
- izvedbo študije o tehničnih vidikih varnosti v pristaniščih (TAPS II), zaupane Skupnemu raziskovalnemu centru (JRC – Ispra);
- zbiranje in razširjanje dobrih praks v okviru odbora MARSEC;
- izvajanje sistema rednega obveščanja o uresničevanju in spremljanju akcijskih načrtov držav članic za dokončanje prenosa Direktive v prakso;
- izvajanje inšpekcijskih pregledov za spremljanje izvajanja Direktive v skladu z Uredbo (ES) št. 324/2008⁸.

4. POMOČ PRI IZVAJANJU DIREKTIVE

4.1. Seminar z dne 21. oktobra 2010

Prvi seminar je bil organiziran septembra 2006, da bi si države članice in Komisija lahko izmenjale informacije o podrobnih pravilih za prenos in izvajanje Direktive. Vendar so države članice, ki so imele največ težav, želele dobiti dodatne informacije o mehanizmi in praksah, ki so že bili uspešno vzpostavljeni v nekaterih pristaniščih Evropske unije.

Komisija je tem željam ustregla in 21. oktobra 2010 organizirala drugi seminar, na katerem so bili predstavljeni različni primeri, ki so prispevali k dvigu standardov varnosti v pristaniščih.

Ta seminar je omogočil prikaz različnih pristopov, predvidenih za **določitev meja pristanišča** z vidika varnosti glede na geografske značilnosti pristaniških območij, njihovo prepletanje s stanovanjskimi območji ali povezavo z industrijskimi in trgovskimi conami. Predstavljene so bile različne rešitve za določitev meja pristaniškega območja, uporabljene v tako različnih primerih, kot so pristanišče ob ustju reke (Bordeaux), zgodovinsko pristanišče (La Vallette), pristanišče, vpeto v zelo gosto urbano omrežje (Salerno), ali eno od največjih pristanišč na svetu (Rotterdam).

Ta delavnica je bila priložnost, da se je opozorilo na temeljne cilje Direktive in poudaril pomen vseh vidikov v zvezi z oceno varnosti v pristaniščih, ki je temelj izvajanja Direktive. Ugotovitve tega seminarja je nato potrdil odbor MARSEC.

4.2. Študija o tehničnih vidikih varnosti v pristaniščih (TAPS II)

Komisija je ob upoštevanju težav, s katerimi so se srečevale nekatere države članice, Skupnemu raziskovalnemu centru (SRC) zaupala izvedbo študije o uporabi Direktive v evropskih pristaniščih.

Ta študija se osredotoča na metodologije, ki spodbujajo ustrezno uporabo Direktive, in tehnična sredstva za njeno izvajanje. Njen cilj je pomagati določiti skupna merila za uresničevanje ciljev Direktive s pripravo minimalnih standardov, priporočil, smernic in zbirke

⁸ Uredba Komisije (ES) št. 324/2008 z dne 9. aprila 2008 o določitvi revidiranih postopkov za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju pomorske varnosti, UL L 98, 10.4.2008, str. 5.

dobrih praks. Prav posebna pozornost je bila namenjena **opredelitvi meja pristanišča**, in sicer zaradi težav ali oklevanj nekaterih držav članic pri opredelitvi področja uporabe Direktive in varnostnih ukrepov v pristaniščih na splošno. V končnem poročilu je predlagana metodologija, v kateri sta predvideni dve fazi zaporednih preverjanj. Namen prve faze je opredeliti pristaniške infrastrukture in druge značilnosti, ki so del istega pristanišča, medtem ko je namen druge na podlagi analize tveganj opredeliti meje pristanišča, da se zagotovi najučinkovitejša stopnja varnosti v pristanišču.

Preden je bilo končno poročilo o študiji poslano Komisiji, je Inštitut za zaščito in varnost državljanov SRC 9. in 10. marca 2011 v Ispri (Italija) organiziral srečanje z vsemi zainteresiranimi stranmi, med katerimi je bilo 14 predstavnikov držav članic in pristaniške industrije. Na njem so predstavili predhodne ugotovitve in priporočila študije ter razpravljali o njih, kar je avtorjem študije omogočilo potrditev njihovih ugotovitev.

Rezultati študije TAPS II so bili 20. septembra 2011 poslani odboru MARSEC. Nekateri predlogi, zlasti predlogi za razvoj sistemske metodologije za izvajanje analize tveganj v dveh fazah, da se določijo meje pristanišča, so bili predstavljeni kot še posebej koristna in učinkovita orodja za analizo, ki jo je treba izvesti pred izvajanjem Direktive v praksi.⁹

Članom odbora je bil 24. januarja 2012 predložen delovni dokument o poglavju v zvezi z določitvijo meja pristanišča. Države članice so na splošno menile, da bo pristop, predstavljen v študiji, omogočil odpravo nekaterih težav pri določitvi geografskih meja pristanišča. Vendar je bila obvezna uporaba take metodologije odločno zavrnjena, toda ugotovitve iz študije TAPS II bi se lahko – po posameznih primerih in nezavezujoče – uporabile pri prihodnjem petletnem pregledu ocen varnosti v pristaniščih.

5. NADZOR NAD IZVAJANJEM DIREKTIVE

5.1. Spremljanje akcijskih načrtov za dokončanje prenosa Direktive v prakso

Komisija je leta 2009 vzpostavila sistem, ki ji omogoča, da redno prejema informacije držav članic o izvajanju Direktive. Z organi držav članic je bil vzpostavljen intenziven dialog, da bi se redno pridobivale zanesljive informacije o obsegu izvajanja ocen in sprejetju varnostnih načrtov za pristanišča.

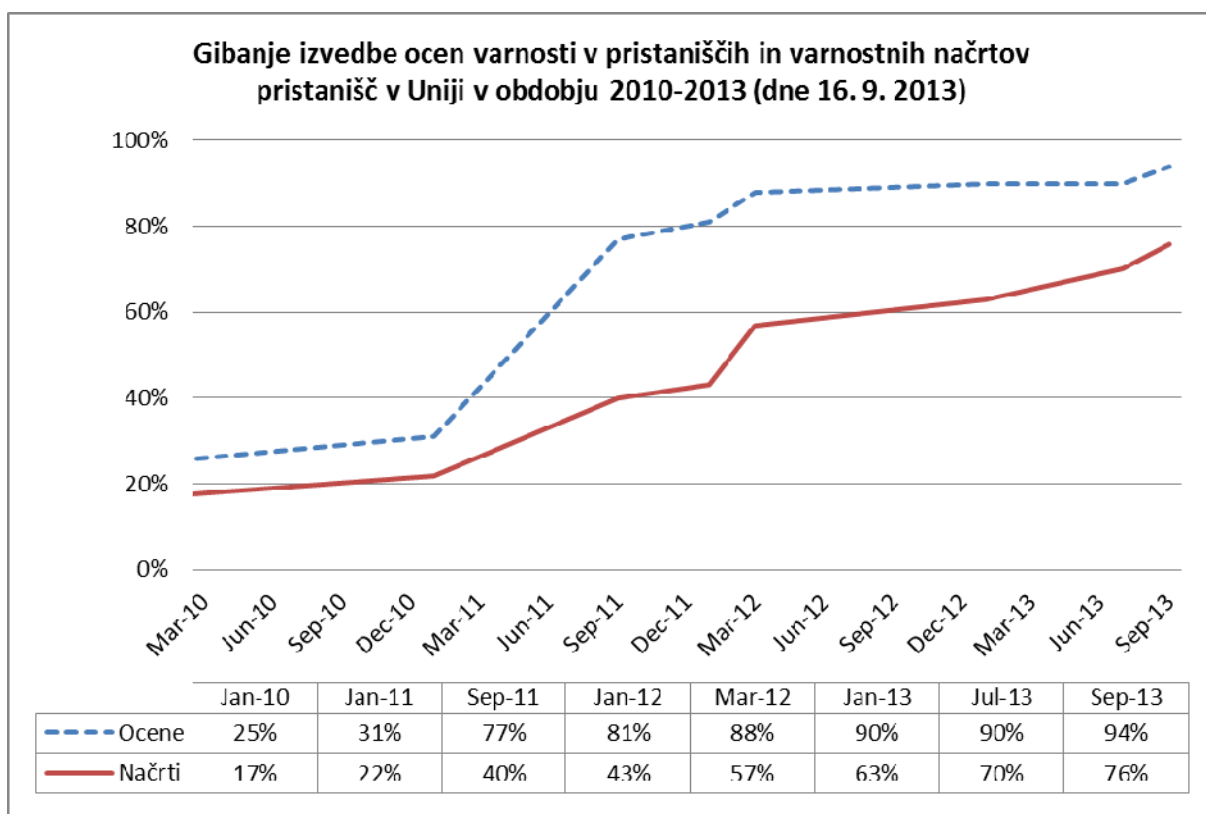
Od držav članic z največjimi zamudami pri izpolnjevanju njihovih obveznosti se je zahtevalo, naj pošljejo nacionalne akcijske načrte z natančnimi datumi zapadlosti za izvedbo ocen in načrtov. Poleg tega so se zahtevala redna vmesna poročila, da bi se preverilo ustrezno izpolnjevanje obveznosti.

Položaj se je hitro izboljšal v državah članicah, ki imajo manj kot 30 pristanišč. V tej skupini držav članic so bile opravljene skoraj vse ocene ter pripravljenih in odobrenih je bilo 96 % varnostnih načrtov pristanišč.

Nasprotno je bil v državah članicah, ki imajo več kot 30 pristanišč, napredek mnogo počasnejši. Trenutno je mogoče ugotoviti, da je bilo dejansko opravljenih 92 % ocen ter da je bilo pripravljenih in odobrenih malo več kot dve tretjini (70 %) varnostnih načrtov pristanišč. Zamude so bile ugotovljene predvsem v Združenem kraljestvu, Španiji, Grčiji in Nemčiji.

⁹ Med inšpekcijskimi pregledi so bili večkrat potrjeni pedagoška vrednost in izhodišča za razmislek, predlagani s študijo TAPS II.

Zaradi pomanjkanja volje teh držav članic, da bi pokazale svojo odločenost za prednostno izvajanje Direktive, je Komisija sprožila postopke za ugotavljanje kršitev (glej točko 5.3).



5.2. Inšpekcijski pregledi, ki jih Komisija izvaja za spremljanje izvajanja Direktive

Postopki za spremljanje izvajanja Direktive so bili izvedeni med inšpekcijskimi pregledi Komisije v skladu z Uredbo (ES) št. 324/2008.

Delovni program za izvajanje inšpekcijskih pregledov na področju pomorske varnosti od leta 2009 sistematično vključuje sklop, ki omogoča preverjanje, ali so bili postopki za spremljanje izvajanja Direktive pravilno izvedeni.

Vendar so se do leta 2012 pri inšpekcijskih pregledih na žalost ugotavljale zamude pri izvajanju v praksi, ker uprave na lokalni ravni niso prejele potrebnih navodil in sredstev za izvajanje ocen varnosti v pristaniščih.

Pri inšpekcijskih pregledih, opravljenih od leta 2012 na ravni nacionalnih uprav in neposredno na vzorcu pristanišč, je bilo mogoče ugotoviti, da čeprav je splošni okvir za izvajanje Direktive zdaj pravilno vzpostavljen, obstaja velika razlika med cilji izboljšanja varnosti v pristaniščih in še vedno nepopolnimi rezultati, ugotovljenimi na terenu. Inšpektorji med drugim redno poročajo o tem, da ocene niso bile izvedene v skladu z ustreznimi postopki, da načrti niso v skladu z rezultati ocene, da še vedno niso bili imenovani uradniki za varnost v pristaniščih, da sistem rednega nadzora nad varnostnimi načrti pristanišč ni pravilno zagotovljen ali da zahteve glede usposabljanja in vaj niso izpolnjene.

5.3. Postopki za ugotavljanje kršitev

Čeprav je bila Komisija v stalnem dialogu z vsemi državami članicami, da bi dosegla enotno in skladno izvajanje Direktive, je bila v obdobju 2009–2013 prisiljena sprožiti pet postopkov za ugotavljanje kršitev.

Tri od teh zadev se nanašajo na nepopolno izvajanje Direktive zaradi zamud pri izvedbi ocen varnosti v pristaniščih in sprejetju varnostnih načrtov pristanišč. Ti postopki se nanašajo na Grčijo, Španijo in Združeno kraljestvo, ki so se zdaj lotili novih akcijskih načrtov, da bi ocene in načrte v celoti izvedli do prvega četrtletja leta 2014.

Druga dva postopka se nanašata na neskladno uporabo Direktive, ki je bila ugotovljena med izvajanjem inšpekcijskih pregledov:

- prvi se je nanašal na pristanišče Malmö (Švedska), v katerem so inšpektorji ugotovili, da je bilo enajst pristaniških infrastruktur, ki sestavljajo pristanišče, opredeljenih kot enajst posameznih pristanišč, da bi se izognili izvajanju bistvenih določb Direktive. Ta postopek se je lahko zaključil po reviziji ocene varnosti v pristaniščih, ki je privedla do določitve enega samega pristanišča Malmö (Malmö Hamn), sestavljenega iz enajstih pristaniških infrastruktur;¹⁰
- drugi se nanaša na pristanišča dežele Mecklenburg-Vorpommern (Nemčija), v katerih je bilo pri inšpekcijskih pregledih ugotovljeno, da ocene varnosti v pristaniščih in varnostni načrti pristanišč še niso bili ne pripravljeni in ne izvedeni. Nemški organi so se po prejetju obrazloženega mnenja dogovorili, da bodo izvedli nove ocene varnosti v pristaniščih, ki imajo več pristaniških infrastruktur, da bi pripravili varnostne načrte pristanišč, ki so v skladu z obveznostmi iz Direktive.

6. POSEBNE TOČKE, IZHAJAJOČE IZ VREDNOTENJA

6.1. Kritična velikost pristanišč, za katere veljajo zahteve izvajanja Direktive v praksi

Med razgovori z različnimi zainteresiranimi stranmi te pogosto menijo, da je Direktiva na splošno dobro zasnovana za velika pristanišča z močno trgovinsko dejavnostjo, vendar da se več težav pojavlja pri njeni prilagoditvi za majhna pristanišča.

Opozoriti je treba, da se Direktiva uporablja za vsako pristanišče držav članic, v katerem se nahaja ena ali več pristaniških infrastruktur, ki jih ureja odobren varnostni načrt pristanišča v skladu z Uredbo (ES) št. 725/2004 (člen 2(2)), in da države članice zagotovijo, da so varnostni ukrepi v pristaniščih tesno usklajeni z ukrepi, sprejetimi na podlagi Uredbe (člena 4 in 7). V Direktivi je določeno, da države članice same določijo meje vsakega pristanišča in da se lahko same odločijo, ali bodo Direktivo uporabljale na sosednjih območjih.

Sozakonodajalci so tako, da bi zagotovili uravnoteženo uvedbo ustreznih ukrepov v skladu z načelom sorazmernosti, v členu 2(4) določili, da imajo ustrezne določbe Uredbe prednost pred določbami Direktive, kadar država članica meje pristaniške infrastrukture v smislu Uredbe (ES) št. 725/2004 opredeli tako, da dejansko vključujejo celotno pristanišče.

¹⁰ Pri nadaljnjem inšpekcijskem pregledu je bila preverjena in potrjena skladnost izvajanja Direktive v Malmö.

Države članice so to določbo obširno uporabile v pristaniščih, ki imajo eno samo pristaniško infrastrukturo v smislu Uredbe. Na podlagi ocene varnosti v pristanišču so bile meje pristanišča zelo pogosto (a ne vedno) opredeljene tako, da so sovpadale z mejami pristaniške infrastrukture. Tako je bilo 586 od 1052 pristanišč¹¹, v katerih se nahaja ena ali več pristaniških infrastruktur, ki jih ureja odobren varnostni načrt pristanišča v skladu z Uredbo, obravnavanih, kot da spadajo pod določbe člena 2(4) Direktive, kar znaša 55 % pristanišč v Evropski uniji. Ta položaj je bil še posebej opazen v državah članicah z majhnimi pristanišči, razpršenimi vzdolž obal ali po otokih.¹²

6.2. Poznavanje groženj in ozaveščanje akterjev

Ocenjevanje varnosti omogoča opredelitev imetja in infrastruktur, ki jih je treba zaščititi pred grožnjami in nevarnostmi, povezanimi s pristaniškimi dejavnostmi. Naslednja faza je določitev in izvedba ustreznih ukrepov za spopadanje z grožnjami na vsaki od treh opredeljenih stopenj tveganja (normalni, rastoči in povečani) s posebnimi postopki in uporabo tehnične opreme, ki ustreza posebnostim pristanišč in omogoča ustrezen odziv na morebitno ranljivost infrastruktur.

Z Direktivo je bila odprta možnost ustanovitve odborov za varnost v pristaniščih, ki so zadolženi za praktično svetovanje (uvodna izjava 9). V državah članicah, ki so vzpostavile tovrstno strukturo, to običajno sestavljajo krajevni predstavniki uprav, zadolženih za varnost (policije, obalne straže, službe za pomorske zadeve, carine, orožnikov itd.). S tem je vzpostavljen ustrezen forum za nujno izmenjavo informacij za zagotovitev razširjanja znanja o grožnjah in spodbujanje ozaveščanja vseh zadevnih akterjev.

Krepitev ozaveščenosti o varnosti v pristaniščih je del splošne varnostne politike, s katero je treba seznaniti celotno osebje pristanišča (to je osebje pristaniških podjetij, pa tudi osebje zunanjih podjetij, ki sodelujejo v pristaniški dejavnosti) in različne uporabnike pristanišča. Ukrepi ozaveščanja so odlično sredstvo za zagotovitev učinkovitega razširjanja upoštevanja varnostnih ukrepov in ustreznega poučevanja o tem. Pomembno je, da se varnostni ukrepi dojemajo kot sredstva, ki spodbujajo uresničevanje in razvoj gospodarskih dejavnosti pristanišča.

Boljše upoštevanje zahtev v zvezi z usposabljanjem osebja in izvajanjem vaj za varnost v pristaniščih,¹³ kot se to redno poudarja v poročilih o inšpekcijskih pregledih, bi omogočilo tudi dvig splošne ravni znanja, potrebnega za varnost v pristaniščih.

6.3. Preverjanje varnostnih načrtov pristanišča in nadzor nad njimi

Države članice morajo v skladu s členom 13 Direktive zagotoviti preverjanje, ki jim omogoča izvajanje ustreznega in rednega nadzora nad varnostnimi načrti pristanišč in njihovim

¹¹ Razliko v primerjavi s številko, navedeno v poročilu iz leta 2009 (754 pristanišč), je mogoče pojasniti z dejstvom, da nekatere države članice pristanišč, ki spadajo pod določbe člena 2(4), sprva niso vključile na svoje sezname pristanišč, na katere se nanaša Direktiva. To je bilo na zahtevo Komisije popravljeno (podatki z dne 16. septembra 2013).

¹² Velik delež pristanišč z eno samo pristaniško infrastrukturo imajo Finska (65/78, tj. 83 %), Švedska (131/162, tj. 81 %), Grčija (82/119, tj. 69 %), Združeno kraljestvo (119/175, tj. 68 %) in Danska (51/82, tj. 62 %).

¹³ Po pripravi priročnika o vajah in usposabljanju za varnost v pristaniščih je bila 4. maja 2012 opravljena vaja v pristanišču Antwerpen (Belgija). To vajo so lahko spremljali opazovalci iz držav članic in Komisije.

izvajanjem. To je ključna točka, ki zaradi zamud pri prenosu, pa tudi zaradi neujemanja med zastavljenimi cilji in sredstvi, potrebnimi za izvajanje teh preverjanj, še vedno ni dosegla polnega zagona v vseh državah članicah.

Vsaka država članica je razvila svoj sistem nadzora glede na svojo notranjo organizacijo in razpoložljiva sredstva. Ta vloga nadzora je bila dodeljena bodisi osrednjim upravam bodisi krajevnim upravam ali celo mešanim ekipam, ki združujejo več upravnih organov (promet, policija, carina, kapitanija itd.). Cilj revizij je preveriti, ali so načrti v skladu s predpisi, ali varnostni ukrepi dejansko ustrezajo zahtevam iz načrta in ali se ti ukrepi pravilno izvajajo.

Te naloge se izvajajo v skladu z delovnim programom, ki se sprejme vsake toliko časa. V primeru neizpolnjevanja obveznosti se izdela predlog za popravilo tega programa. Na podlagi poročila, predloženega pristojni upravi, se lahko zahteva nova ocena varnosti v pristanišču ali posodobitev načrta. Pomembna naloga služb za inšpekcijske preglede je preveriti dejansko usklajevanje med ukrepi, sprejetimi na ravni pristaniških infrastruktur, in ukrepi, predvidenimi na ravni pristanišča. Spremljanje popravnih ukrepov je včasih mogoče zagotoviti pri nenapovedanih revizijah operativne kakovosti uvedenih ukrepov.

Poročila revizorjev in poročila inšpektorjev Komisije so podlaga, na kateri nacionalni organi svetujejo in pomagajo pristojnim organom v pristaniščih za odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti. To prakso je treba spodbujati in razvijati; žal nekatere države članice še vedno niso vzpostavile potrebnih struktur za redno in ustrezno zagotavljanje tega nadzora nad skladnostjo.¹⁴ Pomembno je, da se čim hitreje zagotovijo človeški viri ali finančna sredstva, potrebna za te naloge nadzora. Pozornost, namenjena tej točki, bo v prihodnosti še okrepljena, saj je treba sedanje sisteme nadzora nad varnostnimi načrti pristanišč na splošno še izboljšati.

7. SKLEPNA UGOTOVITEV

Iz vrednotenja izvajanja Direktive 2005/65/ES je razvidno, da je treba ukrepe, potrebne za doseg celovitega izvajanja vseh določb Direktive, v večini držav članic še izboljšati.

Vendar izkušnje, pridobljene v okviru preverjanja izvajanja Direktive, kažejo, da je bil dosežen pomemben napredek. Stopnja varnosti v evropskih pristaniščih se je nedvomno povečala. Izvajanje Uredbe v povezavi z uporabo Direktive je omogočilo vzpostavitev verodostojnega okvira za preprečevanje ogrožanja varnosti v pristaniščih in zagotovitev ustrezne zaščite za pomorske in pristaniške dejavnosti. Čeprav je učinek teh ukrepov težko oceniti, kar se tiče odvratanja terorističnih napadov, se pristaniški organi strinjajo, da so učinki glede tihotapstva, kraj in zlonamernih dejanj precejšnji, saj so ti v očitnem upadu. Poleg tega je uvedba varnostnih ukrepov pogosto privedla do ponovne preučitve organizacije pristanišč, na primer pretoka in skladiščenja blaga, nadzora nad dostopom do različnih delov pristanišča ali določitve območij z omejenim dostopom. Ti ukrepi so se izkazali za odlično priložnost za izboljšanje učinkovitosti pristaniških dejavnosti v zelo konkurenčnem okolju.

Kot je Komisija opozorila v svojem sporočilu¹⁵ z dne 23. maja 2013 „*Pristanišča: gonilo rasti*“, je trgovina Evropske unije s preostalim svetom in znotraj enotnega trga močno odvisna od pristanišč. Varnost pristanišč in dostopa do njih je torej bistvena za zagotavljanje celovite

¹⁴ V okviru izmenjave informacij se je od držav članic zahtevalo, naj zagotovijo povzetke svojih programov. Nekatere so predložile natančne številke o zaposlenih revizorjih in načrtovanih izvedbah revizij v pristaniščih, medtem ko druge niso bile sposobne poslati tako natančnih informacij.

¹⁵ COM(2013) 295 final.

varnosti pomorskega prometa. Varnostni pogoji v pristaniščih zahtevajo visoko stopnjo nadzora držav članic in pripravljenost vseh zadevnih akterjev, da se zagotovi visoka in enotna stopnja varnosti v vseh evropskih pristaniščih. Zato si morajo vsi zadevni akterji še naprej prizadevati za stalno izboljševanje preventivnih, zaščitnih in odzivnih mehanizmov za boj z novimi grožnjami. Sistemi varnosti pristaniških infrastruktur in sistemi varnosti pristanišča se morajo zato odlično dopolnjevati. Učinkovita razmerja med pristaniščem, njegovimi infrastrukturami in ladjami, ki pristajajo v njih, ostajajo velik izziv za upravljavce in uprave.

Države članice bodo morale v prihodnjih mesecih pregledati ocene varnosti v pristaniščih in varnostne načrte pristanišč v skladu s členom 10 Direktive, ki ta pregled določa vsaj enkrat na pet let. Komisija zato meni, da bi se po potrebi za opredelitev meja pristanišč lahko koristno uporabila **metodologija, izdelana v študiji TAPS II**, ob ustreznem upoštevanju vodne površine.

Poleg tega bo večletni delovni program inšpekcijskih pregledov Komisije prešel v fazo bolj poglobljenega preverjanja. To bo na primer vključevalo nadaljnje preverjanje izvajanja in uporabe postopkov, določenih z varnostnimi načrti pristanišč, ki se uporabljajo za potnike in vozila ob vkrcanju na trajekte ro-ro (ki so po naravi še posebej ranljivi), ali tudi preverjanje, ali zadevne države članice sodelujejo pri oceni varnosti v pristaniščih na obeh koncih pomorske povezave v primeru storitev mednarodnega pomorskega prometa.

Komisija bo še naprej sodelovala z državami članicami, da bi se izvajanje Direktive izboljšalo, pri čemer je skupni cilj še boljša zaščita pristanišč Evropske unije v korist vseh uporabnikov pristanišč, uporabnikov prevoznih sredstev, ekonomije pomorskega prometa in družbe na splošno. Še naprej bo skrbno spremljala ustrezno izvajanje te direktive in po potrebi sprožila postopke za ugotavljanje kršitev.