



Bruselj, 25.4.2019
COM(2019) 191 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Tretje poročilo o vrednotenju izvajanja direktive o krepitvi varnosti v pristaniščih

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Tretje poročilo o vrednotenju izvajanja direktive o krepitvi varnosti v pristaniščih

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 navedene Uredbe je omejeno na varnostne ukrepe na krovu ladij ter neposredne stike med ladjami in pristanišči. Države članice so se prednostno zavezale prav tem obveznostim, ki izhajajo predvsem iz Kodeksa ISPS (Mednarodni kodeks o zaščiti ladij in pristanišč), preden so se strinjale, da bodo izvedle dodatne obveznosti v okviru sprejetja 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, ki zagotavljajo neposredne pomorske storitve³.

Vzdolž 70 000 km dolge obale v Evropski uniji, ki je ena od svetovnih regij z največjim številom pristanišč, se upravlja več kot 1 200 komercialnih pomorskih pristanišč. Od teh jih približno 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 izboljšati usklajevanje varnosti na območjih pristanišč, za katera se Uredba ne uporablja, in poleg tega 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 upravljavec⁴, so za ustrezne varnostne ukrepe na ravni pristanišča odgovorni predvsem pristaniški organ⁵ in organi, ki so odgovorni za ohranjanje javnega miru ter varnosti in varnostnih ukrepov na pristaniškem območju (na javnih in delovnih območjih).

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

Prvo poročilo je bilo sprejeto 20. januarja 2009, drugo pa 18. novembra 2013⁶. V tem tretjem poročilu o napredku pri izvajanju Direktive so opisani ukrepi, sprejeti za spodbujanje

¹ Direktiva 2005/65/ES Evropskega parlamenta in Sveta 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 Nadzorni organ Efte skrbi za to, da Islandija in Norveška izpolnujeta svoje obveznosti, ki izhajajo iz Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru.

⁴ V veliki večini primerov so upravljavci pristaniške infrastrukture zasebni izvajalci.

⁵ Pristaniški varnostni organ imenuje država članica v skladu s členom 5 Direktive.

⁶ COM(2009) 2 final in COM(2013) 792 final.

izvajanja enotnih varnostnih ukrepov v pristaniščih na ravni Unije, napredek, dosežen v zadnjem petletnem referenčnem obdobju, in težave, ki so se pojavile med obdobjem izvajanja in še niso odpravljene.

Poročilo temelji na:

- povratnih informacijah organov držav članic, pristojnih za pomorsko varnost, in drugih zainteresiranih strani;
- rezultatih številnih inšpekcijskih pregledov varnosti v pristaniščih, ki jih je Komisija opravila zaradi spremljanja izvajanja te direktive v referenčnem obdobju;
- 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 izvajanja Direktive.

2. SKLEPNE UGOTOVITVE PRVEGA IN DRUGEGA POROČILA

V prvem poročilu je bilo poudarjeno, da je večina zadevnih držav članic določbe Direktive prenesla z veliko zamudo, čeprav je bila Direktiva v Evropskem parlamentu sprejeta na prvi obravnavi in s široko podporo, v Svetu pa soglasno. Zato so bili sproženi postopki za ugotavljanje kršitev, pri katerih je bila v dveh izrečena sodba zaradi neizpolnjevanja obveznosti⁷.

Na koncu tega obdobja vrednotenja je velika večina držav članic končno prenesla določbe Direktive v nacionalno pravo. Žal pa so se pri zagotavljanju njihovega praktičnega izvajanja še vedno pojavljale organizacijske in funkcionalne težave na ravni pristanišč, ker lokalne uprave še vedno niso imele vseh potrebnih sredstev za zagotovitev praktičnega izvajanja Direktive. Glavna težava se je nanašala na določitev meja pristanišča z vidika varnosti.

Iz drugega poročila je razvidno, da je bil dosežen precejšen napredek, vendar da je treba ukrepe, potrebne za izvajanje vseh določb Direktive v celoti, v večini držav članic še vedno izboljšati. Raven varnosti v evropskih pristaniščih se je zvišala, kombinacija izvajanja Uredbe in uporabe Direktive pa je omogočila vzpostavitev verodostojnega okvira za preprečevanje kršitev varnosti v pristaniščih ter zagotovitev ustrezne zaščite za pomorske in pristaniške dejavnosti. Uvedba varnostnih ukrepov je pogosto privedla do pregleda organizacije pristanišč, na primer premeščanja in skladiščenja blaga, nadzora nad dostopom do različnih delov pristanišča ali določitve območij z omejenim dostopom. Ti ukrepi so se izkazali za zelo pomembne za povečanje učinkovitosti pristaniških dejavnosti v zelo konkurenčnem okolju.

⁷ Sodbi z dne 3. septembra 2009 v zadevah C-464/08, Komisija proti Estoniji, in C-527/08, Komisija proti Združenemu kraljestvu.

3. PODPORNİ UKREPI IN UKREPI SPREMLJANJA OD PREJŠNJEGA OBDOBJA VREDNOTENJA

Direktiva v skladu z načelom subsidiarnosti določa, da bi morale države članice same določiti meje vsakega pristanišča in da se lahko pristanišča sama odločijo, ali bi bilo treba Direktivo uporabljati tudi na sosednjih območjih. Poleg tega bi morale države članice zagotoviti, da se ustrezno pripravijo ocene varnosti v pristaniščih in varnostni načrti pristanišč. Vendar leta 2014 precej pristanišč še vedno ni bilo sposobnih izpolnjevati obveznosti iz Direktive.

Komisija si je zato v obdobju 2014–2018 še naprej prizadevala za zagotovitev učinkovitejšega izvajanja Direktive. Ukrepi, ki jih je sprejela Komisija, so bili v obliki pobud za pomoč državam članicam in robustnega programa spremljanja dejavnosti, ki so se izvajale s številnimi inšpekcijskimi pregledi.

Izvajanje Direktive 2005/65/ES se je v obdobju 2014–2018 spremljalo s:

- 17 inšpekcijskimi pregledi nacionalnih uprav;
- 41 inšpekcijskimi pregledi pristanišč.

Ti ukrepi so bili osredotočeni na naslednja glavna področja:

- vzdrževanje sistema rednega poročanja o uresničevanju in izvajanju akcijskih načrtov v državah članicah za zagotovitev praktičnega izvajanja Direktive;
- izvajanje zgoraj navedenih 58 inšpekcijskih pregledov za spremljanje izvajanja Direktive v skladu z Uredbo (ES) št. 324/2008⁸, kakor je bila spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2016/462, ter zbiranje in razširjanje dobrih praks v okviru odbora MARSEC.

4. SPREMLJANJE IZVAJANJA DIREKTIVE

4.1. Spremljanje akcijskih načrtov za dokončanje praktičnega izvajanja Direktive

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 trajen dialog, da bi se redno pridobivale zanesljive informacije o obsegu izvajanja ocen in sprejetju varnostnih načrtov za pristanišča. Poleg tega so letna poročila držav članic o spremljanju, ki so predložena Komisiji, podlaga za spremljanje statusa ocen varnosti v pristaniščih in načrtov služb Komisije.

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

Postopke za spremljanje izvajanja Direktive je Komisija izvedla med inšpekcijskimi pregledi v skladu z Uredbo (ES) št. 324/2008, kakor je bila spremenjena.

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, kakor je bila spremenjena UL L 98, 10.4.2008, str. 5.

Inšpekcijski pregledi na ravni nacionalnih uprav in neposredno na vzorcu pristanišč so pokazali, da se sicer splošni pravni okvir za izvajanje Direktive pravilno uporablja, vendar še vedno obstaja vrsta ponavljajočih se skupnih težav v zvezi z ustreznim izvajanjem na ravni pristanišč držav članic, kot so opisane v nadaljevanju.

Še vedno niso bila odpravljena neskladja med ciljem izboljšanja usklajevanja varnosti v pristaniščih med lokalnimi organi, upravljavci pristanišč in javnimi organi kazenskega pregona ter še vedno nepopolnimi rezultati, ki so bili dejansko sporočeni, čeprav je bil v zadnjih letih dosežen precejšen napredek.

Opredelitev meja pristanišč za varnostne namene za nekatere države članice še vedno predstavlja težavo, in sicer kljub pomoči Komisije, ki je vključevala dva seminarja, organizirana septembra 2006 in oktobra 2010, ter študijo o tehničnih vidikih varnosti na območju pristanišč (TAPS II), katere izvedba je bila zaupana Skupnemu raziskovalnemu središču (JRC Ispra). Študija TAPS II daje jasne smernice glede opredelitve varnostnih meja v pristaniščih, ki je podlaga za določitev obsega ukrepov v okviru varnostnega načrta pristanišča, opredeljenih v Prilogi II k tej direktivi.

Druga bistvena težava se nanaša na pregled ocen varnosti v pristaniščih in varnostnih načrtov pristanišč. Države članice v skladu s členom 10 Direktive zagotovijo, da se ocene varnosti v pristaniščih in varnostni načrti pristanišč vsaj vsakih pet let ustrezno pregledajo. Inšpekcijski pregledi so pokazali, da se ta redni petletni pregled še ne izvaja povsod. Kljub spremembam ali ukinitvam, povezanim s pristaniškimi infrastrukturami, ocene varnosti v pristaniščih in varnostni načrti pristanišč niso bili pregledani, petletni rok pa se v več primerih ni upošteval.

Poleg tega so inšpekcijski pregledi Komisije v pristaniščih držav članic razkrili težave, s katerimi se nekatera pristanišča srečujejo pri vzpostavljanju postopka pregleda ocen varnosti v pristaniščih in varnostnih načrtov pristanišč vsakih pet let. Ena od njih je zlasti veliko število organov in akterjev, vključenih v postopek revizije in odobritve, ki ga je treba načrtovati precej pred iztekom petletnega obdobja.

Poleg tega nekatere države članice še vedno niso zagotovile ustreznega nadzora nad varnostnimi načrti pristanišč in njihovim izvajanjem, kot se zahteva s členom 13(1), z rednim sistemom spremljanja in inšpekcijskih pregledov ter inšpekcijskimi pregledi, ki so potrebni v zvezi s pristaniško infrastrukturo v vsakem pristanišču, kot je določeno v členu 9(4) Uredbe (ES) št. 725/2004.

Druge pomanjkljivosti se nanašajo na upoštevanje vseh zahtev pri pripravi ocene varnosti v pristanišču ali neskladja med ocenami varnosti v pristaniščih in varnostnimi načrti pristanišč.

4.3. Postopki za ugotavljanje kršitev

Zmanjšanje števila sproženih postopkov za ugotavljanje kršitev prav tako kaže velik napredek pri izvajanju Direktive.

Kot je navedeno v drugem poročilu, je bilo treba v obdobju 2009–2013 sprožiti pet postopkov za ugotavljanje kršitev; trije primeri so bili povezani z zamudami v zvezi z izvajanjem Direktive na ravni držav članic, preostala dva pa z nepravilnim izvajanjem, ugotovljenim med inšpekcijskimi pregledi.

V obdobju 2014–2018 je potekal samo en postopek za ugotavljanje kršitev, in sicer zaradi nepravilnega izvajanja Direktive. Evropsko sodišče je 6. aprila 2017 izreklo sodbo v zadevi C-58/16. Nemška dežela Severno Porenje - Vestfalija za vrsto pristanišč ni opredelila meja, odobrila ocen varnosti v pristaniščih in varnostnih načrtov pristanišč ter imenovala uradnikov za varnost v pristanišču. V začetku leta 2018 je Nemčija potrdila, da vsa pristanišča v Severnem Porenju - Vestfaliji zdaj izpolnjujejo določbe Direktive in da Nemčija izvršuje sodbo Sodišča.

5. POSEBNE TOČKE, KI IZHAJAJO IZ OCEN

5.1. Kritična velikost pristanišč, za katera veljajo zahteve glede praktičnega izvajanja Direktive

Med razgovori z različnimi zainteresiranimi stranmi je bilo pogosto slišati, da je Direktiva na splošno dobro zasnovana za velika pristanišča z močno trgovsko dejavnostjo, njeno izvajanje pa je težavnejše za mala pristanišča.

Opozoriti bi bilo treba, da se Direktiva uporablja za vsa pristanišča držav članic z eno ali več pristaniškimi infrastrukturami, ki jih ureja varnostni načrt pristanišča, odobren v skladu z Uredbo (ES) št. 725/2004 (člen 2(2)), in da morajo države članice zagotoviti, da so varnostni ukrepi v pristaniščih natančno usklajeni z ukrepi, sprejetimi na podlagi Uredbe (člena 4 in 7). V Direktivi je določeno, da bi morale države članice same določiti meje vsakega posameznega pristanišča, pri čemer jim je prepuščena prosta presoja, ali bodo Direktivo uporabljale na sosednjih območjih, če ta vplivajo na varnost zadevnega pristanišča.

Sozakonodajalca sta tako zaradi zagotovitve uravnoteženega izvajanja koristnih ukrepov v skladu z načelom sorazmernosti uporabila možnost iz člena 2(4), 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 je dejansko zajeto celotno pristanišče.

Države članice to določbo pogosto uporabljajo v pristaniščih, ki imajo eno samo pristaniško infrastrukturo v smislu Uredbe. Na podlagi ocene varnosti v pristanišču so meje pristanišča zelo pogosto (vendar ne vedno) opredeljene tako, da sovpadajo z mejami pristaniške infrastrukture. Tako se je za 405 od 1 087 pristanišč z eno ali več pristaniškimi infrastrukturami, ki jih ureja varnostni načrt pristanišča, odobren v skladu z Uredbo, štelo, da zanje veljajo določbe člena 2(4) Direktive; to pomeni, da veljajo za 37,2 % pristanišč v

Evropski uniji. To zlasti velja za države članice z majhnimi pristanišči, razpršenimi vzdolž obal ali po otokih⁹.

5.2. Poznavanje groženj in ozaveščanje akterjev

Zaradi dela, opravljenega med ocenjevanjem varnosti, je mogoča opredelitev imetja in infrastrukture, ki jih je treba zaščititi pred grožnjami in tveganji namernega nezakonitega ravnanja, povezanimi s pristaniškimi dejavnostmi. Naslednja faza vključuje določitev in izvajanje ustreznih ukrepov za spopadanje z grožnjami na vsaki od treh opredeljenih stopenj tveganja (normalni, rastoči in visoki) s posebnimi postopki in uporabo tehnične opreme, ki je prilagojena potrebam pristanišč in omogoča ustrezen odziv na morebitno ranljivost infrastrukture.

Direktiva je omogočila ustanovitev odborov za varnost v pristaniščih, pristojnih za praktično svetovanje (uvodna izjava 9). V državah članicah, ki so vzpostavile tovrstno strukturo, le-to običajno sestavljajo lokalni predstavniki organov, pristojnih za varnost (policija, obalna straža, služba za pomorske zadeve, carina itd.), v večini primerov pa tudi zasebni izvajalci, ki delujejo v pristanišču. S tem sta vzpostavljena ustrezen forum za nujno izmenjavo informacij in forum za razširjanje znanja o grožnjah, s čimer se spodbuja ozaveščanje med vsemi zainteresiranimi stranmi.

Krepitev ozaveščenosti o varnosti v pristaniščih je del splošne varnostne politike, s katero morajo biti seznanjeni celotno osebje pristanišča (tj. osebje pristaniških podjetij, pa tudi osebje zunanjih podjetij, vključenih v pristaniške dejavnosti) in različni uporabniki pristanišča. Dejavnosti ozaveščanja so ključno orodje za zagotavljanje učinkovitega razširjanja informacij in ustreznega ozaveščanja v zvezi z varnostnimi ukrepi. Pomembno je, da se varnostni ukrepi obravnavajo kot sredstvo za spodbujanje gospodarskih dejavnosti pristanišča in njihovega razvoja.

5.3. Pregledi varnostnih načrtov pristanišča in nadzor nad njimi

Države članice v skladu s členom 13 Direktive izvajajo preglede tako, da lahko ustrezno in redno spremljajo varnostne načrte pristanišč in njihovo izvajanje. To je ključna točka, ki se predvsem zaradi neskladja med zastavljenimi cilji in sredstvi, potrebnimi za izvajanje takih preverjanj, v vseh državah članicah še vedno ne izvaja ustrezno.

Vsaka država članica je glede na svojo notranjo organizacijo in razpoložljive človeške vire razvila svoj sistem spremljanja. Ta vloga spremljanja je dodeljena centralni ali lokalni upravi ali celo mešanim ekipam, ki združujejo več upravnih organov (ministrstvo za promet, policija, carina, kapitanije itd.). Cilj revizij je preveriti, ali so načrti v skladu s pravili in določbami Priloge II k Direktivi, ali varnostni ukrepi, ki se izvajajo v pristaniščih, dejansko ustrezajo zahtevam iz načrta in ali se pravilno izvajajo.

⁹ 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 %).

Te naloge se izvajajo v skladu z delovnim programom, ki se redno potrjuje. V primeru ugotovljene pomanjkljivosti se pripravi predlog za odpravo težave. Na podlagi poročila, predloženega pristojni upravi, se lahko zahteva nova ali posodobljena ocena varnosti v pristanišču. Pomembna naloga za inšpektorje je preveriti usklajevanje med ukrepi, sprejetimi na ravni pristaniških infrastruktur, in ukrepi, predvidenimi na ravni pristanišča. Popravni ukrepi se spremljajo z rednimi revizijami.

Poročila nacionalnih revizorjev in inšpektorjev Komisije so podlaga, na kateri nacionalni organi svetujejo in pomagajo pristojnim organom v pristaniščih, da bi se odpravile ugotovljene pomanjkljivosti. To prakso bi bilo treba spodbujati in razširiti. Kot je bilo omenjeno, pa nekatere države članice tega rednega in ustreznega preverjanja skladnosti še vedno ne zagotavljajo sistematično. Pomembno je, da se čim prej zagotovijo človeški viri in finančna sredstva, potrebni za te naloge spremljanja. V prihodnosti bo tej točki namenjena še večja pozornost, saj je treba sedanje sisteme spremljanja varnostnih načrtov pristanišč v številnih državah članicah izboljšati.

6. SKLEPNA UGOTOVITEV

Iz ocene izvajanja Direktive 2005/65/ES je razvidno, da je bil dosežen precejšen napredek, vendar je treba v nekaterih državah članicah še izboljšati varnostne ukrepe, potrebne za celovito izvajanje vseh določb prilog I in II k Direktivi.

Raven usklajevanja varnosti med lokalnimi organi, upravljavci pristanišč in javnimi organi kazenskega pregona se je v evropskih pristaniščih dodatno zvišala. Izvajanje Uredbe in hkrati Direktive je omogočilo vzpostavitev verodostojnega okvira za preprečevanje kršitev varnosti v pristaniščih ter zagotovitev ustrezne zaščite za ladje v pristaniščih in trgovske dejavnosti v pristaniščih. Čeprav je učinek teh ukrepov pri odvratanju terorističnih napadov težko oceniti, se pristaniški organi strinjajo, da so ti ukrepi vplivali na tihotapstvo, kraje in zlonamerna dejanja, saj so se tovrstna dejanja močno zmanjšala. Poleg tega je uvedba varnostnih ukrepov pogosto spodbudila pregled organizacije pristanišč, na primer premeščanja in skladiščenja blaga, nadzora nad dostopom do različnih delov pristanišča ali določitve območij z omejenim dostopom v okviru delovnih območij v pristaniščih. Ti ukrepi so se izkazali za zelo pomembne za povečanje učinkovitosti pristaniških dejavnosti v zvezi z varnostjo in zaščito oseb, blaga in ladij v pristanišču v zelo konkurenčnem okolju.

K tej visoki stopnji varnosti v pristaniščih je bistveno prispevalo tudi veliko število inšpekcijskih pregledov varnosti v pristaniščih; ugotovitve se med državami članicami izmenjujejo prek odbora MARSEC, spodbuja pa se tudi izmenjava dobrih praks.

Kot je Komisija opozorila v svojem sporočilu z dne 23. maja 2013 („*Pristanišča: gonilo rasti*“)¹⁰, je trgovina Evropske unije s preostalim svetom in na notranjem trgu Unije močno odvisna od pomorskih pristanišč. Varnost pristanišč in dostopa do njih je torej bistvena za zagotavljanje celovite varnosti pomorskega prometa. Varnostni pogoji v pristaniščih

¹⁰ COM(2013) 295 final.

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 popolnoma dopolnjevati. Zagotavljanje učinkovitih razmerij med pristaniščem, njegovimi infrastrukturami in ladjami, ki pristajajo v njih, ostaja velik izziv za upravljavce in uprave.

Kombinacija Uredbe in Direktive pomeni ključni element pri zagotavljanju varnosti naših pristanišč in tako neposredno prispeva k ciljem varnostne unije. Direktiva je dober primer zagotavljanja varnosti raznovrstne zapletene infrastrukture s posameznimi ocenami in ustreznimi načrti, ki temeljijo na skupnem pristopu, ter s spodbujanjem usklajevanja in komuniciranja med številnimi zadevnimi zainteresiranimi stranmi. Z zagotavljanjem načrtov z ukrepi, predvidenimi za tri različne ravni varnosti, se zelo prilagodljivo odgovarja na varnostne in operativne potrebe.

Po mnenju Komisije ta sistem trenutno izpolnjuje pričakovanja, Direktive 2005/65/ES o krepitvi varnosti v pristaniščih pa za zdaj še ni treba spreminjati.

Države članice bodo v prihodnjih mesecih znova pregledale ocene varnosti v pristaniščih in varnostne načrte pristanišč v skladu z določbami člena 10 Direktive, ki določa, da bi bilo treba ta pregled izvesti vsaj vsakih pet let. Komisija zato meni, da bi se za ponovno opredelitev meja pristanišč lahko po potrebi koristno uporabila metodologija, razvita v študiji TAPS II, pri čemer bi bilo treba ustrezno upoštevati vodne površine teh pristanišč.

Poleg tega bo večletni delovni program Komisije o inšpekcijskih pregledih še naprej vključeval podrobna preverjanja varnostnih ukrepov v pristaniščih. To bo na primer vključevalo nadaljnje preverjanje in spremljanje izvajanja in uporabe postopkov, določenih z varnostnimi načrti pristanišč, ki se uporabljajo za potnike in vozila ob vkrcanju na plovila ro-ro (ki so po naravi še posebno ranljiva), ki ju bodo izvajale inšpekcijske službe Komisije. Podobno se bo v primeru storitev mednarodnega pomorskega prometa še naprej uporabljal pristop s pregledi na obeh koncih poti za preverjanje in zagotavljanje, da zadevne države članice sodelujejo pri ocenah varnosti v pristaniščih.

Komisija bo še naprej sodelovala z državami članicami, da bi se izvajanje Direktive izboljšalo, pri čemer je skupni cilj še boljša zaščita pristanišč EU v korist vseh uporabnikov pristanišč, uporabnikov transportnih storitev, ekonomije pomorskega prometa in družbe na splošno. Še naprej bo spremljala uporabo te direktive in po potrebi sprožila nove sodne postopke.

