EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 25. 4. 2019
COM(2019) 191 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Tretia hodnotiaca správa o vykonávaní smernice o zvýšení bezpečnosti prístavov

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Tretia hodnotiaca správa o vykonávaní smernice o zvýšení bezpečnosti prístavov

1. ÚVOD

Hlavným cieľom smernice 2005/65/ES[1] o zvýšení bezpečnosti prístavov (ďalej len „smernica“) je doplniť opatrenia prijaté v roku 2004 spolu s nariadením (ES) č. 725/2004[2] 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 v celom areáli prístavu, aby sa zaručila vysoká a rovnaká úroveň bezpečnosti vo všetkých európskych prístavoch[3].

Viac než 1 200 obchodných námorných prístavov funguje približne na 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 koordináciu bezpečnosti v prístavných oblastiach, na ktoré sa nevzťahuje nariadenie, a to tak, aby sa posilnením bezpečnosti v prístavoch podporili bezpečnostné opatrenia prijaté podľa nariadenia. Zatiaľ čo za vykonávanie bezpečnostných opatrení na úrovni prístavného zariadenia je zodpovedný predovšetkým ich prevádzkovateľ[4], vhodné bezpečnostné opatrenia na úrovni prístavu prioritne zabezpečuje prístavný orgán[5] a všetky orgány, ktoré sú zodpovedné za dodržiavanie verejného poriadku, bezpečnostných a ochranných opatrení v oblasti 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.

---

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. 28.

2 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.

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

4 Vo veľkej väčšine prípadov sú prevádzkovateľmi prístavných zariadení súkromní prevádzkovatelia.

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

Prvá správa bola prijatá 20. januára 2009 a druhá 18. novembra 2013[6]. V tejto tretej správe o pokroku pri vykonávaní smernice sa opisujú opatrenia, ktoré boli prijaté s cieľom podporovať vykonávanie jednotných bezpečnostných opatrení v prístavoch na úrovni Únie, pokrok dosiahnutý počas posledného referenčného obdobia piatich rokov a pretrvávajúce problémy, ktoré sa objavili počas vykonávania.

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 odvetvia a odvetvia prístavov.

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 A DRUHEJ SPRÁVY

V prvej správe sa zdôraznila skutočnosť, že hoci bola smernica prijatá v prvom čítaní a schválená veľkou väčšinou Európskeho parlamentu a jednomyseľne Radou, väčšina dotknutých členských štátov ju transponovala so značným oneskorením. V dôsledku toho sa začali konania o nesplnení povinnosti, z ktorých dve sa skončili rozsudkami z dôvodu nesplnenia povinností[7].

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 sa poukázalo na výrazné pokroky, 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

[6] COM(2009) 2 final a COM(2013) 792 final.

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

opatrenia napomáhajú zvýšiť účinnosť prístavných činností vo vysoko konkurenčnom prostredí.

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

V smernici sa v súlade so zásadou subsidiarity stanovilo, že členské štáty si samy určia hranice každého prístavu a prístavy sa môžu rozhodnúť, či smernicu budú uplatňovať na priľahlé oblasti. Členské štáty mali navyše zabezpečiť, aby tieto hodnotenia a plány bezpečnosti prístavov boli správne vypracované. V roku 2014 však ešte niekoľko prístavov nebolo schopných splniť povinnosti vyplývajúce zo smernice.

Počas celého obdobia 2014 – 2018 preto Komisia pokračovala v zabezpečovaní účinnejšieho vykonávania smernice. Opatrenia, ktoré Komisia prijala, mali podobu iniciatív zameraných na pomoc členským štátom spolu s rozsiahlym programom kontrolných opatrení realizovaným prostredníctvom veľkého množstva inšpekcií.

Vykonávanie smernice 2005/65/ES sa monitorovalo počas obdobia 2014 – 2018 prostredníctvom:

17 inšpekcií vnútroštátnych orgánov,
41 inšpekcií prístavov.

Uvedené opatrenia sa zamerali na tieto hlavné oblasti:

– udržiavanie systému pravidelného informovania o uskutočňovaní a vykonávaní akčných plánov členských štátov na zabezpečenie praktického uplatňovania smernice,

– vykonanie uvedených 58 inšpekcií s cieľom monitorovať uplatňovanie smernice v súlade s nariadením (ES) č. 324/2008[8] zmeneným vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2016/462, zozbieranie a šírenie najlepších postupov v rámci výboru MARSEC.

4. MONITOROVANIE VYKONÁVANIA SMERNICE

4.1. Monitorovanie akčných plánov na zabezpečenie úplnosti praktického vykonávania 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. Okrem toho slúžia výročné

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

monitorovacie správy členských štátov predložené Komisii ako základ na monitorovanie stavu posúdení a plánov bezpečnosti prístavov zo strany útvarov Komisie.

4.2. Inšpekcie vykonávané Komisiou s cieľom monitorovať uplatňovanie smernice

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

Pri inšpekciách vykonaných na úrovni vnútroštátnych orgánov, ako aj priamo v niekoľkých prístavoch sa ukázalo, že hoci bol všeobecný právny rámec vykonávania smernice správne uplatňovaný, stále existuje množstvo opakujúcich sa spoločných problémov týkajúcich sa jej riadneho vykonávania na úrovni prístavov členských štátov, ako je uvedené ďalej.

Nesúlad medzi cieľom, ktorým je zlepšenie koordinácie zabezpečenia prístavov medzi miestnymi orgánmi, prevádzkovateľmi prístavov a verejnými orgánmi presadzovania práva, a nedostatočnými výsledkami, ktoré boli vykázané, stále pretrváva, aj keď v posledných rokoch došlo k výraznému zlepšeniu.

Vymedzenie hraníc prístavov na účely bezpečnosti je pre niektoré členské štáty stále problémom, a to aj napriek pomoci Komisie, ktorá zahŕňala dva semináre v septembri 2006 a októbri 2010 a vypracovanie štúdie o technických aspektoch bezpečnosti prístavov (TAPS II), ktorou bolo poverené Spoločné výskumné centrum (JRC – Ispra). Štúdia TAPS II poskytuje jasné usmernenia, ako postupovať pri vymedzení bezpečnostných hraníc prístavu, čo je základom na stanovenie rozsahu opatrení na plán bezpečnosti prístavu podľa prílohy II k tejto smernici.

Ďalšia dôležitá otázka sa týka preskúmania hodnotení bezpečnosti prístavov a plánov bezpečnosti prístavov. 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 alebo zásahy týkajúce sa prístavných zariadení neviedli k preskúmaniu hodnotení bezpečnosti prístavov a plánov bezpečnosti prístavov a v niekoľkých prípadoch sa nedodržala päťročná lehota.

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. Patrí sem najmä veľké množstvo orgánov a účastníkov zapojených do procesu revízie a schvaľovania, ktoré musia byť naplánované v dostatočnom časovom predstihu pred uplynutím piatich rokov.

Niektoré členské štáty navyše ešte stále nezabezpečili primeraný dohľad nad plánmi bezpečnosti prístavov a ich vykonávaním, ako sa požaduje podľa článku 13 ods. 1 prostredníctvom pravidelného systému monitorovania a inšpekcií spoločne s inšpekciami vyžadovanými v prístavných zariadeniach každého prístavu podľa článku 9 ods. 4 nariadenia (ES) č. 725/2004.

Ďalšie nedostatky 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

Pokles počtu začatých postupov v prípade nesplnenia povinnosti takisto poukazuje na výrazné zlepšenie vykonávania smernice.

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: 6. apríla 2017 Súdny dvor vydal 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 riadi rozsudkom Súdneho dvora.

5. ŠPECIFICKÉ OTÁZKY VYPLÝVAJÚCE Z HODNOTENÍ

5.1. 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 vykonávať v malých prístavoch.

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 úzko koordinované s opatreniami prijatými v rámci uplatňovania nariadenia (články 4 a 7). V smernici sa stanovilo, že členské štáty si samy určia hranice každého jedného prístavu a môžu sa rozhodnúť, či smernicu budú uplatňovať na priľahlé oblasti prístavu, pokiaľ majú vplyv na bezpečnosť v danom prístave.

S cieľom zabezpečiť primerané zavedenie užitočných opatrení v súlade so zásadami proporcionality tak spoluzákonodarcovia využili možnosť stanovenú v článku 2 ods. 4, 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 v zmysle nariadenia pozostávajú len z jedného prístavného zariadenia. Na základe hodnotenia bezpečnosti prístavov sa hranice prístavu často (ale nie vždy) podľa vymedzenia zhodovali s hranicami prístavného zariadenia. Z 1 087 prístavov, v ktorých sa nachádza jedno alebo viac prístavných zariadení, na ktoré sa vzťahuje bezpečnostný plán prístavných zariadení schválený podľa nariadenia, 405 prístavov bolo posúdených v súlade s ustanoveniami článku 2 ods. 4 smernice, t. j. 37,2 % prístavov Európskej únie. Táto situácia bola zaznamenaná najmä v členských štátoch, ktoré majú malé prístavy pozdĺž pobrežia alebo na ostrovoch[9].

5.2. Informovanosť 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 úmyselnej nezákonnej činnosti vyvíjajúcej 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 zabezpečiť vhodnú reakciu na potenciálnu zraniteľnosť infraštruktúry.

Smernica poskytla možnosť vytvoriť výbory pre bezpečnosť prístavov, ktoré sú zodpovedné za poskytovanie praktického poradenstva (odôvodnenie 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 šírenie znalostí o hrozbách a tým sa podporuje aj zvyšovanie informovanosti všetkých zainteresovaných strán.

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

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

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.

Každý členský štát vyvinul svoj vlastný systém dohľadu podľa vnútornej organizácie a dostupných ľudských zdrojov. Túto úlohu kontroly zverili ústredným orgánom, miestnym orgánom alebo skupinám so širokým odborným zameraním pozostávajúcim z viacerých správnych orgánov (ministerstvo dopravy, polícia, colné úrady, správa prístavu atď.). Cieľom vykonávania auditov je overiť, či sú plány v súlade s právnymi predpismi a ustanoveniami uvedenými v prílohe II k smernici, 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 jeho aktualizácia. Pretrvávajúce problémy inšpektorov spočívajú v overovaní existencie koordinácie opatrení prijatých na úrovni prístavných zariadení s opatreniami plánovanými na úrovni prístavov. Monitorovanie nápravných opatrení sa zabezpečuje v rámci pravidelných auditov.

Pri poskytovaní poradenstva a pomoci príslušným orgánom prístavov s cieľom napraviť zistené nedostatky sa vnútroštátne orgány opierajú o správy národných audítorov a inšpektorov Komisie. Tento postup by sa mal podporovať a rozšíriť. Ako však bolo spomenuté, niektoré členské štáty ešte stále nerealizujú túto kontrolu súladu pravidelne a vhodným spôsobom. Je dôležité, aby sa ľudské a finančné prostriedky určené na tieto úlohy dohľadu pridelili čo najskôr. V budúcnosti sa ešte na tento aspekt upriami pozornosť, keďže súčasné systémy dohľadu nad plánmi bezpečnosti prístavov sa musia vo viacerých členských štátoch vo všeobecnosti zlepšiť.

6. ZÁVER

Z hodnotenia vykonávania smernice 2005/65/ES vyplýva, že sa podarilo dosiahnuť výrazný pokrok, ale že bezpečnostné opatrenia potrebné na dosiahnutie úplného vykonávania súboru ustanovení príloh I a II k smernici sa v niektorých členských štátoch ešte musia zlepšiť.

Úroveň koordinácie bezpečnosti medzi miestnymi orgánmi, prevádzkovateľmi prístavov a verejnými orgánmi presadzovania práva v európskych prístavoch sa ešte viac zvýšila. Kombinované vykonávanie nariadenia a uplatňovanie smernice umožnili vytvoriť spoľahlivý rámec na predchádzanie narušeniam bezpečnosti prístavov a dosiahnutie vhodnej ochrany pre lode a obchodnú činnosť v prístavoch. 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 v rámci prevádzkových častí prístavu. Ukázalo sa, že tieto opatrenia napomáhajú zvýšiť účinnosť prístavných činností z hľadiska bezpečnosti a ochrany osôb, tovaru a lodí v prístave vo vysoko konkurenčnom prostredí.

K tejto vysokej úrovni bezpečnosti prístavov takisto výrazne prispel veľký počet inšpekcií v oblasti bezpečnosti prístavov; ich závery si členské štáty vymieňajú prostredníctvom výboru MARSEC a podporuje sa výmena najlepších postupov.

Ako Komisia pripomenula vo svojom oznámení z 23. mája 2013 (*Prístavy: motor rastu*)[10], 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 na zabezpečenie celkovej bezpečnosti námornej dopravy. Podmienky bezpečnosti prístavu si 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 bezpečnostné systémy prístavných zariadení a prístavov musia navzájom dopĺňať v plnej miere. Zabezpečenie účinných väzieb medzi prístavom, jeho prístavnými zariadeniami a odbavovanými loďami naďalej zostáva pre prevádzkovateľov a správne orgány hlavnou výzvou.

Kombinácia nariadenia a smernice predstavuje kľúčový prvok pri zabezpečovaní našich prístavov, a tým priamo prispieva k cieľom bezpečnostnej únie. Smernica je dobrým príkladom toho, ako môže byť heterogénna zložitá infraštruktúra zabezpečená prostredníctvom individuálnych hodnotení a zodpovedajúcich plánov založených na spoločnom prístupe a prostredníctvom podpory koordinácie a komunikácie medzi veľkým počtom dotknutých zainteresovaných strán. Poskytovanie plánov s opatreniami pre tri odlišné úrovne bezpečnosti v plnej miere zodpovedá bezpečnostným a prevádzkovým potrebám.

Komisia sa domnieva, že tento systém v súčasnosti spĺňa očakávania a že smernicu 2005/65 o zvýšení bezpečnosti prístavov v súčasnosti nie je potrebné meniť.

V nasledujúcich mesiacoch členské štáty znovu preskúmajú hodnotenia a plány bezpečnosti prístavov v súlade s ustanoveniami článku 10 smernice, v ktorom sa stanovuje takéto preskúmanie aspoň raz za päť rokov. Komisia sa domnieva, že metodiku 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 týchto prístavov.

Viacročný pracovný program inšpekcií Komisie bude navyše naďalej zahŕňať dôkladné kontroly opatrení pre bezpečnosť prístavov. Inšpekčné útvary Komisie budú napríklad pokračovať v skúmaní a monitorovaní vykonávania a uplatňovania postupov stanovených

[10] COM(2013) 295 final.

v plánoch bezpečnosti prístavov, ktoré sa majú uplatňovať na cestujúcich a vozidlá pri naloďovaní na námorné plavidlá prepravujúce cestujúcich a vozidlá (ktoré zvlášť ľahko podliehajú narušeniu bezpečnosti). Rovnako budú v prípade služieb medzinárodnej námornej dopravy naďalej prebiehať kontroly v obidvoch koncových bodoch námorných trás s cieľom zistiť a zabezpečiť, že dotknuté členské štáty spolupracujú pri hodnotení bezpečnosti prístavov.

Komisia bude napokon s členskými štátmi pokračovať v práci na zlepšovaní uplatňovania smernice s hlavným cieľom zlepšiť ochranu prístavov Európskej únie v prospech všetkých používateľov prístavov, používateľov dopravných prostriedkov, ekonomiky námornej dopravy a spoločnosti ako celku. Bude naďalej dohliadať na uplatňovanie tejto smernice, a ak to bude považovať za nevyhnutné, bude aj naďalej podnikať právne kroky.