



Брюксел, 18.11.2013 г.
COM(2013) 792 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Втори доклад за оценката на изпълнението на директивата за повишаване на сигурността на пристанищата

(текст от значение за ЕИП)

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Втори доклад за оценката на изпълнението на директивата за повишаване на сигурността на пристанищата

(текст от значение за ЕИП)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Директива 2005/65/ЕО¹ за повишаване на сигурността на пристанищата (наричана по-нататък „директивата“) има като главна цел допълването на мерките, приети през 2004 г. с Регламент (ЕО) 725/2004² (наричан по-нататък „регламентът“)

Приложното поле на регламента е ограничено до мерките за сигурност на борда на съдовете и до непосредствения интерфейс между пристанището и съда. Държавите членки се ангажираха приоритетно точно с тези задължения, произтичащи предимно от кодекса ISPS (International Ship and Port facility Security), преди да се съгласят с изпълнението на допълнителни задължения в рамките на директивата. Директивата от своя страна допълва предвидените в регламента разпоредби, като установява система за сигурност на цялата територия на пристанището с цел осигуряване на високо и еднакво равнище на сигурност в европейските пристанища³.

По 70 000 километровата брегова линия на Европейския съюз функционират над 1 200 търговски морски пристанища, които представлява един от регионите в света с най-много пристанища. От тях почти хиляда на брой (вж. точка 6.1) попадат в обхвата на директивата, т.е. всички пристанища, разполагащи с едно или повече пристанищни съоръжения, които са обект на план за сигурност, одобрен по силата на регламента.

Целта на директивата е да се подобри сигурността в пристанищните зони, които не са обхванати от регламента, и подобрявайки сигурността в пристанищата да се подпомогнат мерките за сигурност, предприети по силата на регламента. Докато за изпълнението на мерките за сигурност на равнище пристанищно съоръжение отговаря главно експлоатиращият съоръжението⁴, мерките за сигурност на равнище пристанище касаят предимно пристанищните власти⁴ и всички служби, чиято мисия е поддържането на обществената сигурност и спокойствие.

Член 19 от директивата предвижда Комисията да извърши най-късно до 15 декември 2008 г. оценка на спазването на директивата и на ефикасността на приетите мерки, като след това оценката се извършва на всеки пет години.

¹ Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. за повишаване на сигурността на пристанищата — ОВ L 310, 25.11.2005 г., стр. 2.

² Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения — ОВ L 129, 29.4.2004 г., стр. 6.

³ Директивата се отнася само за морски пристанища, като задълженията не се прилагат за Австрия, Чешката република, Унгария, Люксембург и Словакия. Освен това, Надзорният орган на ЕАСТ следи за спазването от страна на Исландия и Норвегия на задълженията им, произтичащи от Споразумението за Единното икономическо пространство.

⁴ Органът за пристанищната сигурност се определя от държавата членка съгласно разпоредбите на член 5 от директивата.

Първият доклад беше приет на 20 януари 2009 г.⁵ Настоящият втори доклад за напредъка описва мерките, които са предприети за насърчаване на изпълнението на уеднаквиени пристанищни мерки за сигурност на равнище Европейски съюз, постигнатия през последния петгодишен референтен период напредък и все още нерешените проблеми, появили се при изпълнението⁶.

Настоящият доклад се основава на:

- обратната информация от органите на държавите членки, отговорни за морската сигурност и от други заинтересовани страни;
- резултатите от инспекциите, проведени от Комисията в областта на пристанищната сигурност;
- непрекъснатия диалог с националните органи и различните участници от морския и от пристанищния сектор.

Докладът обръща внимание на някои затруднения, срещнати при постигането на желаните резултати, но също и по отношение на глобалното въздействие, което представлява изпълнението на директивата.

2. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОТ ПЪРВИЯ ДОКЛАД

В първия доклад се подчертава фактът, че въпреки че директивата е приета на първо четене с голяма подкрепа в Европейския парламент и с единодушие в Съвета, повечето засегнати държави членки са я транспонирали със значително закъснение, което е довело до започването на процедури за нарушение, две от които са приключили с решения че изискванията не са спазени⁷.

В края на периода за оценка, основните разпоредби на директивата в крайна сметка бяха включени във вътрешното право на голяма част от държавите членки. За съжаление, прилагането им на практика продължава да е изправено пред трудности от организационен и функционален характер в самите пристанища, тъй като местните администрации не разполагат все още с всички елементи, необходими за продължаване на практическото прилагане на директивата. Главната трудност е свързана с определянето на **периметъра на пристанището** по отношение на сигурността.

3. ПОМОЩНИ МЕРКИ И МЕРКИ ЗА МОНИТОРИНГ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО ОТ ПОСЛЕДНИЯ ПЕРИОД ЗА ОЦЕНКА НАСАМ

Закъсненията в подготовката и в приемането на мерките за транспониране, доведоха до верижни последици, тъй като компетентните пристанищни власти не можеха да работят по задачите си, свързани с изпълнението на директивата, до окончателното приемане на националните мерки.

Като цяло, държавите членки правилно транспонираха директивата, което означава че мерките за транспониране бяха включени надлежно в законовите, подзаконовите и

⁵ COM(2009)2 окончателен

⁶ Изпълнението на директивата в Хърватия все още не е било обект на оценка.

⁷ Дело С-464/08 Комисията/Естония, 3 септември 2009 г. и Дело С-527/08 Комисията/Обединеното кралство, 3 септември 2009 г.

административните разпоредби. Въпреки това, прилагането им в практиката на местно равнище в много случаи все още не е установено.

Всъщност, директивата — съгласно принципа на субсидиарност — предвижда държавите членки сами да определят границите на пристанищата, и им дава възможност да решават дали да я прилагат към прилежащите зони. Освен това, държавите членки следва да осигурят, че оценките на плановете за пристанищната сигурност са изготвени правилно. При все това, в хода на 2009 г. значителен брой пристанища все още не бяха в състояние да изпълнят изискванията на директивата.

Поради това, Комисията продължи ангажимента си през целия период 2009—2013 г. за осигуряването на по-доброто изпълнение на директивата. Действията на службите ѝ се изразиха както под формата на инициативи за подпомагане на държавите членки, така и под формата на мерки за контрол. Дейностите бяха съсредоточени в следните направления:

- подготовката на втори семинар, посветен на изпълнението на директивата;
- извършването на проучване върху техническите аспекти на пристанищната сигурност (TAPS II), възложено на Съвместния изследователски център (JRC — Испра);
- събирането и разпространението на добри практики в рамките на комитета MARSEC;
- въвеждането на система за редовно информиране относно изпълнението и мониторинга на плановете за действие на държавите членки с цел успешното приключване на изпълнението на практика на директивата;
- извършването на инспекции за проследяване на прилагането на директивата съгласно Регламент (ЕО) № 324/2008⁸.

4. ПОМОЩ ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ДИРЕКТИВАТА

4.1. Семинар на 21 октомври 2010 г.

Първият семинар беше организиран през септември 2006 г. с цел да се даде възможност на държавите членки и на Комисията да обменят информация за начините на транспониране и изпълнение на директивата. Същевременно, държавите членки, изпитващи най-големи трудности пожелаха да получат допълнителна информация за вече успешно въведените мерки и практики в някои пристанища на Европейския съюз.

Комисията отговори утвърдително, като на 21 октомври 2010 г. организира втори семинар, на който бяха представени различни примери, които допринасят за повишаване на стандартите за сигурност на пристанищата.

Семинарът даде възможност да се демонстрират различни подходи за **определяне на периметъра на пристанището** от гледна точка на сигурността, в зависимост от географската конфигурация на пристанищните зони, тяхното съседство с жилищни

⁸ Регламент (ЕО) № 324/2008 на Комисията от 9 април 2008 г. за определяне на изменени процедури за извършване на инспекции на Комисията в областта на морската сигурност, ОВ L 98, 10.04.2008 г., стр. 5.

зони или с промишлени и търговски зони. Бяха представени различни успешни решения за определяне на границите на пристанищните зони в голямо разнообразие от случаи, вариращи от пристанище в устието на река (Бордо), историческо пристанище (Валета), пристанище в много гъсто населена градска среда (Салерно) или пък едно от най-големите пристанища в света (Ротердам).

Семинарът предостави възможност да се припомнят основните цели на директивата и да се наблегне на всички аспекти, свързани с оценката на сигурността на пристанището, която е крайъгълен камък за прилагането на директивата. Заключениеята на семинара бяха подкрепени от комитета MARSEC.

4.2. Проучване на техническите аспекти на пристанищната сигурност (TAPS II)

Като отчита трудностите, срещнати от някои държави членки, Комисията възложи на Съвместния изследователски център (СИЦ) извършването на проучване на прилагането на директивата в европейските пристанища.

Проучването беше съсредоточено върху методиките за подпомагане на правилното прилагане на директивата и техническите средства за нейното изпълнение. Целта на проучването беше да се спомогне за определянето на общи критерии за постигане на целите на директивата чрез изготвяне на минимални стандарти, на препоръки и насоки и сборник с най-добри практики. Определянето на **периметъра на пристанището** е обект на особено внимание, имайки предвид трудностите или колебанията на някои държави членки при определянето на обхвата на директивата и на мерките за пристанищната сигурност като цяло. Окончателният доклад предлага методика, която предвижда два последователни етапа на проверка, като първият цели определяне на пристанищните съоръжения и другите характерни елементи, които са част от пристанището, докато вторият цели, посредством анализ на рисковете, да определи границите на пристанището, така че да се постигне най-ефикасното ниво на пристанищна сигурност.

Преди разпространението на окончателния доклад от проучването на Комисията, институтът на СИЦ по защита и сигурност на гражданите на 9 и 10 март 2011 г. проведе в Испра (Италия) среща с всички заинтересовани страни, включително 14 представители на държави членки и на пристанищния сектор с цел представяне и обсъждане на предварителните заключения и препоръките от проучването, давайки възможност на авторите на проучването да валидират заключенията си.

На 20 септември 2011 г. резултатите от проучването TAPS II бяха представени на комитета MARSEC. Някои предложения, по-специално тези, които развиват системна методика за извършването на анализ на рисковете на два етапа с цел определяне на границите на пристанището, бяха представени като особено полезни и ефикасни инструменти за анализ, който да се извърши преди практическото прилагане на директивата⁹.

На 24 януари 2012 г. на членовете на комитета беше представен работен документ, свързан с главата, която се отнася до определянето на границите на пристанището.

⁹ По време на инспекциите педагогическата стойност и посоките за размисъл, предложени от проучването TAPS II, бяха потвърдени многократно.

Като цяло държавите членки счетоха, че подходът, представен в проучването, позволява преодоляването на определени трудности при определянето на географските граници на пристанището. Същевременно, категорично беше отхвърлена възможността за задължителното използване на такава методика, като заключенията на проучването TAPS II могат да се прилагат за всеки случай поотделно и на незадължителен принцип с оглед на следващия петгодишен преглед на оценките на пристанищната сигурност.

5. КОНТРОЛ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ДИРЕКТИВАТА

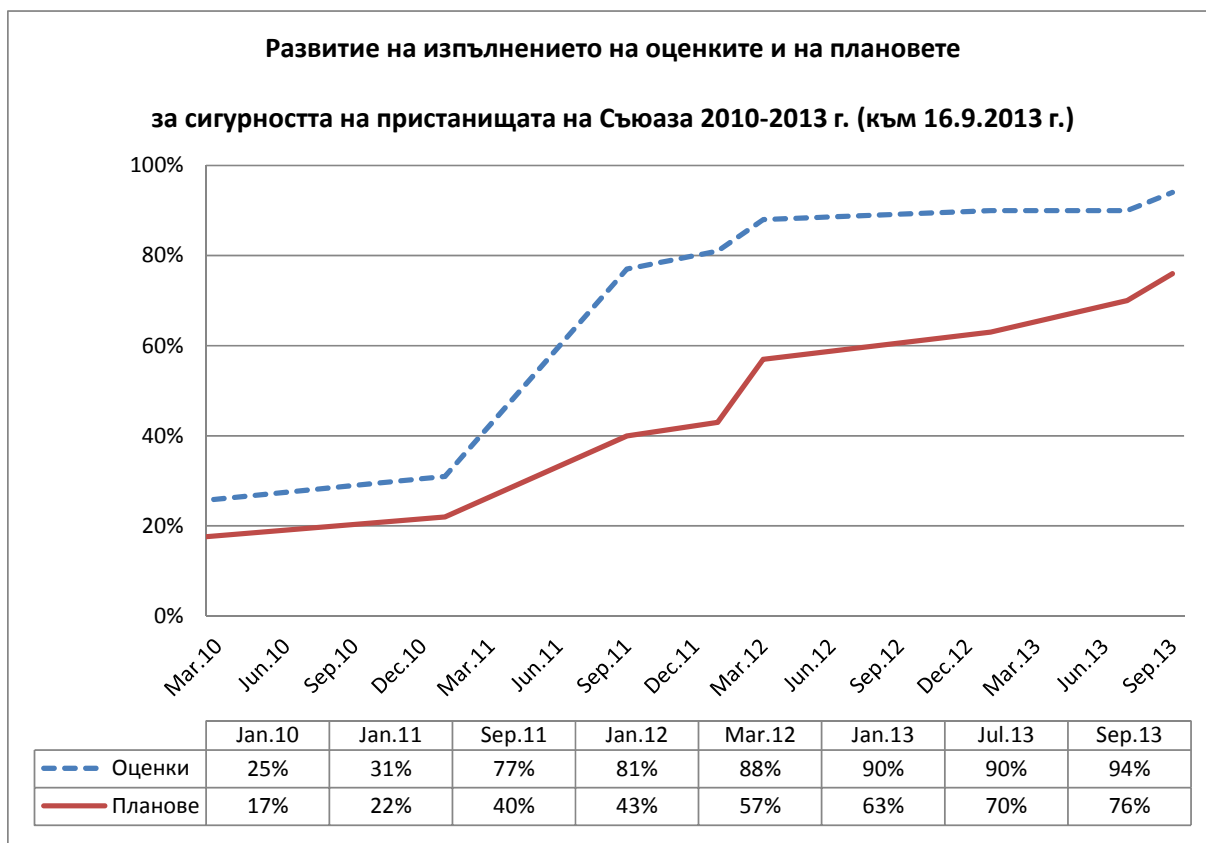
5.1. Мониторинг на плановете за действие с цел успешното приключване на практическото изпълнение на директивата

Считано от 2009 г., Комисията е въвела система, която ѝ позволява редовно да получава от държавите членки информация, свързана с изпълнението на директивата. С органите на държавите членки беше започнат постоянен диалог с цел редовното получаване на надеждна информация относно степента на изпълнение на оценките и на приемането на плановете за сигурността на пристанищата.

Държавите членки с най-голямо закъснение в изпълнението на задълженията си бяха помолени да представят националните си планове за действие с точни срокове за изготвянето на оценките и плановете. Освен това, бяха поискани редовни доклади за етапите с цел проверка на правилното изпълнение на задълженията.

Ситуацията се подобри бързо в държавите членки с по-малко от 30 пристанища. За тази група от държави членки са извършени почти всички оценки и 96 % от плановете за пристанищна сигурност са изготвени и одобрени.

От друга страна, в случая на държавите членки с повече от 30 пристанища, напредъкът е много по-бавен. Понастоящем може да се счита, че 92 % от оценките са извършени и малко повече от две трети (70 %) от плановете за пристанищна сигурност са изготвени и одобрени. Закъсненията се отнасят главно за Обединеното кралство, Испания, Гърция и Германия. Липсата на воля от страна на тези държави членки да демонстрират решителност за приоритетно изпълнение на директивата, накара Комисията да започне процедури за нарушение (вж. точка 5.3.).



5.2. Провеждане на инспекциите от страна на Комисията с цел мониторинг на прилагането на директивата

Процедурите за мониторинг на прилагането на директивата са извършени при инспекциите от страна на Комисията в съответствие с Регламент (ЕО) № 324/2008.

От 2009 г. работната програма за провеждането на инспекции в областта на морската сигурност редовно съдържа част, позволяваща да се провери дали процедурите за мониторинг на прилагането на директивата са изпълнени правилно.

Въпреки това, до 2012 г. за съжаление проверките се сблъскаха със закъснението на практическото изпълнение, като администрациите на местно равнище не бяха получили инструкциите и средствата, необходими за извършването на оценките на пристанищната сигурност.

Инспекциите, извършвани от 2012 г. насам, позволиха както на равнище национални администрации, така и пряко върху извадка от пристанищата, да се установи, че независимо, че общата рамка за изпълнението на директивата е заложена понастоящем правилно, съществува голяма разлика между целите за подобряване на сигурността на пристанищата и все още колебливите резултати, констатирани на терена. Наред с другото, инспекторите редовно докладват констатации по отношение на това, че оценките не се провеждат съгласно съответните процедури, плановете не съответстват на резултатите от оценката, служителите по сигурността на пристанището не винаги са определени, системата за редовен мониторинг на плановете за пристанищна сигурност не е въведена правилно или че предписанията по отношение на обучението и ученията не са изпълнени.

5.3. Процедури за нарушение

Въпреки че Комисията поддържаше постоянен диалог с всички държави членки с оглед последователното и съгласувано изпълнение на директивата, в периода 2009—2013 г тя беше принудена да открие пет процедури за нарушение.

Три от тези процедури са свързани с непълното изпълнение на директивата, заради закъснения при извършването на оценките и приемането на плановете за сигурност на пристанищата. Тези процедури касаят Гърция, Испания и Обединеното кралство, които понастоящем вече работят с нови плановете за действие с оглед пълното изпълнение на оценките и плановете до първото тримесечие на 2014 г.

Двете други процедури са свързани с неправилно прилагане на директивата, констатирано по време на инспекциите:

- Първата се отнася до пристанището на Малмьо (Швеция), където инспекторите са установили, че единадесет пристанищни съоръжения, които са част от пристанището, са обособени като отделни пристанища с цел да се избегне изпълнението на основните разпоредби на директивата. Тази процедура за нарушение беше прекратена след преразглеждане на оценката на пристанищната сигурност, което доведе до обособяването на едно пристанище в Малмьо (Malmö Hamn), състоящо се от единадесет пристанищни съоръжения¹⁰.
- Втората процедура се отнася до пристанищата на провинция Мекленбург — Западна Померания (Германия), където по време на инспекциите е установено, че все още предстои изготвянето и изпълнението на оценките и плановете за пристанищна сигурност. След изпращането на мотивирано становище, германските власти решиха да извършат нови оценки на сигурността в пристанищата, разполагащи с няколко пристанищни съоръжения с цел изготвянето на плановете за пристанищна сигурност, които да отговарят на изискванията на директивата.

6. КОНКРЕТНИ ВЪПРОСИ, ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ ИЗВЪРШЕНИТЕ ОЦЕНКИ

6.1. Критичен размер на пристанищата, към които се прилагат изискванията на практическото изпълнение на директивата

При разговори с различните заинтересовани страни, те често изразяват мнение, че като цяло директивата е добра за големите пристанища с интензивна търговска дейност, но че изпълнението е по-трудно в малките пристанища.

Трябва да се припомни, че директивата се прилага за всички пристанища на държавите членки, разполагащи с едно или повече пристанищни съоръжения, които са обект на план за сигурност на пристанищното съоръжение, одобрен съгласно Регламент (ЕО) № 725/2004 (член 2, параграф 2), както и че държавите членки осигуряват тясната съгласуваност на мерките за пристанищна сигурност с мерките, предприети за изпълнението на регламента (членове 4 и 7). Директивата предвижда държавите членки

¹⁰ Инспекцията за контрол провери и потвърди съответствието на изпълнението на директивата в Малмьо.

сами да определят границите на всяко пристанище и им дава възможност да решават дали да я прилагат към прилежащите зони.

По този начин, за да се осигури балансирано въвеждане на подходящи мерки съгласно принципа на пропорционалността, съзакондателите проявиха предпазливост, като в член 2, параграф 4) предвидиха, че ако периметърът на дадено пристанищно съоръжение по смисъла на Регламент (ЕО) № 725/2004 е определен така, че да обхваща пристанището, съответните разпоредби на регламента са с предимство пред разпоредбите на директивата.

Тази разпоредба беше използвана широко от държавите членки за пристанищата, които имат само едно пристанищно съоръжение по смисъла на регламента. Въз основа на оценката на пристанищната сигурност, границите на пристанищата много често (но не винаги) са определяни като съвпадащи с границите на пристанищното съоръжение. По този начин, от 1 052 пристанища¹¹ с едно или повече пристанищни съоръжения, които са обект на план за пристанищна сигурност, одобрен съгласно регламента, за 586 пристанища е счетено, че са обхванати от разпоредбите на член 2, параграф 4 от директивата, т.е. 55 % от пристанищата на Европейския съюз. По-специално тази ситуация се забелязва в държавите членки с малки пристанища, които са разпръснати по крайбрежието или по островите¹².

6.2. Оpozнaване на заплахата и повишаване на осведомеността на участниците

Работата, извършена при оценката на сигурността, позволява да се определят обектите и инфраструктура, които да бъдат защитени срещу заплахите и рисковете, на които са изложени пристанищните дейности. Следващата фаза се състои в създаването и въвеждането на подходящи мерки, които на всяко от трите идентифицирани нива на риска (нормален, нарастващ, висок) да противодействат на заплахите с помощта на специални процедури и техническо оборудване, съобразени със спецификите на пристанищата и даващи възможност да се реагира подходящо на потенциалната уязвимост на инфраструктурите.

Директивата дава възможност да се създадат комитети по пристанищна сигурност, които да предоставят практически съвети (съображение 9). В държавите членки, които са създали този вид структури, комитетите обикновено се състоят от местни представители на администрациите, отговорни за сигурността (полиция, брегова охрана, морско дело, митници, жандармерия и др.). По този начин се осигурява подходящ форум за необходимия обмен на информация за осигуряването на опознаване на заплахата и така да се благоприятства повишаването на осведомеността на всички засегнати участници.

Повишаването на осведомеността по отношение на защитата на пристанищата е част от общата политика за сигурност, с която е важно да бъде запознат целият персонал на пристанището (което означава персоналът на пристанищните предприятия, но също и

¹¹ Разликата с броя, цитиран в доклада за 2009 г. (754 пристанища) се обяснява с факта, че в някои държави членки първоначално не са включили пристанищата, обхванати от разпоредбите на член 2, параграф 4 в списъка си на пристанищата, обхванати от директивата. Това беше коригирано по искане на Комисията (данни от 16.9.2013 г.).

¹² Пристанищата, разполагащи само с едно пристанищно съоръжение, представляват значителна част от пристанищата на Финландия (65/78, или 83 %), Швеция (131/162, или 81 %), Гърция (82/119, или 69 %), Обединеното кралство (119/175, или 68 %) и Дания (51/82, или 62 %).

персоналът на външните дружества, участващи в пристанищната дейност) и различните ползватели на пристанището. Дейностите за повишаване на осведомеността са средство за осигуряване на ефективно разпространение и подходящо обучение по отношение на спазването на мерките за сигурност. Важно е на мерките за сигурност да се гледа като на средство за насърчаване на изпълнението и развитието на икономическата дейност на пристанищата.

По-доброто вземане в предвид на изискванията, свързани с обучението на персонала и провеждането на учения по пристанищна сигурност¹³, както редовно се отбелязва в докладите от инспекциите, би позволило също така подобряване на общото ниво на знанията, необходими за защита на пристанищата.

6.3. Контрол и наблюдение на плановете за пристанищна сигурност

Съгласно член 13 от директивата държавите членки следва да осигуряват надзор, който да им позволява да упражняват подходящо и редовно наблюдение на плановете за пристанищна сигурност и тяхното изпълнение. Това е изключително важен въпрос, по който все още не се работи с оптималния ритъм в нито една държава членка, поради закъсненията при транспонирането, но също и поради наличието на разминаване между поставените цели и необходимите ресурси за провеждането на надзора.

Всяка държава членка е разработила собствена система за наблюдение в зависимост от вътрешната си организация и наличните средства. С тази контролна функция бяха натоварени органите на централната власт или тези на местната власт, или дори многофункционални екипи, които съчетават няколко административни звена (транспорт, полиция, митници, пристанищна администрация и др.). Одитите имаха за цел да се провери дали плановете съответстват на нормативната уредба, дали въведените мерки за сигурност съответстват на изискванията на плана и дали се изпълняват правилно;

Тези задачи се изпълняват съгласно работна програма, която се одобрява периодично. Ако се открие проблем, прави се предложение с цел отстраняването му. Въз основа на доклада, предаден на компетентната администрация, може да е необходима нова оценка на пристанищната сигурност или актуализация на плана. Важна задача на службите по инспекция е проверката на ефективната координация между мерките, взети на ниво пристанищни съоръжения и тези, предвидени на ниво пристанище. Мониторингът на коригиращите мерки понякога може да се извършва при внезапните одити на оперативното качество на въведените мерки.

Докладите на одиторите, а също и тези на инспекторите на Комисията служат като основа за националните органи за даване на напътствия и за съдействие на компетентните органи на пристанищата, с оглед коригиране на установените недостатъци. Тази практика трябва да се насърчава и развива, но за съжаление, някои държави членки все още не са създали структурите, необходими за осигуряването на такъв редовен и подходящ контрол на съответствието¹⁴. Важно е човешките или

¹³ На 4 май 2012 г., след изготвянето на ръководство за ученията и тренировките в областта на пристанищната сигурност, в пристанището на Антверпен (Белгия) беше проведено учение. На учението присъстваха наблюдатели от държавите членки и Комисията.

¹⁴ В рамките на обмена на информация, държавите членки бяха помолени да предоставят данни за своите програми. Някои изпратиха точни данни за ангажирането на одитори и за техните

финансовите ресурси, определени за тези задачи по наблюдение да бъдат предоставени във възможно най-кратки срокове. В бъдеще на тази точка ще бъде отделено допълнително внимание, тъй като сегашните системи за наблюдение на планове за пристанищна сигурност като цяло все още се нуждаят от подобрене.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Работата по оценка на изпълнението на Директива 2005/65/ЕО показва, че мерките, необходими за пълното прилагане на всички разпоредби на директивата все още се нуждаят от подобрене в повечето държави членки.

Независимо от това, опитът, получен при контрола на изпълнението на директивата показва, че е постигнат значителен напредък. Няма никакво съмнение, че степента на сигурност в европейските пристанища се е повишила. Комбинацията от изпълнението на регламента и прилагането на директивата позволи създаването на надеждна рамка за предотвратяване на нарушенията на сигурността на пристанищата и постигането на адекватна защита на морските и пристанищните дейности. Въпреки че е трудно да се оцени въздействието на тези мерки по отношение на предотвратяването на опити за терористични актове, пристанищните власти са съгласни, че резултатите са значими по отношение на контрабандата, кражбите и злонамерените действия, които видимо са намалели. Наред с другото, въвеждането на мерки за сигурност често пъти е довело до преглед на организацията на пристанища, така например — движението и складирането на стоки, контрола на достъпа до различни части на пристанището или определянето на зони с ограничен достъп. Тези мерки са се показали като много полезни за подобряване на ефикасността на пристанищните дейности в една много конкурентна среда.

Както наскоро Комисията припомни в съобщението си¹⁵ от 23 май 2013 г. „*Пристанищата: двигател на растежа*“, Европейският съюз е изключително зависим от морските пристанища за търговския си обмен с останалия свят, а също така и за вътрешния си пазар. Поради това сигурността на пристанищата и техните подстъпи е от съществено значение за осигуряване на цялостната сигурност на морския транспорт. Условието за сигурност на пристанищата изискват високо ниво на бдителност на държавите членки и на подготовка на всички засегнати участници с цел осигуряване на високо и еднакво равнище на сигурност за всички европейските пристанища. Поради това, всички участващи страни трябва да продължат да работят за непрекъснато подобряване на превенцията, защитата и реагирането с цел противодействието на нови заплахи. За тази цел системите за сигурност на пристанищните съоръжения и тези на пристанището трябва да се допълват максимално. Ефикасните връзки между пристанището, неговите пристанищни съоръжения и съдовете, които ги обслужват, продължават да бъдат голямо предизвикателство за операторите и администрациите.

В следващите няколко месеца, държавите членки следва да направят преглед на оценките и планове за пристанищна сигурност в съответствие с разпоредбите на член 10 от директивата, в който такъв преглед е предвиден най-малко веднъж на всеки пет години. За целта, Комисията счита, че **методиката, разработена в проучването TAPS II**, може спокойно да се използва толкова, колкото е необходимо, за повторното

графици за одит на пристанищата, докато други не бяха в състояние да изпратят толкова точна информация.

¹⁵

СОМ(2013)295 окончателен

определяне на периметъра на пристанищата, включително като се обърне необходимото внимание на акваторията.

Освен това, многогодишната работна програма за инспекциите на Комисията ще влезе във фаза на по-задълбочен контрол. Касае се например за продължаване на следенето на изпълнението и прилагането на процедурите, предвидени в плановете за пристанищна сигурност за пътниците и превозните средства, които се качват на кораби от типа ро-ро (които са особено уязвими) или също така за проверка на това дали засегнатите държави членки сътрудничат при оценката на пристанищната сигурност в двете крайни точки на морския маршрут в случая на услуги за международен морски транспорт.

Накрая, Комисията ще продължи да работи с държавите членки за подобряване на изпълнението на директивата с обща цел още по-добрата защита на пристанищата на Европейския съюз в полза на всички ползватели на пристанищата, на ползвателите на средствата за транспорт, на икономиката, свързана с морския транспорт, и на обществото като цяло. Тя ще продължи да бди за правилното прилагане на директивата и ще продължи да открива процедури за нарушение, когато счете това за необходимо.