EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 25.4.2019.
COM(2019) 191 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Treće izvješće o procjeni provedbe Direktive o jačanju sigurnosne zaštite luka

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Treće izvješće o procjeni provedbe Direktive o jačanju sigurnosne zaštite luka

1. UVOD

Glavni cilj Direktive 2005/65/EZ[1] o jačanju sigurnosne zaštite luka („Direktiva”) bio je nadopuniti mjere donesene 2004. Uredbom (EZ) br. 725/2004[2] o jačanju sigurnosne zaštite brodova i luka („Uredba”).

Područje primjene Uredbe bilo je ograničeno na sigurnosne mjere na brodovima i neposredno sučelje brod/luka. Prije prihvaćanja provedbe dodatnih obveza u okviru donošenja Direktive, države članice obvezale su se da će prvenstveno ispuniti obveze koje su u osnovi obuhvaćene ISPS Pravilnikom. Direktivom se nadopunjuje mehanizam kojim se uvodi sustav sigurnosne zaštite svih lučkih područja kako bi se osigurala visoka i usporediva razina sigurnosne zaštite svih europskih luka s izravnim pomorskim službama[3].

Duž 70 000 km obale u Europskoj uniji u pogonu je više od 1 200 pomorskih luka namijenjenih komercijalnom korištenju, zbog čega se Europa ubraja među regije s najvećom gustoćom luka na svijetu. Od njih je gotovo tisuću (vidjeti točku 6.1.) obuhvaćeno područjem primjene Direktive, tj. sve luke koje raspolažu jednim ili više lučkih pristaništa za koja je u skladu s Uredbom odobren plan sigurnosne zaštite.

Cilj je Direktive poboljšati koordinaciju sigurnosne zaštite na lučkim područjima koja nisu obuhvaćena Uredbom i osigurati da se poboljšanjem sigurnosne zaštite luka ojačaju mjere sigurnosne zaštite poduzete na temelju Uredbe. Premda su za provedbu mjera sigurnosne zaštite lučkih pristaništa u suštini odgovorni njihovi upravitelji[4], za odgovarajuće mjere sigurnosne zaštite na razini luke u suštini je odgovorna lučka uprava[5] kao i sve službe nadležne za očuvanje javnog mira, sigurnosti i mjera sigurnosne zaštite unutar lučkog područja (u javnim i operativnim područjima).

Člankom 19. Direktive predviđeno je da Komisija ocjenjuje usklađenost s Direktivom i učinkovitost poduzetih mjera do 15. prosinca 2008. i svakih pet godina nakon toga.

Prvo izvješće doneseno je 20. siječnja 2009., a drugo 18. studenoga 2013.[6] U ovom trećem izvješću o napretku povezanom s provedbom Direktive predstavljene su mjere poduzete radi promicanja provedbe standardiziranih mjera u području sigurnosne zaštite luka na razini

---

1 Direktiva 2005/65/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2005. o jačanju sigurnosne zaštite luka – SL L 310, 25.11.2005., str. 2.

2 Uredba (EZ) br. 725/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o jačanju sigurnosne zaštite brodova i luka – SL L 129, 29.4.2004., str. 6.

3 Nadzorno tijelo EFTA-e osigurava da Island i Norveška ispunjavaju svoje obveze u okviru Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru.

4 U većini slučajeva upravitelji lučkih pristaništa privatni su upravitelji.

5 Tijelo za sigurnosnu zaštitu luke imenuje država članica u skladu s člankom 5. Direktive.

6 COM(2009) 2 final i COM(2013) 792 final

Unije, napredak postignut u zadnjem petogodišnjem referentnom razdoblju i poteškoće koje su nastale tijekom razdoblja provedbe.

Izvješće se temelji na:

– povratnim informacijama tijela država članica nadležnih za pomorsku sigurnost i drugih zainteresiranih strana,
– rezultatima velikog broja inspekcijskih pregleda luka koje je Komisija provela radi praćenja ove Direktive tijekom referentnog razdoblja,
– stalnom dijalogu među nacionalnim tijelima i različitim akterima iz pomorskog i lučkog sektora.

Izvješćem se upozorava na različite poteškoće nastale u pogledu postizanja željenih ciljeva, ali i u pogledu sveobuhvatnog učinka provedbe Direktive.

2. ZAKLJUČCI PRVOG I DRUGOG IZVJEŠĆA

U prvom izvješću naglašena je činjenica kako je većina uključenih država članica odredbe Direktive prenijela s velikim zakašnjenjem, premda je ona donesena nakon prvog čitanja velikom većinom u Europskom parlamentu i jednoglasno u Vijeću. Zbog toga su pokrenuti postupci zbog povrede , od kojih su dva završila presudom zbog neispunjivanja obveza[7].

Na kraju tog razdoblja procjene odredbe Direktive naposljetku su prenesene u nacionalno zakonodavstvo velike većine država članica. Nažalost pri provedbi Direktive u praksi nastale su organizacijske i funkcionalne poteškoće na razini samih luka jer lokalne uprave još nisu raspolagale svim potrebnim sredstvima za provedbu. Glavna poteškoća odnosila se na definiranje granica luke s aspekta sigurnosne zaštite.

Iz drugog izvješća vidljiv je znatan napredak, ali i potreba za poboljšanjem mjera potrebnih za potpunu provedbu svih odredbi Direktive u većini država članica. U europskim se lukama povećala razina sigurnosne zaštite, a kombiniranom provedbom Uredbe i primjenom Direktive omogućena je uspostava vjerodostojnog okvira za sprečavanje povreda sigurnosti u lukama te je osigurana primjerena zaštita pomorskih i lučkih aktivnosti. Uvođenje mjera sigurnosne zaštite često je dovodilo do preustroja luka, na primjer protoka i skladištenja robe, nadzora nad pristupom različitim dijelovima luke ili određivanja područja ograničenog pristupa. Te mjere pokazale su se vrlo važnima za poboljšanje učinkovitosti lučkih aktivnosti u iznimno konkurentnom okružju.

[7] Predmet C-464/08 Komisija protiv Estonije, 3. rujna 2009. i predmet C-527/08 Komisija protiv Ujedinjene Kraljevine, 3. rujna 2009.

3. POPRATNE MJERE I PROVEDBA OD PRETHODNOG RAZDOBLJA PROCJENE

Direktivom je predviđeno – u skladu s načelom supsidijarnosti – da države članice samostalno određuju granice svake luke i odlučuju o mogućoj primjeni Direktive na susjedna područja. Nadalje, države članice trebale bi osigurati pravilnu provedbu procjene rizika i izradu planova sigurnosne zaštite luka. Međutim, 2014. niz luka i dalje nije mogao ispuniti zahtjeve Direktive.

Komisija se stoga u razdoblju od 2014. do 2018. zalagala za osiguranje učinkovitije provedbe Direktive. Komisija je poduzela mjere u obliku inicijativa pomoći državama članicama te strukturiranog programa aktivnosti praćenja koji je proveden putem velikog broja inspekcijskih pregleda.

U svrhu praćenja provedbe Direktive 2005/65/EZ u razdoblju od 2014. do 2018. provedeno je:

17 inspekcijskih pregleda nacionalnih uprava;
41 inspekcijski pregled luka.

Mjerama su obuhvaćena sljedeća glavna područja:

– održavanje sustava redovitog izvješćivanja o provedbi i daljnjem praćenju akcijskih planova država članica radi praktične provedbe Direktive,

– provedba prethodno navedenih 58 inspekcijskih pregleda radi praćenja provedbe Direktive u skladu s Uredbom (EZ) br. 324/2008[8], kako je izmijenjena Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2016/462. Prikupljanje i širenje najbolje prakse u okviru odbora MARSEC.

4. PRAĆENJE PROVEDBE DIREKTIVE

4.1. Praćenje akcijskih planova radi dovršetka praktične provedbe Direktive

Komisija je 2009. uspostavila sustav u okviru kojeg redovito dobiva informacije od država članica o provedbi Direktive. S tijelima država članica uspostavljen je intenzivan dijalog kako bi se omogućio redovit protok pouzdanih informacija o opsegu provedene procjene i donošenju planova sigurnosne zaštite luka. Nadalje, godišnja izvješća o praćenju država članica podnesena Komisiji temelj su za praćenje statusa procjena i planova sigurnosne zaštite luka koje obavljaju Komisijine službe.

[8] Uredba Komisije (EZ) br. 324/2008 od 9. travnja 2008. o utvrđivanju izmijenjenih postupaka za obavljanje pregleda Komisije u području sigurnosne zaštite u pomorstvu, kako je izmijenjena, SL L 98, 10.4.2008., str. 5.

4.2. Inspekcijski pregledi koje je Komisija obavila za potrebe praćenja provedbe Direktive

Postupci za praćenje provedbe Direktive provedeni su tijekom inspekcijskih pregleda Komisije u skladu s Uredbom (EZ) br. 324/2008, kako je izmijenjena.

Iz inspekcijskih pregleda provedenih na razini nacionalnih uprava i neposredno na uzorku luka proizašlo je da , unatoč tomu što se opći pravni okvir za provedbu Direktive pravilno primjenjuje, i dalje postoji niz ponavljajućih zajedničkih problema u pogledu pravilne provedbe na razini luka država članica, kako slijedi.

Razlika između cilja poboljšanja koordinacije sigurnosne zaštite luka među lokalnim tijelima, upraviteljima luka i javnim tijelima za izvršavanje zakonodavstva i nedostatnih rezultata koji su stvarno prijavljeni i dalje je prisutna, iako je proteklih godina došlo do znatnog napretka.

Određene države članice i dalje imaju poteškoća s definiranjem granica luke za potrebe sigurnosne zaštite, i to unatoč Komisijinoj pomoći koja uključuje dva seminara u rujnu 2006. i listopadu 2010. te studiju o tehničkim aspektima sigurnosne zaštite luka (TAPS II) čija je provedba povjerena Zajedničkom istraživačkom centru (JRC – Ispra). U studiji TAPS II dane su jasne smjernice u pogledu definiranja granica sigurnosne zaštite luka, što čini temelj za utvrđivanje opsega mjera iz plana sigurnosne zaštite luka utvrđenih u Prilogu II. ovoj Direktivi.

Drugo ključno pitanje odnosi se na pregled procjena i planova sigurnosne zaštite luka. U skladu s člankom 10. Direktive države članice osiguravaju da se procjene sigurnosne zaštite luka i planovi sigurnosne zaštite luka preispituju prema potrebi i da se moraju preispitati najmanje jedanput svakih pet godina. Inspekcijskim pregledima utvrđeno je da taj petogodišnji redovni pregled još nije svugdje proveden. Promjene ili suzbijanja u pogledu lučkih pristaništa nisu doveli do pregleda procjena i planova sigurnosne zaštite luka, a u nekoliko slučajeva nije se poštovao petogodišnji rok.

Nadalje, pregledima Komisije u lukama država članica otkrivene su poteškoće nekih luka u pogledu pokretanja petogodišnjeg postupka pregleda procjena i planova sigurnosne zaštite luka. One posebice uključuju velik broj tijela i aktera uključenih u pregled i postupak odobrenja koji se mora dogovoriti znatno prije isteka petogodišnjeg roka.

Nadalje, neke države članice još uvijek nisu osigurale odgovarajući nadzor planova sigurnosne zaštite luka i njihove provedbu u skladu sa zahtjevima iz članka 13. stavka 1. s pomoću redovitog sustava praćenja i inspekcijskih pregleda zajedno s pregledima u lučkim pristaništima svake luke propisanima u članku 9. stavku 4. Uredbe (EZ) br. 725/2004.

Ostali nedostaci odnose se na uzimanje u obzir svih zahtjeva pri donošenju procjena sigurnosne zaštite luka ili razlika između procjena sigurnosne zaštite luka i planova sigurnosne zaštite luka.

4.3. Postupci zbog povrede

Smanjenje broja pokrenutih postupaka zbog povrede isto je pokazatelj znatnog napretka u provedbi Direktive.

Kako je navedeno u drugom izvješću, od 2009. do 2013. moralo se pokrenuti pet postupaka zbog povrede; tri su slučaja bila povezana s kašnjenjem u provedbi Direktive na razini država članica, a druga dva slučaja bila su povezana s nepravilnom provedbom koja je otkrivena tijekom inspekcijskih pregleda.

U razdoblju od 2014. do 2018. proveden je samo jedan postupak zbog povrede, i to zbog nepravilne provedbe Direktive: Sud Europske unije donio je 6. travnja 2017. presudu u predmetu C-58/16. Njemačka pokrajina Sjeverna Rajna i Vestfalija za niz luka nije definirala granice luka, nije odobrila procjene i planove sigurnosne zaštite luka te nije imenovala časnike za sigurnosnu zaštitu luke. Početkom 2018. Njemačka je potvrdila da su sve luke u Sjevernoj Rajni i Vestfaliji sada usklađene s odredbama Direktive i da je Njemačka postupila u skladu s presudom Suda.

5. POSEBNE TOČKE KOJE SU PROIZAŠLE IZ PROCJENE

5.1. Kritična veličina luka za koje vrijede zahtjevi praktične provedbe Direktive

Tijekom razgovora sa zainteresiranim stranama često je izneseno mišljenje kako je Direktiva u načelu dobro osmišljena za velike luke sa snažnom komercijalnom djelatnošću, ali da je provedba teža za manje luke.

Potrebno je upozoriti kako se Direktiva primjenjuje na sve luke smještene u državama članicama u kojima se nalaze jedno ili više lučkih pristaništa obuhvaćenih odobrenim planom sigurnosne zaštite lučkih pristaništa u skladu s Uredbom (EZ) br. 725/2004 (članak 2. stavak 2.) i da se od država članica zahtijeva da osiguraju dobru usklađenost mjera sigurnosne zaštite luke s mjerama poduzetima na temelju Uredbe (članak 4. i članak 7.). Direktivom je predviđeno da države članice samostalno određuju granice svake luke i odlučuju o mogućoj primjeni Direktive na susjedna područja luke ako ona utječu na sigurnosnu zaštitu te luke.

Suzakonodavci su time, kako bi osigurali uravnoteženu provedbu korisnih mjera u skladu s načelom razmjernosti, člankom 2. stavkom 4. predvidjeli mogućnost i opciju da kada su granice lučkog pristaništa u smislu Uredbe (EZ) br. 725/2004 utvrđene tako da praktički obuhvaćaju cijelu luku, odgovarajuće odredbe Uredbe imaju prednost nad odredbama Direktive.

Ovom odredbom često su se koristile države članice u lukama sa samo jednim lučkim pristaništem u smislu Uredbe. Na temelju procjene sigurnosne zaštite luke granice luke bile su

često (ali ne uvijek) definirane tako da su jednake granicama lučkog pristaništa. Stoga je za 405 od 1 087 luka u kojima se nalazi jedno ili više lučkih pristaništa obuhvaćenih odobrenim planom sigurnosne zaštite lučkih pristaništa u skladu s Uredbom utvrđeno da su obuhvaćene odredbama članka 2. stavka 4. Direktive, tj. 37,2 % luka Europske unije. To je posebno izraženo u državama članicama s manjim lukama raspršenima duž obala ili na otocima[9].

5.2. Prepoznavanje prijetnji i osvješćivanje aktera

Procjenom sigurnosne zaštite omogućuje se prepoznavanje dobara i infrastrukture koje treba zaštiti od prijetnji i rizika od namjernih nezakonitih radnji povezanih s lučkim aktivnostima. U sljedećoj fazi potrebno je osmisliti i provesti odgovarajuće mjere kojima bi se odgovorilo na prijetnje na svakoj od triju prepoznatih razina rizika (normalni, rastući i visoki) posebnim postupcima i upotrebom tehničke opreme prilagođene potrebama luka koji omogućuju pravu reakciju na moguću ranjivost infrastrukture.

Direktivom je omogućeno osnivanje odborâ za sigurnosnu zaštitu luka koji su nadležni za pružanje praktičnih savjeta (uvodna izjava 9.). U državama članica s takvom strukturom, oni se općenito sastoje od lokalnih predstavnika iz tijela odgovornih za sigurnosnu zaštitu (policija, obalna straža, pomorska pitanja, carina itd.) i u većini slučajeva privatnih upravitelja koji djeluju u luci. Time se pruža prikladan forum za ključnu razmjenu informacija i forum za širenje znanja o prijetnjama te se na taj način promiče svijest među svim zainteresiranim stranama.

Podizanje svijesti o sigurnosnoj zaštiti luka dio je opće politike sigurnosne zaštite s kojom treba biti upoznato sve osoblje luke (npr. osoblje lučkih poduzeća, ali isto tako osoblje vanjskih podizvođača koji sudjeluju u lučkim aktivnostima) te različiti korisnici luke. Mjere osvješćivanja uvelike pridonose učinkovitom širenju mjera sigurnosne zaštite, a imaju i edukativni učinak u pogledu pridržavanja tih mjera. Važno je da se mjere sigurnosne zaštite prihvate kao sredstva kojima se potiču izvedba i razvoj gospodarskih aktivnosti luka.

5.3. Nadziranje i praćenje planova sigurnosne zaštite luka

Države članice u skladu s člankom 13. Direktive provode inspekcijske preglede koji im omogućuju primjereno i redovito praćenje planova sigurnosne zaštite luka i njihove provedbe. Inspekcijski pregledi ključni su i se još uvijek primjereno ne provode u svim državama članicama, uglavnom zbog razlika između utvrđenih ciljeva i sredstava potrebnih za provedbu.

Svaka država članica razvila je svoj sustav praćenja ovisno o svojem unutarnjem ustroju i raspoloživim ljudskim resursima. Ta uloga praćenja dodijeljena je središnjim ili lokalnim upravama ili čak miješanim jedinicama sastavljenima od više upravnih tijela (odjel za promet, policija, carina, lučke kapetanije itd.). Revizije su bile usmjerene na provjeru jesu li planovi

[9] Te luke sa samo jednim lučkim pristaništem nalaze se poglavito u Finskoj (65/78 ili 83 %), Švedskoj (131/162 ili 81 %), Grčkoj (82/119 ili 69 %), Ujedinjenoj Kraljevini (119/175 ili 68 %) i Danskoj (51/82 ili 62 %).

usklađeni s propisima i odredbama utvrđenima u Prilogu II. Direktivi, odgovaraju li mjere sigurnosne zaštite koje se provode u lukama u praksi zahtjevima iz plana i provode li se te mjere pravilno.

Ti zadaci obavljaju se u skladu s radnim programom koji se redovito odobrava. U slučaju neispunjene obveze donosi se prijedlog za otklanjanje tog problema. Na temelju izvješća podnesenog nadležnoj upravi može se zahtijevati nova procjena sigurnosne zaštite luke ili ažuriranje plana. Važno pitanje za službe koje obavljaju inspekcijske preglede provjera je jesu li usklađenei mjere poduzete na razini lučkog pristaništa i mjere predviđene na razini luke. Praćenje korektivnih mjera obavlja se tijekom redovnih revizija.

Izvješća nacionalnih revizora i inspektora Komisije služe kao podloga na temelju koje nacionalna tijela pružaju savjete i pomoć nadležnim lučkim tijelima radi otklanjanja utvrđenih nedostataka. Potrebno je potaknuti i razviti primjenu te prakse. Međutim, kako je navedeno, neke države članice još uvijek nisu uspostavile strukture za redovitu i primjerenu provjeru usklađenosti. Važno je što prije osigurati ljudske resurse i financijska sredstva za potrebe obavljanja praćenja. Tom će se pitanju u budućnosti posvetiti dodatna pozornost; u nizu država članica još je potrebno poboljšati postojeće sustave za praćenje planova sigurnosne zaštite luka.

6. ZAKLJUČAK

Procjenom provedbe Direktive 2005/65/EZ utvrđeno je da je postignut znatan daljnji napredak, ali da mjere sigurnosne zaštite potrebne za potpunu provedbu svih odredbi priloga I. i II. Direktivi i dalje treba poboljšati u nekim državama članicama.

U europskim lukama dodatno se povećala razina koordinacije sigurnosne zaštite među lokalnim tijelima, upraviteljima luka i javnim tijelima za izvršavanje zakonodavstva. Kombiniranom provedbom Uredbe i primjenom Direktive omogućena je uspostava vjerodostojnog okvira za sprečavanje povreda sigurnosti u lukama i osigurana je primjerena zaštita brodova u luci i lučkih komercijalnih aktivnosti. Premda je teško procijeniti koliko su te mjere utjecale na odvraćanje od terorističkih napada, lučka tijela potvrđuju da je znatno smanjen broj slučajeva krijumčarenja, krađe i zlonamjernih aktivnosti. Nadalje, uvođenje mjera sigurnosne zaštite često je dovodilo do preustroja luka, na primjer protoka i skladištenja robe, nadzora nad pristupom različitim dijelovima luke ili određivanja područja ograničenog pristupa unutar lučkog operativnog područja. Te mjere pokazale su se vrlo važnima za poboljšanje učinkovitosti lučkih aktivnosti u pogledu sigurnosne zaštite i zaštite osoba, dobara i brodova u luci u iznimno konkurentnom okružju.

Veliki broj inspekcijskih pregleda luka isto je znatno pridonio visokoj razini sigurnosne zaštite luka; u okviru odbora MARSEC države članice razmjenjuju nalaze i potiče se razmjena najboljih praksi.

Komisija je u svojoj komunikaciji od 23. svibnja 2013. („*Luke: motor rasta*”)[10] navela da Europska unija uvelike ovisi o pomorskim lukama. Ta ovisnost očituje se i u trgovini s trećim zemljama i u okviru unutarnjeg tržišta. Sigurnosna zaštita luka i pristupa njima stoga je od iznimne važnosti u pogledu osiguranja cjelokupne sigurnosne zaštite pomorskog prometa. Uvjetima sigurnosne zaštite luka od država članica traži se visoka razina budnosti i pripremljenosti svih aktera kako bi se zajamčila visoka i ujednačena razina sigurnosti u svim europskim lukama. Stoga svi uključeni akteri moraju nastaviti sa stalnim poboljšanjem preventivnih, zaštitnih i odzivnih mehanizama radi suzbijanja novih prijetnji. U tu se svrhu sustavi sigurnosne zaštite lučkih pristaništa moraju odlučno nadovezivati na sustave sigurnosne zaštite luka. Osiguranje učinkovitog odnosa među lukama, njezinim pristaništima i brodovima koji pristaju u njima i dalje je velik izazov za upravitelje i uprave.

Kombinacija Uredbe i Direktive ključni je element u osiguravanju naših luka i stoga izravno pridonosi ciljevima sigurnosne unije. Direktiva je dobar primjer kako se pojedinačnim procjenama i odgovarajućim planovima utemeljenima na zajedničkom pristupu te poticanju koordinacije i komunikacije među velikim brojem uključenih zainteresiranih strana može osigurati heterogena složena infrastruktura. Osiguravanje planova s mjerama predviđenima za tri različite razine sigurnosne zaštite potpuno odgovara sigurnosnim i operativnim potrebama.

Komisija smatra da ovaj sustav trenutačno ispunjava očekivanja i da Direktivu 2005/65 o jačanju sigurnosne zaštite luka u ovome trenutku ne treba mijenjati.

Države članice u narednim će mjesecima ponovno preispitati procjenu i planove sigurnosne zaštite luka u skladu s odredbama članka 10. Direktive, kojim je utvrđeno da se to preispitivanje treba obaviti najmanje jedanput svakih pet godina. Komisija stoga smatra da bi se, prema potrebi, za redefiniranje granica luka bilo dobro poslužiti metodologijom razvijenom u studiji TAPS II, uzimajući u obzir odgovarajuću vodenu površinu tih luka.

Nadalje, višegodišnji radni program inspekcijskih pregleda Komisije i dalje će uključivati podrobne provjere mjera sigurnosne zaštite luka. Na primjer, provjerom i nadzorom koje obavljaju Komisijine inspekcijske službe i dalje će biti obuhvaćene provedba i primjena postupaka utvrđenih planovima sigurnosne zaštite luka koji se primjenjuju na putnike i vozila pri ukrcaju na ro-ro putničke brodove (koji su po prirodi iznimno ranjivi). Slično tome, u slučaju usluga međunarodnog pomorskog prometa nastavit će se pregledi u pogledu provjeravanja i osiguravanja procjena sigurnosne zaštite luka u predmetnim državama članicama na oba kraja pomorske relacije.

Naposljetku, Komisija će nastaviti surađivati s državama članicama kako bi poboljšala provedbu Direktive, pri čemu je zajednički cilj bolja zaštita luka EU-a u korist svih korisnika luka, korisnika prijevoznih sredstava, gospodarstva pomorskog prometa i društva u cjelini. Nastavit će s praćenjem provedbe Direktive i, ako smatra da je to potrebno, pokretati postupke zbog povrede propisa.

[10] COM(2013) 295 final