KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 25.4.2019 r.
COM(2019) 191 final

# SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

## Trzecie sprawozdanie z oceny procesu wdrażania dyrektywy w sprawie wzmocnienia ochrony portów

# SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

## Trzecie sprawozdanie z oceny procesu wdrażania dyrektywy w sprawie wzmocnienia ochrony portów

### 1. WPROWADZENIE

Głównym celem dyrektywy 2005/65/WE[1] w sprawie wzmocnienia ochrony portów („dyrektywa") jest uzupełnienie środków przyjętych w 2004 r. na podstawie rozporządzenia (WE) nr 725/2004[2] w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych („rozporządzenie").

Zakres zastosowania rozporządzenia ogranicza się do środków ochrony na pokładzie statków i bezpośrednich działań w płaszczyźnie statek/port. Zanim państwa członkowskie wyraziły zgodę na wprowadzenie dodatkowych zobowiązań w związku z przyjęciem dyrektywy, zobowiązały się przestrzegać przede wszystkim zobowiązań wynikających z kodeksu ISPS (Międzynarodowy kodeks dla ochrony statków i obiektów portowych). Dyrektywa uzupełnia przewidziany w rozporządzeniu mechanizm przez wprowadzenie w strefie każdego portu systemu ochrony w celu zapewnienia wysokiego i wyrównanego poziomu ochrony we wszystkich portach europejskich świadczących bezpośrednie usługi na obszarze morskim[3].

Na 70 000 km linii brzegowej Unii Europejskiej, która jest jednym z regionów świata o największej liczbie portów, działa ponad 1 200 morskich portów handlowych. Niemal tysiąc z tych portów (zob. pkt 6.1) jest objętych zakresem stosowania dyrektywy, tj. wszystkie porty, w których znajduje się jeden obiekt portowy lub więcej takich obiektów objętych planem ochrony zatwierdzonym na mocy rozporządzenia.

Celem dyrektywy jest poprawa koordynacji ochrony na obszarach portowych, których rozporządzenie nie obejmuje, oraz zapewnienie, aby poprawa ochrony w portach zmierzała w tym samym kierunku, co środki ochrony przyjęte w ramach rozporządzenia. Za wdrożenie środków ochrony dla obiektu portowego odpowiedzialny jest zasadniczo jego operator[4], natomiast za odpowiednie środki ochrony portu odpowiedzialny jest przede wszystkim organ ochrony portu[5] i wszystkie służby, których zadaniem jest utrzymanie porządku publicznego oraz stosowanie środków bezpieczeństwa i ochrony na obszarze portu (zarówno w strefach ogólnodostępnych, jak i w strefach operacyjnych).

---

1 Dyrektywa 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów – Dz.U. L 310 z 25.11.2005, s. 2.

2 Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, s. 6).

3 Urząd Nadzoru EFTA czuwa nad tym, by Islandia i Norwegia przestrzegały swoich zobowiązań wynikających z porozumień dotyczących Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

4 Organ ochrony portu jest wyznaczany przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami art. 5 dyrektywy.

5 W przeważającej większości przypadków operatorzy obiektów portowych są operatorami prywatnymi.

Art. 19 dyrektywy stanowi, że Komisja ocenia przestrzeganie przepisów dyrektywy oraz skuteczność przyjętych środków w terminie do dnia 15 grudnia 2008 r., a następnie co pięć lat.

Pierwsze sprawozdanie zostało przyjęte w dniu 20 stycznia 2009 r., drugie – w dniu 18 listopada 2013 r.[6] Niniejsze trzecie sprawozdanie na temat stanu zaawansowania procesu wdrażania dyrektywy zawiera opis środków przyjętych w celu ułatwienia wdrażania jednolitych w całej Unii Europejskiej środków ochrony portów, postępów poczynionych w ciągu ostatniego pięcioletniego okresu odniesienia oraz dotychczas nierozwiązanych problemów, które pojawiły się w okresie wdrażania.

Niniejsze sprawozdanie sporządzono na podstawie:

– informacji zwrotnych uzyskanych od organów państw członkowskich odpowiedzialnych za bezpieczeństwo morskie oraz od innych zainteresowanych podmiotów;

– wyników licznych inspekcji w zakresie ochrony portów przeprowadzonych przez Komisję w celu monitorowania stosowania niniejszej dyrektywy w okresie odniesienia;

– stałego dialogu prowadzonego z organami krajowymi i poszczególnymi podmiotami z sektorów morskiego i portowego.

W sprawozdaniu zwrócono uwagę na niektóre napotkane trudności w osiągnięciu pożądanych efektów, ale również na ogólne skutki wdrażania dyrektywy.

## 2. WNIOSKI Z PIERWSZEGO I DRUGIEGO SPRAWOZDANIA

W pierwszym sprawozdaniu podkreślono, że mimo iż dyrektywa została przyjęta w pierwszym czytaniu przy szerokim poparciu ze strony Parlamentu Europejskiego i jednomyślnie przez Radę, większość zainteresowanych państw członkowskich transponowała ją ze znacznym opóźnieniem, co doprowadziło do wszczęcia postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. Dwa z tych postępowań zakończyły się wydaniem wyroków stwierdzających uchybienie[7].

Po zakończeniu tego okresu oceny przepisy dyrektywy zostały ostatecznie włączone do przepisów krajowych w zdecydowanej większości państw członkowskich. Niestety, stosowanie ich w praktyce na poziomie samych portów napotyka jednak jeszcze na trudności natury organizacyjnej i funkcjonalnej, ponieważ administracje szczebla miejscowego nie posiadają jeszcze wszystkich środków niezbędnych do stosowania dyrektywy w praktyce. Napotykane trudności wiążą się przede wszystkim z wyznaczaniem granic portów na potrzeby ochrony.

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

[7] Sprawa C-464/08, Komisja/Estonia, wyrok z dnia 3 września 2009 r. oraz sprawa C-527/08, Komisja / Zjednoczone Królestwo, wyrok z dnia 3 września 2009 r.

W drugim sprawozdaniu wykazano znaczne postępy, lecz środki niezbędne do osiągnięcia pełnego stosowania wszystkich przepisów dyrektywy w dalszym ciągu wymagają poprawy w większości państw członkowskich. Zwiększył się poziom ochrony w europejskich portach. Połączone efekty wdrożenia rozporządzenia i stosowania dyrektywy umożliwiły stworzenie wiarygodnych ram, by zapobiec zagrożeniom dla bezpieczeństwa portów i uzyskać odpowiednią ochronę działalności morskiej i portowej. Wdrożenie środków ochrony często wymagało zweryfikowania sposobu organizacji portów, na przykład transportu i magazynowania towarów, kontroli dostępu do poszczególnych części portu lub wyznaczenia stref ograniczonego dostępu. Środki te okazały się bardzo istotne dla poprawy skuteczności działalności portowej w wysoce konkurencyjnym środowisku.

## 3. ŚRODKI TOWARZYSZĄCE I MONITOROWANIE WDRAŻANIA OD ZAKOŃCZENIA POPRZEDNIEGO OKRESU OCENY

Zgodnie z zasadą pomocniczości w dyrektywie przewiduje się, że państwa członkowskie same ustalają granice każdego portu, i pozostawia w ich gestii decyzję o stosowaniu przepisów w odniesieniu do stref sąsiadujących. Ponadto państwa członkowskie mają czuwać nad prawidłowym dokonaniem oceny stanu ochrony i opracowaniem planów ochrony portu. Tymczasem w 2014 r. znaczna liczba portów w dalszym ciągu nie była w stanie wypełnić obowiązków określonych w dyrektywie.

W związku z tym przez cały okres 2014–2018 Komisja nadal angażowała się w zapewnianie skuteczniejszego wdrażania dyrektywy. Działania podjęte przez Komisję polegały zarówno na wspieraniu państw członkowskich, jak i na przyjęciu solidnego programu działań monitorujących prowadzonych za pośrednictwem licznych inspekcji.

Wdrażanie dyrektywy 2005/65/WE monitorowano w latach 2014–2018 za pośrednictwem:

17 inspekcji dotyczących administracji krajowych;

41 inspekcji dotyczących portów.

Działania te dotyczyły głównie następujących zagadnień:

– utrzymania systemu przedstawiania regularnych sprawozdań z realizacji i wdrażania planów działania przez państwa członkowskie, aby zapewnić praktyczne wdrożenie dyrektywy;

– przeprowadzenia wyżej wymienionych 58 inspekcji w celu monitorowania wdrażania dyrektywy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 324/2008[8] zmienionym rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/462; gromadzenia i rozpowszechniania najlepszych praktyk w ramach Komitetu MARSEC.

[8] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 324/2008 z dnia 9 kwietnia 2008 r. ustanawiające uaktualnione procedury prowadzenia inspekcji Komisji w zakresie bezpieczeństwa morskiego, z późniejszymi zmianami (Dz.U. L 98 z 10.4.2008, s. 5).

## 4. MONITOROWANIE WDRAŻANIA DYREKTYWY

### 4.1. Monitorowanie planów działania w celu dokończenia praktycznego wdrożenia dyrektywy

Od 2009 r. Komisja dysponuje systemem umożliwiającym regularne odbieranie od państw członkowskich informacji na temat stanu wdrażania dyrektywy. Nawiązano intensywny dialog z organami państw członkowskich w celu regularnego uzyskiwania wiarygodnych informacji na temat stanu realizacji ocen i przyjmowania planów ochrony portów. Ponadto roczne sprawozdania państw członkowskich z monitorowania przedkładane Komisji stanowią podstawę monitorowania przez służby Komisji stanu realizacji ocen stanu ochrony i przyjmowania planów ochrony portu.

### 4.2. Inspekcje prowadzone przez Komisję w celu monitorowania wdrażania dyrektywy

Podczas inspekcji Komisja przeprowadziła procedury mające na celu monitorowanie wdrażania dyrektywy zostały przeprowadzone przez Komisję podczas inspekcji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 324/2008, z późniejszymi zmianami.

Inspekcje przeprowadzone zarówno na poziomie administracji krajowych, jak i bezpośrednio w wybranych portach pozwalają stwierdzić, że o ile ogólne ramy prawne wdrażania dyrektywy są prawidłowo stosowane, o tyle istnieje szereg powtarzających się wspólnych problemów z prawidłowym wdrażaniem na poziomie portów państw członkowskich, które to problemy opisano poniżej.

Nadal występuje rozbieżność pomiędzy celami w zakresie poprawy koordynacji ochrony portów wyznaczonymi dla organów lokalnych, operatorów portów i publicznych organów egzekwowania prawa a ciągle jeszcze niedoskonałymi wynikami, które zostały faktycznie zgłoszone, mimo że w ostatnich latach nastąpiła znaczna poprawa.

Pomimo wsparcia ze strony Komisji, które obejmowało zorganizowanie dwóch seminariów we wrześniu 2006 r. i w październiku 2010 r. oraz powierzenie Wspólnemu Centrum Badawczemu (JRC Ispra) przeprowadzenie badania aspektów technicznych ochrony portów (TAPS II), wyznaczenie granic portu do celów ochrony jest dla niektórych państw członkowskich nadal kwestią problematyczną. W TAPS II podano jasne wytyczne dotyczące sposobu stosowania definicji granic ochrony portu, która stanowi podstawę określenia zakresu środków przewidzianych w planach ochrony portu określonych w załączniku II do niniejszej dyrektywy.

Inna istotna problematyczna kwestia dotyczy przeglądu ocen stanu ochrony portów oraz planów ochrony portów. Zgodnie z art. 10 dyrektywy państwa członkowskie zapewniają poddawanie przeglądowi, odpowiednio, oceny stanu ochrony portów i planów ochrony portów. Przegląd dokonywany jest co najmniej raz na pięć lat. Inspekcje wykazały, że jeszcze nie wszystkie państwa członkowskie regularnie dokonują takiego przeglądu co najmniej raz na pięć lat. W wyniku zmian lub opóźnień dotyczących obiektów portowych nie dokonano

przeglądu ocen stanu ochrony portów i planów ochrony portów, a w kilku przypadkach nie dotrzymano pięcioletniego terminu.

Ponadto inspekcje Komisji w portach państw członkowskich ujawniły trudności napotykane przez niektóre porty we wdrożeniu procesu dokonywania przeglądu ocen stanu ochrony portu oraz planów ochrony portu co pięć lat. Trudności te obejmują w szczególności dużą liczbę organów i podmiotów zaangażowanych w przegląd oraz proces zatwierdzania, który musi zostać zaplanowany z dużym wyprzedzeniem przed upływem kolejnych pięciu lat od dnia przyjęcia dyrektywy.

Ponadto niektóre państwa członkowskie nadal nie zapewniły odpowiedniego nadzoru nad planami ochrony portów i ich wdrożeniem zgodnie z art. 13 ust. 1 poprzez regularny system monitorowania i inspekcji wraz z inspekcjami wymaganymi w obiektach portowych każdego portu, jak określono w art. 9 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

Inne niedociągnięcia dotyczą uwzględniania wszystkich wymogów przy sporządzaniu oceny stanu ochrony portu lub rozbieżności między ocenami stanu ochrony portu a planami ochrony portów.

### 4.3. Postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego

Zmniejszenie liczby wszczętych postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego jest również wskaźnikiem znacznej poprawy w zakresie wdrażania dyrektywy.

Jak wspomniano w drugim sprawozdaniu, w latach 2009–2013 wszczęto pięć postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego; trzy przypadki dotyczyły opóźnień we wdrażaniu dyrektywy na szczeblu państw członkowskich, a dwa pozostałe były związane z niewłaściwym wdrażaniem dyrektywy, które ujawniono w trakcie inspekcji.

W latach 2014–2018 wszczęto tylko jedno postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w związku z niewłaściwym wdrożeniem dyrektywy. W dniu 6 kwietnia 2017 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości wydał wyrok w sprawie C-58/16. W przypadku szeregu portów niemiecki kraj związkowy Nadrenia Północna-Westfalia nie określił granic, nie zatwierdził ocen stanu ochrony portów i planów ochrony portów oraz nie ustanowił oficerów ochrony portu. Na początku 2018 r. Niemcy potwierdziły, że wszystkie porty w Nadrenii Północnej-Westfalii przestrzegają już przepisów dyrektywy oraz że Niemcy zastosowały się do wyroku Trybunału.

## 5. SPECYFICZNE KWESTIE WYNIKAJĄCE Z PRZEPROWADZONYCH OCEN

### 5.1. Krytyczna wielkość portów podlegających wymogom w zakresie praktycznego wdrażania dyrektywy

Z rozmów z zainteresowanymi stronami wynika, że zgodnie z ich oceną dyrektywa jest zasadniczo odpowiednio opracowana w odniesieniu do dużych portów, w których prowadzona jest intensywna działalność handlowa, ale jej wdrożenie jest trudniejsze w przypadku małych portów.

Należy przypomnieć, że dyrektywa ma zastosowanie do każdego portu znajdującego się na obszarze państwa członkowskiego, w którym znajduje się jeden obiekt portowy lub więcej takich obiektów objętych zatwierdzonym planem ochrony obiektu portowego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 (art. 2 ust. 2) oraz że państwa członkowskie zapewniają ścisłą koordynację środków ochrony portu wprowadzonych dyrektywą ze środkami przyjętymi w zastosowaniu rozporządzenia (art. 4 i 7). W dyrektywie przewiduje się, że państwa członkowskie same ustalają granice każdego portu, i pozostawia w ich gestii decyzję o stosowaniu przepisów dyrektywy w odniesieniu do stref sąsiadujących, jeśli mają one wpływ na bezpieczeństwo danego portu.

Co za tym idzie, aby zapewnić wyważone wdrażanie koniecznych środków zgodnie z zasadą proporcjonalności, współustawodawcy skorzystali z możliwości przewidzianej w art. 2 ust. 4, że w przypadku gdy granice obiektu portowego, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 725/2004, zostały określone w taki sposób, że obejmują cały port, odpowiednie przepisy rozporządzenia mają pierwszeństwo przed przepisami dyrektywy.

Przepis ten był powszechnie wykorzystywany przez państwa członkowskie w portach, które posiadają tylko jeden obiekt portowy, zgodnie z rozporządzeniem. Z oceny stanu ochrony portu wynika, że granice portu bardzo często (choć nie zawsze) określane były jako stykające się z granicami obiektu portowego. W związku z tym spośród 1 087 portów posiadających jeden obiekt portowy lub kilka takich obiektów stanowiących przedmiot planu ochrony zatwierdzonego na mocy rozporządzenia, 405 portów zostało uznanych za podlegające przepisom art. 2 ust. 4 dyrektywy, tj. 37,2 % portów Unii Europejskiej. Sytuację taką obserwowano w szczególności w państwach członkowskich posiadających małe porty rozsiane wzdłuż wybrzeży lub na wyspach[9].

### 5.2. Świadomość zagrożenia i uwrażliwienie podmiotów

Praca wykonana w ramach ocen stanu ochrony umożliwia ustalenie, jakie mienie i jaka infrastruktura wymagają ochrony przed zagrożeniami i ryzykiem zamierzonych aktów bezprawnych wymierzonych w działalność portową. Kolejny etap polega na opracowaniu i wdrożeniu odpowiednich środków, które przeciwdziałałyby zagrożeniom na każdym z trzech poziomów określonego ryzyka (normalnym, podwyższonym, wyjątkowym),

[9] Porty takie, posiadające tylko jeden obiekt portowy, stanowią znaczną część portów Finlandii (65/78, tj. 83 %), Szwecji (131/162, tj. 81 %), Grecji (82/119, tj. 69 %), Zjednoczonego Królestwa (119/175, tj. 68 %) i Danii (51/82, tj. 62 %).

w postaci szczegółowych procedur i zastosowania wyposażenia technicznego dostosowanych do potrzeb portów i umożliwiających działanie w sposób najlepiej odpowiadający potencjalnej podatności infrastruktury na zagrożenia.

Dyrektywa daje możliwość ustanowienia komitetów ochrony portu, którym zostanie powierzone zadanie udzielania praktycznych porad (motyw 9). W państwach członkowskich, które ustanowiły ten rodzaj struktury, komitety na ogół składają się z lokalnych przedstawicieli organów odpowiedzialnych za ochronę portów (policji, straży przybrzeżnej, służb morskich, służb celnych itd.) oraz w większości przypadków z operatorów prywatnych prowadzących działalność w porcie. Struktura ta stanowi odpowiednie forum do niezbędnej wymiany informacji i rozpowszechniania wiedzy na temat zagrożeń, przez co przyczynia się do uwrażliwienia wszystkich zainteresowanych stron.

Większe uwrażliwienie na kwestię ochrony portów stanowi część ogólnej polityki ochrony, którą należy upowszechniać wśród całego personelu obsługującego porty (tj. pracowników przedsiębiorstw portowych oraz przedsiębiorstw zewnętrznych uczestniczących w działalności portu) i wśród różnych użytkowników portu. Działania uwrażliwiające są atutami pozwalającymi zapewnić skuteczne rozpowszechnienie i właściwą edukację w zakresie przestrzegania środków ochrony. Ważne jest, by środki ochrony były postrzegane jako środki sprzyjające realizacji i rozwojowi działalności gospodarczej portu.

### 5.3. Inspekcje i monitorowanie planów ochrony portów

Zgodnie z art. 13 dyrektywy państwa członkowskie muszą prowadzić inspekcje w sposób, który pozwala im na właściwe i regularne monitorowanie planów ochrony portów i ich wdrożenia. Jest to zasadnicza kwestia, której realizacja nadal nie jest właściwa we wszystkich państwach członkowskich, głównie z powodu niewłaściwego dostosowania ustalonych celów i środków niezbędnych do przeprowadzania takich kontroli.

Każde państwo członkowskie opracowało własny system monitorowania w zależności od wewnętrznej struktury organizacyjnej i dostępnych zasobów ludzkich. Funkcję monitorowania powierzono organom centralnym lub samorządowym albo wręcz wielozadaniowym zespołom, składającym się z przedstawicieli różnych organów administracji (departamentu transportu, policji, służb celnych, kapitanatów itd.). Celem audytów jest skontrolowanie, czy plany są zgodne z zasadami i przepisami określonymi z załączniku II do dyrektywy, czy środki ochrony faktycznie zastosowane w portach odpowiadają wymogom planu oraz czy zostały prawidłowo wdrożone.

Zadania te są wykonywane zgodnie z ustalanym okresowo planem pracy. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości proponuje się środki korygujące. Ze sprawozdań przekazanych właściwym organom administracji może wyniknąć konieczność dokonania nowej oceny stanu ochrony portu lub jej aktualizacji. Ważną kwestią, o jaką muszą zadbać służby kontrolne, jest sprawdzenie faktycznej koordynacji środków przyjętych dla obiektu portowego oraz środków przewidzianych dla całego portu. Monitorowanie środków naprawczych odbywa się w drodze regularnych audytów.

Sprawozdania audytorów krajowych oraz inspektorów Komisji stanowią dla organów krajowych podstawę, na której opierają one swoje doradztwo i wsparcie dla właściwych organów portów w celu skorygowania stwierdzonych nieprawidłowości. Praktykę tę należy popierać i rozwijać. Jak wspomniano powyżej, niektóre państwa członkowskie nadal jednak nie zapewniają regularnej i właściwej weryfikacji zgodności w sposób systematyczny. Ważne jest, by zasoby ludzkie i finansowe niezbędne do realizacji tych zadań w zakresie monitorowania były udostępniane tak szybko, jak to możliwe. Kwestii tej poświęci się jeszcze więcej uwagi w przyszłości, ponieważ w wielu państwach członkowskich obecne systemy monitorowania planów ochrony portów nadal wymagają poprawy.

## 6. PODSUMOWANIE

Ocena wdrożenia dyrektywy 2005/65/WE wykazała, że poczyniono dalsze znaczące postępy, lecz środki ochrony niezbędne do pełnego wdrożenia wszystkich przepisów załączników I i II do dyrektywy w dalszym ciągu wymagają poprawy w niektórych państwach członkowskich.

Poziom koordynacji ochrony między organami lokalnymi, operatorami portów oraz publicznymi organami egzekwowania prawa w europejskich portach jeszcze bardziej się zwiększył. Połączone skutki wdrożenia rozporządzenia i stosowania dyrektywy umożliwiły stworzenie wiarygodnych ram, by zapobiec zagrożeniom dla bezpieczeństwa portów i uzyskać odpowiednią ochronę statków w portach oraz działalności handlowej portów. Chociaż trudno jest ocenić wpływ tych środków w zakresie powstrzymywania aktów terrorystycznych, władze portowe zgodnie przyznają, że ich skutki są wyraźnie zauważalne w zakresie działalności przemytniczej, kradzieży i czynów dokonanych w złym zamiarze, których liczba zdecydowanie się zmniejszyła. Ponadto wdrożenie środków ochrony często wymagało zweryfikowania sposobu organizacji portów, na przykład transportu i magazynowania towarów, kontroli dostępu do poszczególnych części portu lub wyznaczenia stref ograniczonego dostępu na obszarach operacyjnych portu. Środki te okazały się bardzo istotne dla poprawy skuteczności działalności portowej pod względem bezpieczeństwa i ochrony osób, towarów i statków w portach w wysoce konkurencyjnym środowisku.

Duża liczba inspekcji w zakresie ochrony portów znacząco przyczyniła się również do osiągnięcia tego wysokiego poziomu ochrony portów. Wymiana wyników inspekcji między państwami członkowskimi odbywa się za pośrednictwem Komitetu MARSEC i promuje się wymianę najlepszych praktyk.

Jak wspomniano w komunikacie Komisji z dnia 23 maja 2013 r. („Porty: motor wzrostu”)[10], wymiana handlowa między Unią Europejską a resztą świata oraz w ramach rynku wewnętrznego jest w wysokim stopniu uzależniona od portów morskich. Ochrona portów i podejść do portów jest więc zasadniczym elementem zapewnienia ogólnego bezpieczeństwa transportu morskiego. Aby zapewnić wysoki i wyrównany poziom ochrony we wszystkich portach europejskich, warunki ochrony portów wymagają wzmożonej czujności państw członkowskich oraz przygotowania wszystkich zainteresowanych podmiotów. Z tego powodu

[10] COM(2013) 295 final.

wszystkie zainteresowane podmioty muszą kontynuować pracę nad stałą poprawą narzędzi służących zapobieganiu, ochronie i reagowaniu na nowe zagrożenia. W tym celu systemy ochrony obiektów portowych i portów muszą doskonale się uzupełniać. Zapewnienie skutecznych powiązań pomiędzy portem, jego obiektami portowymi i statkami, które je obsługują, w dalszym ciągu stanowi najważniejsze wyzwanie dla operatów i organów administracji.

Połączenie rozporządzenia i dyrektywy stanowi kluczowy element zabezpieczenia naszych portów i tym samym bezpośrednio przyczynia się do osiągnięcia celów unii bezpieczeństwa. Dyrektywa jest dobrym przykładem tego, w jaki sposób różnorodna, skomplikowana infrastruktura może zostać zabezpieczona za pomocą indywidualnych ocen i odpowiednich planów opartych na wspólnym podejściu oraz przez wspieranie koordynacji i komunikacji między dużą liczbą zainteresowanych stron. Zapewnienie planów przewidujących środki dla trzech różnych poziomów ochrony odpowiada potrzebom w zakresie ochrony i potrzebom operacyjnym przy zachowaniu pełnej elastyczności.

Komisja uważa, że system ten spełnia obecnie oczekiwania oraz że na dzień dzisiejszy nie ma potrzeby wprowadzania zmian do dyrektywy 2005/65 w sprawie wzmocnienia ochrony portów.

W najbliższych miesiącach państwa członkowskie muszą ponownie przeanalizować oceny stanu ochrony portów i plany ochrony portów zgodnie z przepisami art. 10 dyrektywy, który przewiduje konieczność przeprowadzania takiego przeglądu co najmniej raz na pięć lat. Komisja uważa zatem, że metoda opracowana w ramach badania TAPS II może z powodzeniem być wykorzystywana w miarę potrzeby w celu ponownego wyznaczenia granic portów, włączając konieczność należytego uwzględnienia zbiornika wodnego.

Ponadto wieloletni program inspekcji Komisji będzie nadal obejmował szczegółowe badania środków ochrony portów. Na przykład służby Komisji odpowiedzialne za prowadzenie inspekcji będą kontynuowały badanie i monitorowanie wdrożenia i stosowania procedur określonych w planach ochrony portów w odniesieniu do pasażerów i pojazdów przyjmowanych na pokład statków pasażerskich typu ro-ro (które ze względu na swój charakter są szczególnie zagrożone). Podobnie w przypadku obsługi międzynarodowych połączeń morskich sprawdzane będzie, czy zainteresowane państwa członkowskie współpracują przy ocenie stanu ochrony portów stanowiących dwa punkty końcowe jednego połączenia morskiego.

Wreszcie Komisja będzie kontynuowała, wraz z państwami członkowskimi, prace nad poprawą wdrożenia dyrektywy, mając na względzie wspólny cel, jakim jest jeszcze lepsza ochrona portów Unii Europejskiej przynosząca korzyści wszystkim użytkownikom portów, użytkownikom środków transportu, gospodarce transportu morskiego oraz ogółowi społeczeństwa. Komisja w dalszym ciągu będzie monitorowała prawidłowość stosowania przedmiotowej dyrektywy i wszczynała postępowania, gdy uzna to za konieczne.