EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 25.4.2019
COM(2019) 191 final

# RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

## Tredje utvärderingsrapporten om genomförandet av direktivet om ökat hamnskydd

# RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

## Tredje utvärderingsrapporten om genomförandet av direktivet om ökat hamnskydd

## 1. INLEDNING

Direktiv 2005/65/EG[1] om ökat hamnskydd (nedan kallat *direktivet*) syftar i första hand till att komplettera de åtgärder som antogs 2004 genom förordning (EG) nr 725/2004[2] om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (nedan kallad *förordningen*).

Förordningens tillämpningsområde är begränsat till skyddsåtgärder ombord på fartyg och till samverkan mellan fartyg och hamn. Medlemsstaterna har prioriterat de skyldigheter som omfattas av ISPS-koden (Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar) i första hand, innan de har gått med på att genomföra ytterligare skyldigheter genom att anta direktivet. Direktivet kompletterar bestämmelsen genom att det inrättas ett skyddssystem som gäller i hela hamnområdet i syfte att garantera en hög och likvärdig skyddsnivå i alla europeiska hamnar som tillhandahåller direkta tjänster åt havsgående fartyg.[3]

Verksamhet bedrivs vid fler än 1 200 kommersiella kusthamnar längs Europeiska unionens 70 000 km långa kust, vilket gör unionen till ett av världens mest hamnrika områden. Av dessa omfattas omkring 1 000 hamnar (se avsnitt 6.1) av direktivets tillämpningsområde, det vill säga samtliga hamnar som består av en eller flera hamnanläggningar som omfattas av en skyddsplan som godkänts i enlighet med förordningen.

Syftet med direktivet är att förbättra samordningen av skyddet i hamnområden som inte omfattas av förordningen och att se till att det ökade hamnskyddet stöder de skyddsåtgärder som vidtas i enlighet med förordningen. Medan införandet av skyddsåtgärder på hamnanläggningsnivå huvudsakligen åligger hamnanläggningsoperatören[4] faller ansvaret för lämpliga skyddsåtgärder på hamnnivå i första hand på hamnmyndigheten[5] och de avdelningar som ansvarar för att upprätthålla allmän ordning och vidta skyddsåtgärder inom hamnområdet (såväl allmänna ytor som verksamhetsytor).

Enligt artikel 19 i direktivet ska kommissionen utvärdera efterlevnaden av direktivet och effektiviteten hos de vidtagna åtgärderna senast den 15 december 2008 och därefter vart femte år.

---

1 Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd (EUT L 310, 25.11.2005, s. 28).

2 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (EUT L 129, 29.4.2004, s. 6).

3 Eftas övervakningsmyndighet sörjer för att Island och Norge uppfyller sina skyldigheter enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

4 Det stora flertalet hamnanläggningsoperatörer är privata aktörer.

5 Hamnskyddsmyndigheten utses av medlemsstaten i enlighet med bestämmelserna i artikel 5 i direktivet.

Den första rapporten antogs den 20 januari 2009 och den andra den 18 november 2013.[6] I denna tredje utvärderingsrapport om genomförandet av direktivet redovisas de åtgärder som vidtagits för att främja införandet av enhetliga hamnskyddsåtgärder inom hela unionen, de framsteg som gjorts under den senaste referensperioden på fem år och de kvarvarande problem som har uppkommit under genomförandet.

Rapporten grundar sig på följande:

– Utbytet av information med medlemsstaternas sjöfartsskyddsmyndigheter och andra berörda parter.
– Resultaten av de många hamnskyddsinspektioner som kommissionen genomfört för att övervaka direktivets tillämpning under referensperioden.
– Den kontinuerliga dialogen med nationella myndigheter och olika sjöfarts- och hamnaktörer.

I rapporten redovisas inte bara vissa svårigheter på vägen mot att uppnå de önskade effekterna utan även de övergripande konsekvenserna av direktivets genomförande.

## 2. SLUTSATSER FRÅN DEN FÖRSTA RESPEKTIVE DEN ANDRA RAPPORTEN

I den första rapporten betonades att direktivet visserligen antagits med brett stöd vid första behandlingen i Europaparlamentet och med enhällighet i rådet men att majoriteten av de berörda medlemsstaterna införlivat det först efter betydande förseningar. Överträdelseförfaranden har inletts som en följd av detta, varav två resulterat i domar där det konstateras att de svarande underlåtit att uppfylla sina skyldigheter.[7]

Mot slutet av denna utvärderingsperiod hade direktivets bestämmelser till sist införlivats i den nationella lagstiftningen i de allra flesta medlemsstater. Vad gäller den praktiska tillämpningen finns det tyvärr fortfarande organisatoriska och funktionella hinder i hamnarna, eftersom de lokala myndigheterna ännu inte har tillgång till alla delar som krävs för att fullfölja direktivets praktiska genomförande. Den största svårigheten består i att fastställa hamngränserna från skyddssynpunkt.

Av den andra rapporten framgår att betydande framsteg gjorts men att åtgärderna för att till fullo genomföra direktivets samtliga bestämmelser behöver stärkas i de flesta medlemsstater. Skyddsnivån har höjts i de europeiska hamnarna, och genom de kombinerade åtgärderna i form av förordningens genomförande och direktivets tillämpning har man kunnat upprätta en tillförlitlig ram för förebyggande av hot mot hamnskyddet och erhålla ett lämpligt skydd för sjöfarts- och hamnverksamheterna. Införandet av skyddsåtgärder har ofta lett till en översyn av hamnarnas organisation, till exempel när det gäller förflyttning och lagring av varor, kontroller av tillträdet till olika delar av hamnen och fastställande av områden med begränsat

[6] KOM(2009) 2 slutlig och COM(2013) 792 final.
[7] Dom av den 3 september 2009, kommissionen mot Estland, C-464/08, och dom av den 3 september 2009, kommissionen mot Storbritannien, C-527/08.

tillträde. Dessa åtgärder har visat sig vara centrala för att effektivisera hamnverksamheterna i en mycket konkurrensutsatt miljö.

## 3. STÖD- OCH ÖVERVAKNINGSÅTGÄRDER EFTER DEN FÖREGÅENDE UTVÄRDERINGSPERIODEN

I direktivet föreskrivs i enlighet med subsidiaritetsprincipen att medlemsstaterna själva ska fastställa gränserna för varje hamn, och därmed får de själva avgöra om också närliggande områden ska omfattas. Medlemsstaterna ska även se till att hamnskyddsutredningar och hamnskyddsplaner utarbetas på ett korrekt sätt. År 2014 var det dock fortfarande ett stort antal hamnar som inte uppfyllde skyldigheterna i direktivet.

Under hela perioden 2014–2018 har kommissionen därför fortsatt sina insatser för att se till att direktivet genomförs mer effektivt. Kommissionens åtgärder har omfattat initiativ för att bistå medlemsstaterna samt ett rigoröst övervakningsprogram med ett stort antal inspektioner.

Övervakningen av genomförandet av direktiv 2005/65/EG skedde under perioden 2014–2018 genom

17 inspektioner av nationella myndigheter,
41 inspektioner av hamnar.

Åtgärderna inriktades på följande huvudområden:

– Upprätthållande av ett system med regelbunden rapportering om resultat och genomförande av medlemsstaternas handlingsplaner för att säkra direktivets praktiska genomförande.
– Resultatet av ovannämnda 58 inspektioner för att övervaka direktivets genomförande i enlighet med förordning (EG) nr 324/2008[8], ändrad genom genomförandeförordning (EU) 2016/462, samt insamling och spridning av bästa praxis inom ramen för kommittén för genomförande av förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

## 4. ÖVERVAKNING AV DIREKTIVETS GENOMFÖRANDE

### 4.1. Handlingsplaner för fullföljandet av direktivets praktiska genomförande

År 2009 införde kommissionen ett system som gör det möjligt för kommissionen att regelbundet ta emot information från medlemsstaterna om direktivets genomförande. En regelbunden dialog inleddes med medlemsstaternas myndigheter för att med jämna mellanrum få tillförlitlig information om genomförandet av hamnskyddsutredningar och

[8] Kommissionens förordning (EG) nr 324/2008 av den 9 april 2008 om fastställande av reviderade förfaranden för kommissionens inspektioner på området för sjöfartsskydd, i ändrad lydelse (EUT L 98, 10.4.2008, s. 5).

antagandet av hamnskyddsplaner. Medlemsstaterna lämnar dessutom årliga övervakningsrapporter till kommissionen som ligger till grund för övervakningen av hur hamnskyddsutredningar och hamnskyddsplaner fortskrider.

### 4.2. Kommissionens inspektioner för att övervaka direktivets genomförande

Förfarandena för övervakning av direktivets genomförande har genomförts i samband med kommissionens inspektioner i enlighet med förordning (EG) nr 324/2008, i ändrad lydelse.

De inspektioner som genomförts såväl på nationell myndighetsnivå som i samband med stickprov vid hamnar har visat att även om den allmänna rättsliga ramen för direktivets genomförande har inrättats korrekt finns det fortfarande en rad återkommande vanliga problem gällande korrekt genomförande i medlemsstaternas hamnar, såsom framgår nedan.

Bristen på överensstämmelse mellan målet om bättre samordning av hamnskyddet mellan lokala myndigheter, hamnoperatörer och offentliga brottsbekämpande organ och de, hittills bristfälliga, resultat som faktiskt har rapporterats är fortfarande stor, även om betydande förbättringar skett de senaste åren.

Vissa medlemsstater har ännu inte lyckats fastställa hamngränser för att förbättra skyddet, trots bistånd från kommissionen, inklusive två seminarier i september 2006 respektive oktober 2010 och en studie om hamnskyddets tekniska aspekter (Taps II) som genomförts av Gemensamma forskningscentrumet (JRC – Ispra). Taps II ger tydliga riktlinjer om hur hamnskyddsgränser fastställs, vilket ligger till grund för att bestämma omfattningen av de åtgärder som vidtas inom ramen för hamnskyddsplanerna enligt bilaga II till direktivet.

En annan viktig fråga är översynen av hamnskyddsutredningar och hamnskyddsplaner. I enlighet med artikel 10 i direktivet ska medlemsstaterna se till att hamnskyddsutredningarna och hamnskyddsplanerna ses över vid behov, minst en gång vart femte år. Inspektioner har visat att sådan regelbunden översyn vart femte år ännu inte sker överallt. Förändringar eller inskränkningar av hamnanläggningar har inte resulterat i en översyn av hamnskyddsutredningarna och hamnskyddsplanerna, och i flera fall har tidsfristen på fem år överskridits.

Kommissionens inspektioner i medlemsstaternas hamnar visade även att vissa hamnar hade problem med att inleda processen för översyn av hamnskyddsutredningarna och hamnskyddsplanerna vart femte år. Det gäller i synnerhet det stora antalet myndigheter och aktörer som är involverade i översynen och godkännandeförfarandet, som måste planeras i god tid innan femårsperioden löper ut.

Dessutom hade vissa medlemsstater fortfarande inte säkerställt adekvat övervakning av hamnskyddsplanerna och deras genomförande i enlighet med artikel 13.1 genom ett system med regelbunden övervakning och inspektioner jämsides med de inspektioner av hamnanläggningar som måste utföras i varje hamn i enlighet med artikel 9.4 i förordning (EG) nr 725/2004.

Övriga brister gällde i vilken mån hänsyn tagits till samtliga krav när hamnskyddsutredningarna fastställdes eller att det fanns avvikelser mellan hamnskyddsutredningarna och hamnskyddsplanerna.

### 4.3. Överträdelseförfaranden

Antalet inledda överträdelseförfaranden har minskat, vilket också är ett tecken på att direktivets genomförande förbättrats väsentligt.

Som framgår av den andra rapporten inleddes fem överträdelseförfaranden mellan 2009 och 2013. Tre fall gällde förseningar av direktivets genomförande i medlemsstaterna, och de andra två fallen avsåg felaktigt genomförande som upptäckts i samband med inspektioner.

Mellan 2014 och 2018 inleddes endast ett överträdelseförfarande, som avsåg felaktigt genomförande av direktivet. Den 6 april 2017 meddelade domstolen sin dom i mål C-58/16. Den tyska delstaten Nordrhein-Westfalen hade underlåtit att fastställa hamngränser, utarbeta hamnskyddsutredningar och hamnskyddsplaner och utse hamnskyddschefer för en rad hamnar. I början av 2018 bekräftade Tyskland att samtliga hamnar i Nordrhein-Westfalen nu följer direktivets bestämmelse och att Tyskland har rättat sig efter domstolens dom.

## 5. ENSKILDA PUNKTER SOM FRAMKOMMIT I UTVÄRDERINGSARBETET

### 5.1. Kritisk storlek hos de hamnar som omfattas av kraven på direktivets praktiska genomförande

Vid samtal med de olika berörda parterna anger dessa ofta att direktivet i allmänhet är väl utformat för stora hamnar med en omfattande kommersiell verksamhet men att direktivet är svårare att genomföra för små hamnar.

Det bör framhållas att direktivet ska tillämpas på medlemsstaternas samtliga hamnar bestående av en eller flera hamnanläggningar som omfattas av en skyddsplan för hamnanläggningar som godkänts i enlighet med förordning (EG) nr 725/2004 (artikel 2.2) och att medlemsstaterna ska se till att hamnskyddsåtgärderna noggrant samordnas med de åtgärder som vidtas i enlighet med förordningen (artiklarna 4 och 7). I direktivet föreskrivs att medlemsstaterna själva ska fastställa gränserna för varje enskild hamn och att de även får bestämma om direktivet också ska tillämpas på närliggande områden, om dessa påverkar säkerheten i hamnen i fråga.

För att säkerställa att nödvändiga åtgärder vidtas på ett väl avvägt sätt och i enlighet med proportionalitetsprincipen har medlagstiftarna därför valt följande möjlighet och alternativ, som föreskrivs i artikel 2.4: Om gränserna för en hamnanläggning i den mening som avses i förordning (EG) nr 725/2004 har fastställts på ett sådant sätt att den i praktiken omfattar hela

hamnen ska de relevanta bestämmelserna i förordningen ha företräde framför bestämmelserna i direktivet.

Medlemsstaterna har i stor utsträckning tillämpat denna bestämmelse i hamnar som består av endast en hamnanläggning i enlighet med förordningen. På grundval av hamnskyddsutredningen har gränsen för hamnen mycket ofta (men inte alltid) fastställts som identisk med gränsen för hamnanläggningen. Följaktligen har, bland de 1 087 hamnar som består av en eller flera anläggningar som omfattas av en hamnskyddsplan som godkänts i enlighet med förordningen, 405 hamnar ansetts vara berörda av bestämmelserna i artikel 2.4 i direktivet, det vill säga 37,2 % av hamnarna inom Europeiska unionen. Denna situation har varit särskilt påfallande i medlemsstater med små hamnar som ligger utspridda längs kusterna eller på öar.[9]

## 5.2. Kunskaper om hot och medvetandegörande av aktörerna

Tack vare det arbete som utförs i samband med skyddsutredningarna blir det möjligt att fastställa vilka tillgångar och vilken infrastruktur som ska skyddas mot de hot och risker som hamnverksamheten är utsatt för. Den efterföljande etappen består i att utforma och genomföra lämpliga åtgärder som kan motverka hot på var och en av de tre risknivåerna (normal, förhöjd och hög). Detta görs med hjälp av specifika förfaranden och användning av teknisk utrustning som motsvarar hamnarnas specifika egenskaper och som medger lämpliga lösningar med avseende på infrastrukturens eventuella sårbarhet.

Direktivet har gjort det möjligt att inrätta hamnskyddskommittéer med ansvar för att erbjuda praktiska råd (skäl 9). I de medlemsstater som inrättat en sådan struktur består den i allmänhet av lokala företrädare för de myndigheter som har ansvar för skyddsuppdrag (polis, kustbevakning, havsmyndigheter, tull etc.) samt i flertalet fall även privata aktörer som är verksamma i hamnen. Därigenom skapas ett lämpligt forum för nödvändigt informationsutbyte och spridning av kunskaper om hot, vilket främjar en större medvetenhet hos alla berörda aktörer.

Ett ökat medvetandegörande om hamnskyddet ingår i den allmänna skyddspolitik som all hamnpersonal (dvs. personalen vid hamnföretag men också personal vid externa företag som bedriver hamnverksamhet) och alla olika hamnanvändare måste ha kännedom om. Medvetandehöjande åtgärder är centrala för att säkerställa en effektiv spridning och lämpliga metoder för att öka kunskaperna om skyddsåtgärder. Det är viktigt att skyddsåtgärderna uppfattas som medel som främjar genomförandet och utvecklingen av hamnens ekonomiska verksamheter.

[9] Dessa hamnar med endast en hamnanläggning utgör en betydande andel av hamnarna i Finland (65 av 78, dvs. 83 %), Sverige (131 av 162, dvs. 81 %), Grekland (82 av 119, dvs. 69 %), Storbritannien (119 av 175, dvs. 68 %) och Danmark (51 av 82, dvs. 62 %).

## 5.3. Kontroll och övervakning av hamnskyddsplaner

I enlighet med artikel 13 i direktivet ska medlemsstaterna utföra inspektioner som möjliggör lämplig och regelbunden övervakning av hamnskyddsplanerna och genomförandet av dessa. Detta är en avgörande punkt där det fortfarande finns brister i genomförandet hos alla medlemsstater, främst på grund av bristande överensstämmelse mellan de fastställda målen och de medel som krävs för att genomföra kontrollerna.

Varje medlemsstat har utarbetat sitt eget övervakningssystem i enlighet med sina interna rutiner och tillgängliga mänskliga resurser. Detta kontrolluppdrag har överförts antingen till centrala eller lokala myndigheter eller till kombinerade grupper bestående av företrädare för flera olika myndigheter (transportmyndighet, polis, tull, hamnkontor etc.). Syftet med kontrollerna är att bekräfta att planerna överensstämmer med de regler och bestämmelser som anges i bilaga II till direktivet, att de skyddsåtgärder som genomförts i hamnarna verkligen uppfyller kraven i planen och att planerna införts korrekt.

Dessa uppgifter ska utföras i enlighet med ett arbetsprogram som regelbundet fastställs. När en brist upptäcks ska ett förslag utarbetas för hur problemet ska åtgärdas. På grundval av den rapport som överlämnas till den behöriga myndigheten kan det bli nödvändigt med en ny eller uppdaterad hamnskyddsutredning. En viktig angelägenhet för inspektionsmyndigheterna är kontrollera att samordning skett mellan de åtgärder som genomförs på hamnanläggningsnivå och de åtgärder som planeras på hamnnivå. Uppföljningen av korrigerande åtgärder sker genom regelbundna kontroller.

Såväl de nationella revisorernas rapporter som kommissionsinspektörernas rapporter fungerar som underlag för de nationella myndigheterna vid tillhandahållandet av råd och stöd till behöriga hamnmyndigheter i syfte att korrigera de brister som framkommit. Denna praxis bör uppmuntras och utvecklas, men vissa medlemsstater säkerställer som sagt inte denna kontroll av överensstämmelsen på ett regelbundet och lämpligt sätt. Det är viktigt att de mänskliga och finansiella resurser som krävs för dessa övervakningsuppgifter tillhandahålls så snart som möjligt. Denna punkt kommer att betonas alltmer i framtiden, eftersom de befintliga systemen för övervakning av hamnskyddsplaner fortfarande behöver förbättras i flera medlemsstater.

# 6. SLUTSATS

Utvärderingen av genomförandet av direktiv 2005/65/EG har visat att ytterligare betydande framsteg har gjorts men att de skyddsåtgärder som krävs för att genomföra samtliga bestämmelser i bilagorna I och II till direktivet fortfarande behöver förbättras i vissa medlemsstater.

Samordningen av hamnskyddet mellan lokala myndigheter, hamnoperatörer och offentliga brottsbekämpande organ har stärkts ytterligare i de europeiska hamnarna. Genom de kombinerade åtgärderna i form av förordningens genomförande och direktivets tillämpning har man kunnat upprätta en tillförlitlig ram för förebyggande av hot mot hamnskyddet och erhålla ett lämpligt skydd för fartyg i hamnar och kommersiell hamnverksamhet. Även om

åtgärdernas effekt när det gäller att avskräcka från terrorhandlingar är svårbedömd vill hamnmyndigheterna likväl framhålla att de har haft stor inverkan på smuggling, stölder och vandalism, som har minskat kraftigt. Dessutom har införandet av skyddsåtgärder ofta medfört en översyn av hamnarnas organisation, exempelvis beträffande förflyttning och lagring av varor, kontroll av tillträde till olika delar av hamnen och fastställande av områden med begränsat tillträde inom hamnens verksamhetsytor. Dessa åtgärder har visat sig vara mycket viktiga för att effektivisera hamnverksamheterna i fråga om skydd och säkerhet för personer, varor och fartyg i en mycket konkurrensutsatt miljö.

Det stora antalet hamnskyddsinspektioner har i hög grad bidragit till den höga hamnskyddsnivån, och medlemsstaterna utbyter resultat och bästa praxis inom ramen för kommittén för genomförande av förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Som kommissionen konstaterade i sitt meddelande av den 23 maj 2013, *Hamnarna: en tillväxtmotor*[10], är Europeiska unionen starkt beroende av sina kusthamnar för handelsutbytet med resten av världen och även för sin inre marknad. Skyddet av hamnarna och de kringliggande områdena är följaktligen väsentligt för att säkerställa det övergripande skyddet av sjötransporter. Hamnskyddsvillkoren kräver både strikt övervakning från medlemsstaternas sida och utbildning av alla berörda aktörer för att en hög och likvärdig skyddsnivå vid alla europeiska hamnar ska kunna garanteras. Av det skälet bör samtliga berörda aktörer fortsätta att arbeta för en bestående förbättring av åtgärderna för förebyggande av, skydd mot och insatser för att sätta in i samband med nya hot. Därför bör hamnanläggningarnas respektive hamnens skyddssystem komplettera varandra perfekt. Effektiva förbindelser mellan hamnen, dess hamnanläggningar och de fartyg som trafikerar dem utgör fortfarande en stor utmaning för operatörer och myndigheter.

Att förordningen och direktivet kombineras är centralt för skyddet av våra hamnar och bidrar därmed direkt till säkerhetsunionens mål. Direktivet är ett bra exempel på hur man kan säkra en heterogen komplex infrastruktur genom enskilda utredningar med tillhörande planer som bygger på en gemensam strategi och genom att främja samordning och kommunikation mellan ett stort antal berörda aktörer. Genom planer som omfattar åtgärder för tre olika skyddsnivåer tillgodoses skydds- och verksamhetsbehoven med full flexibilitet.

Kommissionen anser att detta system är i linje med förväntningarna och att det för närvarande inte behövs någon ändring av direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd.

Under de kommande månaderna ska medlemsstaterna på nytt se över sina hamnskyddsutredningar och hamnskyddsplaner i enlighet med bestämmelserna i artikel 10 i direktivet, enligt vilka det ska göras en ny översyn åtminstone vart femte år. Kommissionen anser därför att den metod som utarbetats i studien om hamnskyddets tekniska aspekter (Taps II) vid behov kan användas för att fastställa hamngränser på nytt, inbegripet behovet att ta vederbörlig hänsyn till hamnarnas vattenområden.

---

[10] COM(2013) 295 final.

Dessutom kommer kommissionens fleråriga arbetsprogram för inspektioner även fortsättningsvis att inkludera noggranna bedömningar av hamnskyddsåtgärder. Exempelvis kommer kommissionens inspektörer att fortsätta att kontrollera och övervaka att hamnskyddsplanernas förfaranden för passagerare och fordon ombord på ro-ro-fartyg (som i sig är särskilt sårbara) genomförs och tillämpas. När det gäller internationella sjötransporter kommer kontrollerna i respektive ände av transportrutterna att fortsätta för att kontrollera och säkerställa att de berörda medlemsstaterna samarbetar i hamnskyddsutredningar.

Slutligen kommer kommissionen att fortsätta att samarbeta med medlemsstaterna för att förbättra direktivets genomförande med det gemensamma målet att skydda EU:s hamnar bättre till gagn såväl för samtliga hamnanvändare som för transportmedelsanvändarna, sjötransportsekonomin och samhället i stort. Kommissionen kommer också fortsättningsvis att övervaka direktivets tillämpning och inleda rättsliga förfaranden närhelst den finner det nödvändigt.