



Briselē, 25.4.2019.
COM(2019) 191 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**Trešais novērtējuma ziņojums par to, kā ir īstenota Direktīva par ostu aizsardzības
pastiprināšanu**

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Trešais novērtējuma ziņojums par to, kā ir īstenota Direktīva par ostu aizsardzības pastiprināšanu

1. IEVADS

Direktīvas 2005/65/EK¹ par ostu aizsardzības pastiprināšanu (turpmāk tekstā “Direktīva”) galvenais mērķis bija papildināt pasākumus, kas tika pieņemti 2004. gadā ar Regulu (EK) Nr. 725/2004² par kuģu un ostas iekārtu drošības pastiprināšanu (turpmāk tekstā “Regula”).

Regulas piemērošanas joma bija ierobežota — tā aptvēra tikai drošības pasākumus uz kuģiem un kuģu un ostu tiešo saskarsmi. Pirms uzņemties īstenot papildu saistības Direktīvas pieņemšanas kontekstā, dalībvalstis pirmkārt apņēmas pildīt pienākumus, kas saistīti galvenokārt ar Starptautisko kuģu un ostas iekārtu aizsardzības (*International Ship and Port facility Security — ISPS*) kodeksu. Direktīva papildina mehānismu, kas ieviests, izveidojot drošības sistēmu visām ostu teritorijām, lai garantētu vienādi augstu drošības līmeni visās Eiropas ostās, kas nodrošina tiešus jūras pakalpojumus³.

Eiropas Savienības piekrastes zonā, kuras garums ir aptuveni 70 000 kilometru, darbojas vairāk nekā 1200 jūras tirdzniecības ostu, un tādējādi to var pieskaitīt pie tiem pasaules reģioniem, kuros ir visvairāk ostu. Direktīvas darbības jomā ietilpst aptuveni 1000 no minētajām ostām (sk. 6. panta 1. punktu), t. i., visas ostas, kurās ir viena vai vairākas ostas iekārtas, uz kurām attiecas drošības plāns, kas apstiprināts saskaņā ar Regulu.

Direktīvas mērķis ir uzlabot drošības pasākumu koordinēšanu tajās ostas zonās, uz kurām neattiecas Regula, un garantēt arī to, ka drošības uzlabošana ostās var pastiprināt tos drošības pasākumus, kas pieņemti saskaņā ar Regulu. Lai gan par drošības pasākumu ieviešanu ostas iekārtas līmenī galvenokārt ir atbildīgs tās operators⁴, par atbilstīgu drošības pasākumu ieviešanu ostas līmenī vispirms jau ir atbildīga ostas drošības iestāde⁵ un iestādes, kas atbild par sabiedriskās kārtības uzturēšanu un ar drošības un drošuma garantēšanu saistītajiem pasākumiem ostas teritorijā (gan publiskajā, gan darbības zonā).

Direktīvas 19. pantā ir paredzēts, ka, vēlākais, 2008. gada 15. decembrī un pēc tam ik pēc pieciem gadiem Komisija izvērtē, vai tiek ievērotas Direktīvas prasības, kā arī veikto pasākumu efektivitāti.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 26. oktobra Direktīva 2005/65/EK par ostu aizsardzības pastiprināšanu (OV L 310, 25.11.2005., 2. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Regula (EK) Nr. 725/2004 par kuģu un ostas iekārtu drošības pastiprināšanu (OV L 129, 29.4.2004., 6. lpp.).

³ EBTA Uzraudzības iestāde gādā par to, lai Islande un Norvēģija ievērotu savas saistības saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu.

⁴ Vairumā gadījumu ostas iekārtas operatori ir privāti operatori.

⁵ Ostas drošības iestādi ieceļ dalībvalsts saskaņā ar Direktīvas 5. pantā izklāstītajiem noteikumiem.

Pirmais ziņojums tika pieņemts 2009. gada 20. janvārī, otrais — 2013. gada 18. novembrī⁶. Šajā — trešajā — ziņojumā par Direktīvas īstenošanā sasniegto ir aprakstīti pasākumi, kas pieņemti, lai sekmētu standartizētu ostas drošības pasākumu ieviešanu visā Savienībā, pēdējo piecu gadu atsaucē periodā gūtais progress, kā arī pastāvīgās problēmas, kas radušās īstenošanas periodā.

Šā ziņojuma pamatā ir:

- informācijas apmaiņa ar dalībvalstu iestādēm, kas ir atbildīgas par jūras satiksmes drošību, un ar citām ieinteresētajām personām,
- rezultāti, kas gūti daudzajās ostu drošības pārbaudēs, kuras Komisija veikusi, lai pārbaudzītu šīs direktīvas īstenošanu atsaucē periodā,
- pastāvīgs dialogs starp valstu iestādēm un dažādiem dalībniekiem no jūrniecības un ostu nozares.

Šajā ziņojumā ir pievērsta uzmanība dažādām grūtībām, ar ko ir nācies sastapties, cenšoties sasniegt vēlamos rezultātus, kā arī tam, kādu vispārējo ietekmi rada Direktīvas īstenošana.

2. PIRMĀ UN OTRĀ ZIŅOJUMA SECINĀJUMI

Pirmajā ziņojumā tika uzsvērts, ka, lai gan Direktīva tika pieņemta pirmajā lasījumā un apstiprināta ar lielu balsu vairākumu Eiropas Parlamentā un vienprātīgu Padomes balsojumu, vairumā iesaistīto dalībvalstu tās noteikumus transponēja ar lielu kavēšanos. Tā rezultātā tika uzsāktas pienākumu neizpildes procedūras un divās no tām tika pasludināts spriedums par valsts pienākumu neizpildi⁷.

Šā novērtējuma perioda beigās vairumā dalībvalstu Direktīvas noteikumi beidzot bija transponēti tiesību aktos. Diemžēl īstenošanu praksē joprojām aizkavēja organizatoriska un funkcionāla rakstura problēmas ostu līmenī, jo vietējo pārvaldes struktūru rīcībā vēl nebija visu resursu, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu Direktīvas īstenošanu praksē. Galvenās grūtības bija saistītas ar ostas robežu noteikšanu no drošības aspekta.

Otrais ziņojums liecināja, ka ir panākts būtisks progress, taču vairumā dalībvalstu joprojām bija jāuzlabo pasākumi, kas vajadzīgi, lai pilnībā izpildītu visus Direktīvas noteikumus. Eiropas ostās bija paaugstinājies drošības līmenis, un, īstenojot Regulu un piemērojot Direktīvu, bija izdevies izveidot uzticamu satvaru, lai novērstu drošības noteikumu pārkāpumus ostās, un nodrošināt pienācīgu aizsardzību jūrniecības un ostu darbībām. Ieviešot drošības pasākumus, bieži vien nācās pārskatīt ostu organizāciju, piemēram, attiecībā uz preču apriti un uzglabāšanu, piekļuves kontroli dažādām ostas daļām vai ierobežotas piekļuves zonu definēšanu. Šie pasākumi izrādījās ļoti svarīgi ostas darbību efektivitātes uzlabošanas kontekstā vidē, kur valda sīva konkurence.

⁶ COM(2009) 2 galīgā redakcija un COM(2013) 792 *final*.

⁷ Tiesas 2009. gada 3. septembra spriedums Komisija/Igaunija, C-464/08 un 2009. gada 3. septembra spriedums Komisija / Apvienotā Karaliste, C-527/08.

3. KOPŠ IEPRIEKŠĒJĀ NOVĒRTĒJUMA PERIODA ĪSTENOTIE ATBALSTA UN PĀRRAUDZĪBAS PASĀKUMI

Saskaņā ar subsidiaritātes principu Direktīvā ir paredzēts, ka dalībvalstis pašas nosaka katras ostas teritoriju, ļaujot ostām brīvi izlemt, vai Direktīvas noteikumus piemērot arī blakus esošajās teritorijās. Turklāt dalībvalstīm ir arī jāgarantē, lai ostas drošības novērtējumi un plāni būtu izstrādāti pareizi. Tomēr 2014. gadā vairākas ostas joprojām nespēja izpildīt Direktīvā noteiktās prasības.

Tāpēc visā šajā laikposmā no 2014. gada līdz 2018. gadam Komisija turpināja pildīt savu apņemšanos — nodrošināt, lai Direktīva tiktu īstenota efektīvāk. Komisija īstenoja pasākumus iniciatīvu veidā, lai palīdzētu dalībvalstīm, kopā ar spēcīgu pārraudzības pasākumu programmu, kas tika izvērsta, veicot daudzas pārbaudes.

Laikposmā no 2014. gada līdz 2018. gadam Direktīvas 2005/65/EK īstenošana tika pārraudzīta, veicot šādus pasākumus:

- 17 pārbaudes attiecībā uz valstu pārvaldes struktūrām;
- 41 pārbaude attiecībā uz ostām.

Šajos pasākumos lielākā uzmanība bija pievērsta šādām galvenajām jomām:

- uzturēt sistēmu, kas paredzēta regulārai informācijas sniegšanai par dalībvalstu rīcības plānu izpildi un ieviešanu, lai nodrošinātu Direktīvas īstenošanu praksē,
- veikt iepriekš minētās 58 pārbaudes, lai pārraudzītu Direktīvas īstenošanu saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 324/2008⁸, kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2016/462, apkopojot un popularizējot paraugpraksi MARSEC komitejas darba ietvaros.

4. DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANAS PĀRRAUDZĪBA

4.1. Rīcības plānu pārraudzība nolūkā pabeigt Direktīvas īstenošanu praksē

Kopš 2009. gada Komisija ir izveidojusi sistēmu, kas tai ļauj regulāri saņemt dalībvalstu sniegto informāciju par Direktīvas īstenošanu. Ar dalībvalstu iestādēm ir izvērstas nepārtraukts dialogs nolūkā iegūt regulāru un uzticamu informāciju par to, kādā mērā ir veikti novērtējumi un pieņemti ostu drošības plāni. Turklāt Komisijai iesniegtie ikgadējie dalībvalstu pārraudzības ziņojumi ir pamats tam, lai Komisijas dienesti varētu pārraudzīt ostas drošības novērtējumu un plānu statusu.

⁸ Komisijas 2008. gada 9. aprīļa Regula (EK) Nr. 324/2008, ar ko nosaka pārskatītas procedūras Komisijas pārbaudžu veikšanai jūras satiksmes drošības jomā, ar grozījumiem, OV L 98, 10.4.2008., 5. lpp.

4.2. Pārbaudes, ko veica Komisija nolūkā pārraudzīt Direktīvas īstenošanu

To pārbaudītu laikā, kuras Komisija veica saskaņā ar grozīto Regulu (EK) Nr. 324/2008, tika īstenotas procedūras, kas paredzētas, lai pārraudzītu Direktīvas īstenošanu.

Veiktās pārbaudes — gan attiecībā uz valstu pārvaldes struktūrām, gan ostu izlases tiešajām pārbaudēm — ir apliecinājušas, ka, lai gan Direktīvas īstenošanas vispārējais tiesiskais regulējums ir piemērots pareizi, joprojām pastāv vairākas kopīgas problēmas, kas atkārtojas, saistībā ar pienācīgu īstenošanu dalībvalstu ostu līmenī, kā izklāstīts tālāk.

Saglabājas neatbilstība, salīdzinot mērķi uzlabot ostas drošības koordinēšanu starp vietējām varas iestādēm, ostas operatoriem un publiskajām tiesībaizsardzības iestādēm un joprojām nepilnīgos rezultātus, par kuriem reāli ir paziņots, pat ja pēdējos gados ir vērojami būtiski uzlabojumi.

Par spīti Komisijas sniegtajai palīdzībai, cita starpā organizējot divus seminārus 2006. gada septembrī un 2010. gada oktobrī un pasūtot pētījumu par ostas teritorijas drošības tehniskajiem aspektiem (*TAPS II*), kura veikšana tika uzticēta Kopīgajam pētniecības centram (*JRC*) Isprā, ostu robežu definēšana drošības nolūkā dažās dalībvalstīs joprojām ir problēma. *TAPS II* sniedz skaidras vadlīnijas par to, kā rīkoties, definējot ostas drošības robežas, pamatojoties uz kurām nosaka ostas drošības plānā paredzēto pasākumu apmēru, kā izklāstīts šīs Direktīvas II pielikumā.

Vēl viena būtiska problēma ir saistīta ar ostas drošības novērtējumu un ostas drošības plānu pārskatīšanu. Saskaņā ar Direktīvas 10. pantu dalībvalstis nodrošina, ka vajadzības gadījumā ostas drošības novērtējumus un ostas drošības plānus pārskata, turklāt tos pārskata vismaz reizi piecos gados. Pārbaudes parādīja, ka šī regulārā pārskatīšana reizi piecos gados vēl netiek veikta visur. Ostas iekārtu izmaiņu vai darbības apturēšanas gadījumā netika pārskatīti ostas drošības novērtējumi un ostas drošības plāni, un vairākos gadījumos bija nokavēts piecu gadu termiņš.

Komisijas pārbaudes dalībvalstu ostās atklāja arī to, ar kādām grūtībām dažas ostas saskaras, lai ik pēc pieciem gadiem varētu uzsākt ostas drošības novērtējumu un plānu pārskatīšanas procesu. Minētās grūtības jo īpaši ietver arī to, ka pārskatīšanā un apstiprināšanas procesā ir iesaistītas daudzas iestādes un dalībnieki, tāpēc šie procesi ir jāplāno ļoti savlaicīgi pirms minētā piecu gadu termiņa kopš iepriekšējās pārskatīšanas.

Turklāt dažas dalībvalstis joprojām nenodrošināja ostas drošības plānu un to īstenošanas pietiekamu pārraudzību, kā prasīts 13. panta 1. punktā, izmantojot regulāru pārraudzības un pārbaudītu sistēmu kopā ar vajadzīgajām inspekcijām attiecībā uz katrā ostā esošajām ostas iekārtām, kā minēts Regulas (EK) Nr. 725/2004 9. panta 4. punktā.

Citas nepilnības ir saistītas ar to, ka, sagatavojot ostas drošības novērtējumu, netiek ņemtas vērā visas prasības, kā arī ar neatbilstībām starp ostas drošības novērtējumiem un ostas drošības plāniem.

4.3. Pienākumu neizpildes procedūras

Par būtiskiem uzlabojumiem Direktīvas īstenošanas gaitā liecina arī tas, ka ir samazinājies uzsākto pienākumu neizpildes procedūru skaits.

Kā norādīts otrajā ziņojumā, laikposmā no 2009. līdz 2013. gadam bija jāuzsāk piecas pienākumu neizpildes procedūras; trīs gadījumi bija saistīti ar kavēšanos īstenot Direktīvu dalībvalsts līmenī, bet pārējie divi — ar to, ka pārbaudēs tika atklāts, ka īstenošana nav veikta pareizi.

Laikposmā no 2014. līdz 2018. gadam tika uzsākta tikai viena pienākumu neizpildes procedūra — par Direktīvas nepareizu īstenošanu: Tiesa 2017. gada 6. aprīlī pasludināja spriedumu lietā C-58/16. Vācijas Ziemeļreinas-Vestfālenes federālā zeme attiecībā uz vairākām ostām nebija definējusi robežas, apstiprinājusi ostas drošības novērtējumus un plānus un iecēlusi ostas drošības speciālistus. Vācija 2018. gada sākumā apstiprināja, ka visas Ziemeļreinas-Vestfālenes ostas tagad atbilst Direktīvas noteikumiem un ka Vācija ir izpildījusi Tiesas spriedumu.

5. ĪPAŠI ASPEKTI, KAS ATKLĀJUŠIES NOVĒRTĒJUMOS

5.1. To ostu kritiskais izmērs, uz kurām attiecas prasība īstenot Direktīvu praksē

Apspriedēs ar ieinteresētajām personām bieži tika pausts viedoklis, ka Direktīva kopumā ir labi piemērota lielām ostām, kurās noris intensīva komerciālā darbība, bet mazās ostās to īstenot ir grūtāk.

Ir jāatzīmē, ka Direktīva attiecas uz visām dalībvalstu ostām, kurās ir viena vai vairākas ostas iekārtas, uz kurām attiecas ostas iekārtu drošības plāns, kas apstiprināts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 725/2004 (2. panta 2. punkts), un arī ka dalībvalstīm ir jānodrošina, ka ostu drošības pasākumi tiek cieši koordinēti ar pasākumiem, kas pieņemti, īstenojot Regulu (4. un 7. pants). Direktīvā ir paredzēts, ka dalībvalstīm pašām ir jānosaka katras atsevišķās ostas teritorija, turklāt tām tiek dota rīcības brīvība izlemt, vai piemērot Direktīvu ostai blakus esošās teritorijās, ja šis aspekts ietekmē minētās ostas drošību.

Tādējādi — lai nodrošinātu derīgu pasākumu īstenošanu līdzsvarotā veidā saskaņā ar proporcionālītātes principu, — līdztiesīgie likumdevēji ir izmantojuši iespēju 2. panta 4. punktā noteikt, ka gadījumā, ja ostas iekārtas robežas Regulas (EK) Nr. 725/2004 nozīmē būtībā aptver visu ostu, attiecīgajiem Regulas noteikumiem ir prioritāte pār šīs direktīvas noteikumiem.

Šo noteikumu dalībvalstis plaši izmanto ostās, kurās ir tikai viena ostas iekārta, uz kuru attiecas Regula. Pamatojoties uz ostas drošības novērtējumu, ļoti bieži (bet ne vienmēr) ostas

robežas tiek definētas tā, lai tās sakristu ar ostas iekārtas robežām. Tādējādi tiek uzskatīts, ka no 1087 ostām, kurās ir viena vai vairākas ostas iekārtas, uz kurām attiecas saskaņā ar Regulu apstiprināts ostas iekārtu drošības plāns, tikai uz 405 ostām — jeb 37,2 % no Eiropas Savienības ostām — attiecas Direktīvas 2. panta 4. punktā izklāstītie noteikumi. Šāda situācija izteiktāk ir vērojama dalībvalstīs, kur ir mazas un skraji gar piekrasti vai uz salām izvietotas ostas⁹.

5.2. Apdraudējuma apzināšanās un iesaistīto personu izpratnes veidošana

Novērtēšanā paveiktais ļauj identificēt to, kuri īpašumi un infrastruktūra ir jāaizsargā pret apdraudējumiem un risku, ka saistībā ar ostas darbībām var tikt veikta tīša nelikumīga rīcība. Nākamais solis ir izstrādāt un īstenot piemērotus pasākumus, kurus var izmantot apdraudējuma novēršanai katrā no trim identificētajiem riska līmeņiem (normāls, paaugstināts, augsts), ieviešot īpašas procedūras un izmantojot tehnisku aprikojumu, kas atbilst ostu specifikai un ļauj pareizi reaģēt uz infrastruktūras iespējamo ietekmējamību.

Direktīvā ir noteikts, ka var izveidot ostu drošības komitejas, kuru pienākums ir sniegt praktiskus padomus (9. apsvērums). Dalībvalstīs, kurās šāda struktūra ir izveidota, tās sastāvā galvenokārt ir vietējo drošības iestāžu (policijas, krasta apsardzes dienesta, jūrlietu iestādes, muitas utt.) pārstāvji un vairumā gadījumu arī privāti operatori, kas darbojas konkrētajā ostā. Tas nodrošina piemērotu forumu būtiskai informācijas apmaiņai un forumu zināšanu izplatīšanai par apdraudējumu, tā sekmējot visu ieinteresēto personu izpratni par šo jautājumu.

Izpratnes paaugstināšana par ostu aizsardzības aspektiem ir daļa no vispārējās drošības politikas, par kuru ir jābūt informētiem visiem ostas darbiniekiem (proti, ostas uzņēmumu darbiniekiem, kā arī ostas darbībās iesaistīto ārējo uzņēmumu darbiniekiem) un arī dažādajiem ostas izmantotājiem. Izpratnes veicināšanas pasākumi ir galvenais instruments, ar kura palīdzību var efektīvi popularizēt drošības pasākumus, un piemērots veids, kā paaugstināt izpratni par minētajiem pasākumiem. Ir svarīgi, lai tiktu uzskatīts, ka drošības pasākumi ir līdzeklis, kas sekmē ostas saimniecisko darbību, un to ieviešana ir veids, kā attīstīt minēto darbību.

5.3. Ostas drošības plānu pārbaude un uzraudzība

Saskaņā ar Direktīvas 13. pantu dalībvalstīm ir jāveic tādas inspekcijas, kas ļauj tām pienācīgi un regulāri pārraudzīt ostas drošības plānus un to īstenošanu. Šis ir būtisks aspekts, kas vēl joprojām netiek pietiekami ņemts vērā visās dalībvalstīs, galvenokārt tāpēc, ka ir neatbilstība starp izvirzītajiem mērķiem un šādu pārbauzu veikšanai vajadzīgajiem resursiem.

Katra dalībvalsts ir izveidojusi savu uzraudzības sistēmu atbilstīgi savai iekšējai organizācijai un pieejamajiem cilvēkresursiem. Šīs uzraudzības funkcijas ir uzticētas vai nu centrālajai vai vietējai valdībai, vai pat daudzfunkcionālām komandām, kurās piedalās vairākas

⁹ Šādas ostas, kurām ir viena vienīga ostas iekārta, ir lielākā daļa no ostām Somijā (65 no 78 jeb 83 %), Zviedrijā (131 no 162 jeb 81 %), Grieķijā (82 no 119 jeb 69 %), Apvienotajā Karalistē (119 no 175 jeb 68 %) un Dānijā (51 no 82 jeb 62 %).

administratīvās struktūras (transporta departaments, policija, muita, ostas pārvaldes iestādes u. c.). Revīziju mērķis bija pārbaudīt, vai attiecīgie plāni atbilst Direktīvas II pielikumā paredzētajiem noteikumiem, vai ostās īstenotie drošības pasākumi realitātē atbilst minētajā plānā izklāstītajām prasībām un tiek īstenoti pareizi.

Šos uzdevumus veic atbilstīgi darba programmai, kas regulāri tiek apstiprināta. Ja identificē kādu neatbilstību, tiek ierosināts priekšlikums šīs problēmas novēršanai. Pamatojoties uz kompetentajai pārvaldes struktūrai iesniegto ziņojumu, iespējams, ostas drošības novērtējumu vajadzēs sagatavot no jauna vai atjaunināt. Pārbaudes veicējiem ir jāpārbauda vēl viens svarīgs aspekts, proti, vai tiek koordinēti ostas iekārtas līmenī veiktie pasākumi un ostas līmenī paredzētie pasākumi. Korektīvos pasākumus pārrauga, veicot regulāras revīzijas.

Pamatojoties uz valsts revidentu un arī Komisijas inspektoru ziņojumiem, valsts iestādes ostu kompetentajām iestādēm var sniegt padomus un palīdzību saistībā ar to, kā novērst identificētās neatbilstības. Šāda prakse būtu jāveicina un jāpaplašina. Tomēr, kā minēts iepriekš, dažas dalībvalstis joprojām šādu regulāru un pienācīgu atbilstības pārbaudi neveic sistemātiski. Ir svarīgi, lai pēc iespējas drīzāk tiktu nodrošināti šo pārraudzības uzdevumu veikšanai vajadzīgie cilvēkresursi un finanšu resursi. Šim aspektam turpmāk tiks pievērsta lielāka uzmanība; pašlaik ieviestās ostu drošības plānu pārraudzības sistēmas vairākās dalībvalstīs vēl aizvien ir jāuzlabo.

6. SECINĀJUMS

Izvērtējot Direktīvas 2005/65/EK īstenošanu, tika konstatēts, ka ir panākts ievērojams turpmāks progress, taču dažās dalībvalstīs joprojām ir jāuzlabo drošības pasākumi, kas vajadzīgi, lai pilnībā īstenotu visus Direktīvas I un II pielikumā izklāstītos noteikumus.

Eiropas ostās vēl vairāk ir paaugstinājies drošības pasākumu koordinēšanas līmenis starp vietējām iestādēm, ostu operatoriem un publiskajām tiesībaizsardzības iestādēm. Īstenojot Regulu un piemērojot Direktīvu, ir izdevies izveidot uzticamu satvaru, lai novērstu drošības noteikumu pārkāpumus ostās, un nodrošināt pienācīgu aizsardzību kuģiem, kas atrodas ostās, kā arī ostu komercdarbībai. Lai gan ir grūti novērtēt šo pasākumu ietekmi, ciktāl tā ir atturoša, lai netiktu veikti terora akti, ostu iestādes ir vienisprātis, ka šiem pasākumiem ir bijusi liela ietekme cīņā pret kontrabandu, zādzībām un ļaunprātīgu rīcību, jo šādu gadījumu skaits ir būtiski samazinājies. Turklāt, ieviešot drošības pasākumus, bieži vien nācās pārskatīt ostu organizāciju, piemēram, attiecībā uz preču apriti un uzglabāšanu, piekļuves kontroli dažādām ostas daļām vai ierobežotas piekļuves zonu definēšanu ostas darbības zonās. Izrādījās, ka šie pasākumi ir ļoti svarīgi, lai padarītu ostas darbību efektīvāku tādos aspektos kā personu, preču un kuģu drošība un aizsardzība ostās, turklāt vidē, kur valda sīva konkurence.

Šo augsto ostas drošības līmeni būtiski sekmēja arī tas, ka tika veiktas ļoti daudzas ostas drošības pārbaudes; dalībvalstis apmainās ar konstatējumiem *MARSEC* komitejas darba ietvaros, tiek veicināta paraugprakses apmaiņa.

Komisija savā 2013. gada 23. maija paziņojumā “Ostas — izaugsmes dzinējspēks”¹⁰ atgādināja, ka Eiropas Savienības tirdzniecība ar ārējo pasauli un arī iekšējā tirgū ir ļoti atkarīga no jūras ostām. Ostu un to piekļuves ceļu drošība tādējādi ir ārkārtīgi svarīga, lai garantētu jūras transporta vispārējo drošību. Ostas drošības nosacījumi pieprasa, lai dalībvalstis ievērotu augstas pakāpes modrību un lai visi iesaistītie dalībnieki būtu sagatavoti tā, lai varētu garantēt augstu un salīdzināmu drošības līmeni visās Eiropas ostās. Tāpēc visiem iesaistītajiem dalībniekiem ir jāturpina strādāt, lai pastāvīgi uzlabotu profilakses, aizsardzības un reaģēšanas mehānismus nolūkā novērst jaunus apdraudējumus. Tādēļ ostu iekārtu drošības sistēmām un ostu drošības sistēmām ir jābūt pilnībā savstarpēji papildinošām. Vislielākās grūtības operatoriem un pārvaldes struktūrām joprojām ir saistītas ar to, lai nodrošinātu efektīvas attiecības starp ostu, tās iekārtām un kuģiem, kas tās apkalpo.

Regula un Direktīva kopā veido galveno elementu, kas ļauj aizsargāt mūsu ostas, un tādējādi tieši sekmē drošības savienības mērķu sasniegšanu. Direktīva ir labs piemērs tam, kā neviendabīgu un sarežģītu infrastruktūru var aizsargāt, veicot atsevišķus novērtējumus un īstenojot atbilstošus plānus, balstoties uz vienotu pieeju un sekmējot koordināciju un saziņu starp daudzām iesaistītajām ieinteresētajām personām. Tas, ka plānos tiek iekļauti trim dažādiem drošības līmeņiem paredzēti pasākumi, atbilst drošības un darbības vajadzībām, nodrošinot pilnīgu elastību.

Komisija uzskata, ka pašlaik šī sistēma atbilst gaidām un Direktīva 2005/65/EK par ostu aizsardzības pastiprināšanu nav jāgroza.

Turpmākajos mēnešos dalībvalstis atkal atkārtoti pārskatīs ostu drošības novērtējumus un drošības plānus saskaņā ar Direktīvas 10. pantā izklāstītajiem noteikumiem, kuros paredzēts, ka šādi pārskatīšanai ir jānotiek vismaz reizi piecos gados. Tāpēc Komisija uzskata, ka vajadzības gadījumā varētu izmantot TAPS II pētījumā izstrādātās metodes nolūkā atkārtoti definēt ostu robežas, tostarp pienācīgi ņemot vērā šo ostu ūdens teritoriju.

Turklāt Komisijas daudzgadu programmā, kurā tiek plānotas pārbaudes, joprojām būs ietvertas detalizētas pārbaudes attiecībā uz ostas drošības pasākumiem. Piemēram, Komisijas pārbaudes dienesti joprojām padziļināti pārbaudīs un pārraudzīs to, kā tiek īstenotas un piemērotas ostas drošības plānos paredzētās procedūras attiecībā uz Ro-Ro kuģiem (kuri pēc savas būtības ir īpaši neaizsargāti), proti, attiecībā gan uz pasažieriem, gan transportlīdzekļiem, kurus paredzēts pārvadāt. Līdzīgi — starptautisku jūras pārvadājumu pakalpojumu gadījumā — tiks turpināta prakse veikt pārbaudes abos jūras satiksmes līnijas galapunktos, lai apliecinātu un garantētu to, ka attiecīgās dalībvalstis sadarbojas ostu drošības novērtēšanas jomā.

Komisija turpinās sadarboties ar dalībvalstīm, lai uzlabotu Direktīvas īstenošanu, ņemot vērā kopējo mērķi labāk aizsargāt ES ostas, lai nodrošinātu ieguvumus visiem ostu izmantotājiem, jūras transporta līdzekļu izmantotājiem, jūras transporta ekonomikas nozarei, kā arī visai

¹⁰ COM(2013) 295 *final*.

sabiedrībai kopumā. Komisija turpinās pārraudzīt šīs direktīvas piemērošanu un, ja uzskatīs par vajadzīgu, turpinās veikt tiesiskas darbības.