



Brüsszel, 2019.4.25.
COM(2019) 191 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

Harmadik értékelő jelentés a kikötővédelem fokozásáról szóló irányelv végrehajtásáról

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

Harmadik értékelő jelentés a kikötővédelem fokozásáról szóló irányelv végrehajtásáról

1. BEVEZETÉS

A kikötővédelem fokozásáról szóló 2005/65/EK irányelv¹ (a továbbiakban: az irányelv) fő célja az volt, hogy kiegészítse a hajók és kikötőlétesítmények védelmének fokozásáról szóló 725/2004/EK rendelet² (a továbbiakban: a rendelet) nyomán 2004-ben elfogadott intézkedéseket.

Az említett rendelet alkalmazási köre a hajók fedélzetén, valamint a hajók és kikötők közti közvetlen összeköttetés tekintetében foganatosítandó védelmi intézkedésekre korlátozódott. Ezek azok a kötelezettségek – amelyek lényegében az ISPS-szabályzat (A hajók és kikötőlétesítmények védelmére vonatkozó nemzetközi szabályzat) hatálya alá tartoznak –, amelyek iránt a tagállamok elsődlegesen elkötelezték magukat, mielőtt elfogadták az irányelv elfogadásából eredő további kötelezettségek teljesítését. Annak érdekében, hogy valamennyi, közvetlen tengerhajózási szolgáltatásokat kiszolgáló európai kikötőben magas és azonos szintű védelem legyen biztosítható, az irányelv az előírt mechanizmust kiegészíti a kikötőterület egészére vonatkozó védelmi rendszer létrehozásával³.

A világ legtöbb kikötővel rendelkező térségei egyikének számító Európai Unió 70 000 km-es partvonala mentén több mint 1 200 kereskedelmi tengeri kikötő működik. E kikötők közül körülbelül ezer (lásd a 6.1. pontot) tartozik az irányelv hatálya alá, azaz az összes olyan kikötő, amelynek területén az e rendelet értelmében jóváhagyott védelmi terv hatálya alá tartozó egy vagy több kikötőlétesítmény található.

Az irányelv célja, hogy fokozza a védelmi koordinációt azokon a kikötőterületeken, amelyek nem tartoznak a rendelet hatálya alá, valamint az, hogy a kikötővédelem fokozása révén javítsa a rendelet alapján hozott védelmi intézkedéseket. Míg a kikötőlétesítmény szintjén hozott védelmi intézkedések végrehajtásáért alapvetően a kikötőlétesítmény üzemeltetője⁴ felel, a kikötői szintű megfelelő védelmi intézkedések elsődlegesen a kikötői hatóság⁵, valamint a kikötő területén (a közterületeken és a műveleti területeken egyaránt) a közrend, közbéke és közbiztonság fenntartásáért felelős hatóságok felelősségi körébe tartoznak.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/65/EK irányelve (2005. október 26.) a kikötővédelem fokozásáról – HL L 310., 2005.11.25., 2. o.

² Az Európai Parlament és a Tanács 2004/725/EK rendelete (2004. március 31.) a hajók és kikötőlétesítmények védelmének fokozásáról – HL L 129., 2004.4.29., 6. o.

³ Az EFTA Felügyeleti Hatóság biztosítja, hogy Izland és Norvégia teljesítse az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás szerinti kötelezettségeit.

⁴ Az esetek túlnyomó többségében a kikötőlétesítmény-üzemeltetők magánüzemeltetők.

⁵ A kikötővédelmi hatóságot a tagállam jelöli ki az irányelv 5. cikkével összhangban.

Az irányelv 19. cikke kimondja, hogy a Bizottságnak 2008. december 15-ig és azt követően ötévente értékelnie kell az irányelvnek való megfelelést és a végrehajtott intézkedések eredményességét.

Az első jelentést 2009. január 20-án, a másodikat 2013. november 18-án fogadták el⁶. Ez az irányelv végrehajtása terén tett előrelépésről szóló harmadik jelentés bemutatja a szabványosított kikötővédelmi intézkedések végrehajtásának támogatása érdekében Unió-szerte tett intézkedéseket, az elmúlt öt éves referencia-időszak alatt elért előrehaladást, valamint a végrehajtási időszak alatt felmerült, és továbbra is fennálló problémákat.

A jelentés a következőkön alapul:

- a tagállamok tengeri védelemért felelős hatóságaival és egyéb érdekelttel való információcserék,
- a Bizottság által az ezen irányelv referencia-időszak során történő ellenőrzése érdekében végrehajtott nagyszámú kikötővédelmi vizsgálat eredményei,
- a nemzeti hatóságok és a tengerészeti és kikötői ágazat különböző szereplői közötti folyamatos párbeszéd.

A jelentés felhívja a figyelmet a kívánt eredmények elérése, illetve az irányelv végrehajtásának globális hatása tekintetében tapasztalt különböző nehézségekre.

2. AZ ELSŐ ÉS A MÁSODIK JELENTÉS KÖVETKEZTETÉSEI

Az első jelentés kiemelte azt a tényt, hogy bár az irányelvet az Európai Parlament első körben és nagy többséggel, illetve a Tanács egyhangúlag elfogadta, mégis jelentős késedelem volt tapasztalható az irányelv rendelkezéseinek nemzeti jogba történő átültetése terén az érintett tagállamok többségében. Ez kötelezettségszegési eljárások megindításához vezetett, amelyek közül kettő a kötelezettségek teljesítésének elmulasztását megállapító ítélettel zárult⁷.

Ennek az értékelési időszaknak a végére az irányelv rendelkezései a tagállamok többségében végül átültetésre kerültek a nemzeti jogba. Sajnálatos módon továbbra is voltak szervezeti és funkcionális nehézségek a végrehajtás gyakorlati, kikötői szintű biztosítása terén, mivel a helyi közigazgatási szervek még nem rendelkeztek az irányelv gyakorlati végrehajtásának biztosításához szükséges összes erőforrással. A legfőbb nehézség a kikötők határainak védelmi szempontból történő meghatározása volt.

A második jelentés rámutatott arra, hogy lényeges előrelépés történt, viszont az irányelv minden rendelkezésének teljes körű végrehajtásához szükséges intézkedéseket a legtöbb tagállamban még javítani kell. A védelem szintje emelkedett az európai kikötőkben, és a rendelet végrehajtásának és az irányelv alkalmazásának kombinációja lehetővé tette egy hitelt érdemlő keretrendszer létrehozását a kikötőkben a biztonsági előírások megszegésének

⁶ COM(2009) 2 végleges és COM(2013) 792 final.

⁷ C-464/08. számú ügy: Európai Bizottság kontra Észtország, 2009. szeptember 3., és C-527/08. számú ügy: Európai Bizottság kontra Egyesült Királyság, 2009. szeptember 3.

megakadályozására és a tengerészeti és kikötői tevékenységek megfelelő védelmének biztosítására. A védelmi intézkedések bevezetése gyakran a kikötők szervezésének – például az áruk mozgatása és tárolása, a kikötő különböző területeire való belépés ellenőrzése, vagy a korlátozott elérésű területek meghatározása – áttekintéséhez vezetett. Ezek az intézkedések igen fontosak voltak a kikötői tevékenységek hatékonyabbá tételéhez az igen éles verseny jellemezte környezetben.

3. TÁMOGATÁSI ÉS NYOMONKÖVETÉSI INTÉZKEDÉSEK AZ ELŐZŐ ÉRTÉKELÉSI IDŐSZAK ÓTA

Az irányelv – a szubszidiaritás elvével összhangban – előírja, hogy a tagállamoknak maguknak kell meghatározniuk az egyes kikötők határait, a kikötők számára biztosítva az arra vonatkozó szabadságot, hogy a kikötővel határos területekre is alkalmazzák az intézkedéseket. A tagállamoknak a megfelelő kikötővédelmi felmérések és tervek elkészítését is biztosítaniuk kell. Azonban 2014-ben számos kikötő még mindig nem tudta teljesíteni az irányelv követelményeit.

A 2014–2018-as időszak során a Bizottság ezért továbbra is elkötelezett volt az irányelv eredményesebb végrehajtásának biztosítása iránt. A Bizottság által tett intézkedések a tagállamok segítségét célzó kezdeményezések, valamint számos ellenőrzés keretében megvalósított nyomonkövetési tevékenységek szilárd programja formájában valósultak meg.

A 2005/65/EK irányelv végrehajtásának nyomon követésére a 2014–2018-as időszakban a következők révén került sor:

nemzeti közigazgatási szervek vizsgálata 17 alkalommal;
kikötők vizsgálata 41 alkalommal.

Az intézkedések az alábbi főbb területekre összpontosítottak:

- a tagállami teljesítményre és cselekvési tervek végrehajtására vonatkozó jelentési rendszer fenntartása az irányelv gyakorlati végrehajtásának biztosítása érdekében,
- a fent említett 58 vizsgálatelvégzése az irányelv végrehajtásának az (EU) 2016/462 bizottsági végrehajtási rendelettel módosított 324/2008/EK rendelet⁸ szerinti nyomon követése érdekében; a legjobb gyakorlatok összevetése és terjesztése a MARSEC-bizottság keretében.

⁸ A Bizottság módosított 324/2008/EK rendelete (2008. április 9.) a tengeri védelemmel kapcsolatos bizottsági vizsgálatok lefolytatására vonatkozó felülvizsgált eljárások megállapításáról, HL L 98., 2008.4.10., 5. o.

4. AZ IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSÁNAK NYOMON KÖVETÉSE

4.1. Az irányelv gyakorlati végrehajtásának befejezését célzó cselekvési tervek nyomon követése

A Bizottság 2009 óta rendelkezik egy olyan rendszerrel, amelynek keretében a tagállamoktól rendszeres tájékoztatást kap az irányelv végrehajtásával kapcsolatban. A tagállamok hatóságaival folyamatos párbeszéd indult az arra vonatkozó rendszeres és megbízható információk beszerzése érdekében, hogy milyen mértékben kerültek végrehajtásra a felmérések, illetve elfogadásra a kikötővédelmi tervek. Ezenfelül a Bizottságnak benyújtott éves tagállami nyomonkövetési jelentések képezik a kikötővédelmi felmérések és tervek állapota bizottsági szolgálatok általi nyomon követésének az alapját.

4.2. A Bizottság által az irányelv végrehajtásának nyomon követése érdekében végrehajtott vizsgálatok

Az irányelv végrehajtásának nyomon követését szolgáló eljárások a módosított 324/2008/EK rendelettel összhangban elvégzett bizottsági vizsgálatok részét képezték.

A végrehajtott vizsgálatok – mind a nemzeti közigazgatási szervekre irányuló, mind pedig a kikötők egy adott mintáján végzett közvetlen vizsgálatok – azt mutatták, hogy bár az irányelv végrehajtásának általános keretrendszerét már megfelelően alkalmazták, továbbra is fennáll egy sor gyakori, visszatérő probléma a tagállami kikötők szintjén történő megfelelő végrehajtás tekintetében, a következők szerint.

Továbbra is eltérés mutatkozik a kikötővédelem helyi hatóságok, kikötőüzemeltetők és bűnüldöző hatóságok közötti koordinációjának fokozására irányuló célkitűzés, valamint a ténylegesen bejelentett eredmények között, amelyek még mindig nem tökéletesek, annak ellenére, hogy jelentős előrelépés történt az elmúlt években.

A kikötői határok védelmi célok érdekében történő meghatározása bizonyos tagállamok számára még mindig problémát jelent a Bizottság által nyújtott támogatás ellenére, amely magában foglalt két, 2006 szeptemberében és 2010 októberében megrendezett szemináriumot, valamint a kikötővédelem technikai vonatkozásairól szóló tanulmányt (TAPS II), amelynek elkészítésével a Közös Kutatóközpontot bízták meg (JRC – Ispra). A TAPS II tanulmány egyértelmű útmutatást nyújt arra vonatkozóan, hogy miként kell eljárni a kikötői határok meghatározása terén, ami alapul szolgál az ezen irányelv II. mellékletében foglalt kikötővédelmi tervvel kapcsolatos intézkedések terjedelmének megállapításához.

További fontos kérdés a kikötővédelmi felmérések és a kikötővédelmi tervek felülvizsgálata. Az irányelv 10. cikke értelmében a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a kikötővédelmi felméréseket és a kikötővédelmi terveket szükség szerint felülvizsgálják, és a felülvizsgálatot legalább ötévente egyszer elvégezzék. A vizsgálatok során megállapítást nyert, hogy még nem mindenütt végzik el ezt a rendszeres, ötévenkénti felülvizsgálatot. A kikötőlétesítményeket érintő változtatások vagy megszüntetések nem eredményezték a kikötővédelmi felmérések és a kikötővédelmi tervek felülvizsgálatát, és több esetben is elmulasztották az 5 éves határidőt.

Ezenfelül a tagállami kikötőkben végzett bizottsági vizsgálatok során fény derült azokra a nehézségekre, amelyekkel egyes kikötők a kikötővédelmi felmérések és tervek ötvenkénti felülvizsgálati folyamatának elindításával kapcsolatban szembesülnek. Ezek között megemlítendő különösen a felülvizsgálati és jóváhagyási eljárásban részt vevő nagyszámú hatóság és szereplő, amelyek megkeresését jóval az öt éves évforduló időpontja előtt kell beütemezni.

Egyes tagállamok továbbá még mindig nem biztosítják a kikötővédelmi tervek és végrehajtásuk megfelelő felügyeletét a 13. cikk (1) bekezdésében előírtak szerinti rendszeres nyomkövetési és ellenőrzési rendszeren, valamint a 725/2004/EK rendelet 9. cikkének (4) bekezdése értelmében az egyes kikötők létesítményeiben elvégzendő ellenőrzéseken keresztül.

További hiányosságok tapasztalhatók azzal kapcsolatban is, hogy a kikötővédelmi felmérés elkészítésekor valamennyi követelményt figyelembe kell venni, illetve hogy eltérések mutatkoznak a kikötővédelmi felmérések és a kikötővédelmi tervek között.

4.3. Kötelezettségszegési eljárás

Az elindított kötelezettségszegési eljárások számának csökkenése szintén azt jelzi, hogy az irányelv végrehajtása jelentős mértékben javult.

A második jelentésben foglaltak szerint 2009 és 2013 között öt kötelezettségszegési eljárást kellett elindítani; három eset az irányelv tagállami szintű késedelmes végrehajtásával állt összefüggésben, két másik eset pedig az ellenőrzések során feltárt nem megfelelő végrehajtáshoz kapcsolódott.

2014 és 2018 között csak egy kötelezettségszegési eljárásra került sor, melynek oka az irányelv nem megfelelő végrehajtása volt: 2017. április 6-án a Bíróság ítéletet hozott a C-58/16. számú ügyben. Észak-Rajna-Vesztfália német tartomány több kikötő esetében elmulasztotta kijelölni a határokat, jóváhagyni a kikötővédelmi felméréseket és terveket, valamint kinevezni a kikötővédelmi tisztet. 2018 elején Németország megerősítette, hogy Észak-Rajna-Vesztfália valamennyi kikötője már megfelel az irányelv rendelkezéseinek, valamint hogy Németország eleget tesz a Bíróság ítéletének.

5. A FELMÉRÉSEKBŐL FAKADÓ KONKRÉT PROBLÉMÁK

5.1. Az irányelv gyakorlati végrehajtására vonatkozó követelmények hatálya alá eső kikötők kritikus mérete

Az érintettekkel folytatott tárgyalások során az érintettek gyakran azon az állásponton voltak, hogy az irányelv általánosságban jól megtervezett a nagy fokú kereskedelmi tevékenység jellemezte kikötők tekintetében, a kisebb kikötők esetében azonban nehezebb a végrehajtása.

Meg kell említeni, hogy az irányelvet a tagállamok területén elhelyezkedő összes olyan kikötőre alkalmazni kell, ahol a 725/2004/EK rendeletben (2. cikk (2) bekezdés) meghatározott, jóváhagyott kikötőlétesítményi védelmi terv hatálya alá tartozó egy vagy több kikötőlétesítmény található, valamint arra, hogy a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a kikötővédelmi intézkedéseket szorosan összehangolják a rendelet értelmében hozott intézkedésekkel (4. és 7. cikk). Az irányelv előírja, hogy a tagállamok saját maguk jelölik ki minden egyes kikötő határait, és saját hatáskörükben dönthetnek arról, hogy az irányelvet alkalmazzák-e a kikötővel határos területekre is, amennyiben ezek hatással vannak a kikötő biztonságára.

Következésképpen azért, hogy a hasznos intézkedések kiegyensúlyozott módon kerüljenek végrehajtásra, és egyúttal az arányosság elve is érvényesüljön, a társjogalkotók kihasználták a 2. cikk (4) bekezdésében biztosított lehetőséget, miszerint ha egy adott kikötőlétesítmény határai a 725/2004/EK rendelet értelmében úgy kerültek meghatározásra, hogy a teljes kikötőt ténylegesen lefedik, akkor a rendelet vonatkozó rendelkezései elsőbbséget élveznek az irányelv rendelkezéseivel szemben.

A tagállamok széles körben alkalmazták ezt a rendelkezést olyan kikötőkben, ahol csak egy, a rendelet hatálya alá tartozó kikötőlétesítmény van. A kikötővédelmi felmérés alapján a kikötő határait igen gyakran (de nem mindig) a kikötőlétesítmény határaival megegyezőként határozták meg. Ezért az 1 087 olyan kikötőből, ahol egy vagy több, a rendelet értelmében jóváhagyott kikötővédelmi terv hatálya alá tartozó kikötőlétesítmény található, 405 kikötő, vagyis az Európai Unió kikötőinek 37,2 %-a minősül az irányelv 2. cikke (4) bekezdése rendelkezéseinek hatálya alá esőnek. Ez a helyzet sokkal határozottabban jelentkezett azon tagállamokban, ahol kisebb kikötők találhatók elszórtan a partvonal mentén vagy szigeteken⁹.

5.2. A fenyegetéssel kapcsolatos tudatosság és tudatosságnövelés az érdekelték között

A felmérések nyomán azonosítani lehet azokat az eszközöket és infrastruktúrákat, amelyeket védeni kell a kikötői tevékenységeket veszélyeztető szándékos törvénytelen cselekedetek jelentette fenyegetésekkel és kockázatokkal szemben. Az ezt követező szakasz azon megfelelő intézkedések megtervezéséből és végrehajtásából áll, amelyek segítségével szembe lehet szállni a fenyegetésekkel, az azonosított kockázati szintek (normál, növekvő, magas) mindegyikén, speciális eljárások segítségével és a kikötő igényeinek megfelelően kialakított műszaki berendezések használatával, amelyek lehetővé teszik a megfelelő reagálást az infrastruktúra potenciális sérülékenységeire.

Az irányelv lehetővé tette gyakorlati tanácsok nyújtásával megbízott kikötővédelmi bizottságok felállítását ((9) preambulumbekkezdés). Az ilyen típusú struktúrával rendelkező tagállamokban ez általában a védelemért felelős szolgálatok (rendőrség, parti őrség, tengerészeti ügyek, vám, stb.) helyi képviselőiből, valamint – az esetek többségében – a

⁹ Az ilyen, egyetlen kikötőlétesítménnyel rendelkező kikötők jelentős arányt képviselnek a kikötők között Finnországban (65/78, vagy 83 %), Svédországban (131/162, vagy 81 %), Görögországban (82/119, vagy 69 %), az Egyesült Királyságban (119/175, vagy 68 %) és Dániában (51/82, vagy 62 %).

kikötőben tevékenykedő magánszereplőkből áll. Ez megfelelő fórumot biztosít a létfontosságú információcseréhez, valamint fórumot a fenyegetettséggel kapcsolatos ismeretek terjesztéséhez, ezáltal növelve a tudatosságot az összes érintett körében.

A kikötők védelmével kapcsolatos tudatosság növelése az általános védelmi politika része, amelyet a kikötőben alkalmazott minden személynek (azaz a kikötői vállalkozások személyzetének, de kikötői tevékenységeket végző külső vállalatok személyzetének is), valamint a kikötő különböző használóinak is ismerniük kell. A tudatosságnövelő tevékenységek kulcsfontosságú eszközök a hatékony terjesztésben, és megfelelő módjai a biztonsági intézkedésekkel kapcsolatos tudatosság növelésének. Fontos, hogy a biztonsági intézkedésekre a kikötő gazdasági tevékenységét ösztönző eszközként tekintsünk, és fejlesszük ezeket a tevékenységeket.

5.3. A kikötővédelmi tervek vizsgálata és felügyelete

Az irányelv 13. cikkének megfelelően a tagállamok vizsgálatokat folytatnak oly módon, amely lehetővé teszi számukra a kikötővédelmi tervek és azok végrehajtásának megfelelő és rendszeres nyomon követését. Ez egy olyan kritikus fontosságú kérdés, amely – főként a megállapított célkitűzések és az ilyen ellenőrzések végrehajtásához szükséges erőforrások közötti eltérés miatt – még mindig nem valósult meg teljes mértékben az összes tagállamban.

Minden tagállam kialakította saját nyomonkövetési rendszerét a saját belső szervezetétől és a rendelkezésre álló emberi erőforrásoktól függően. Ezt a nyomonkövetési szerepkört vagy a központi vagy a helyi önkormányzatokhoz rendelték hozzá, vagy olyan többféle feladattal megbízott csoportokhoz, amelyekben több közigazgatási szerv (közlekedési minisztérium, rendőrség, vám, kikötőirányítási irodák stb.) vesz részt együttesen. Az ellenőrzéseket úgy alakították ki, hogy azok révén fel lehessen deríteni, hogy a tervek megfelelnek-e az irányelv II. mellékletében foglalt szabályoknak, a védelmi intézkedések ténylegesen megfelelnek-e a terv követelményeinek, és azokat megfelelően végrehajtották-e.

Ezeket a feladatokat rendszeres időközönként jóváhagyott munkaprogrammal összhangban hajtják végre. Amennyiben hiányosságra derül fény, javaslat készül a probléma orvoslására. Az illetékes hatósághoz benyújtott jelentés alapján új vagy frissített kikötővédelmi felmérés készítésére lehet szükség. Az ellenőrök számára az egyik fontos terület a kikötőlétesítmények szintjén végrehajtott intézkedések és a kikötő szintjén tervezett intézkedések közötti koordináció meglétének ellenőrzése. A korrekciós intézkedések nyomon követésére rendszeres ellenőrzésekkel kerül sor.

Az ellenőrök és a bizottsági ellenőrök jelentései egyaránt alapul szolgálnak a nemzeti hatóságok számára, hogy az azonosított hiányosságok kijavításához tanácsot és segítséget nyújtsanak az illetékes hatóságok számára a kikötőkben. Ezt a gyakorlatot támogatni kell és ki kell terjeszteni. Mindazonáltal, a korábbiakban említettek szerint néhány tagállam még mindig nem biztosítja következetesen a megfelelőség ilyen rendszeres és megfelelő ellenőrzését. Fontos, hogy az ezekhez a nyomonkövetési feladatokhoz szükséges emberi és pénzügyi erőforrások a lehető leghamarabb a helyükre kerüljenek. A jövőben még nagyobb

figyelmet kell fordítani erre; a kikötővédelmi tervek nyomon követésére szolgáló jelenlegi rendszerek számos tagállamban további javításra szorulnak.

6. KÖVETKEZTETÉS

A 2005/65/EK irányelv végrehajtásának értékelése rámutatott arra, hogy további jelentős előrelépés történt, de az irányelv I. és II. mellékletében foglalt valamennyi rendelkezés maradéktalan végrehajtásához szükséges védelmi intézkedések néhány tagállamban még javításra szorulnak.

A helyi hatóságok, kikötőüzemeltetők és bűnüldöző hatóságok közötti védelmi koordináció szintje tovább emelkedett az európai kikötőkben. A rendelet végrehajtásának és az irányelv alkalmazásának kombinációja lehetővé tette egy hitelt érdemlő keretrendszer létrehozását a kikötőkben a biztonsági előírások megszegésének megakadályozására és a kikötőkben tartózkodó hajók, valamint a kikötői kereskedelmi tevékenységek megfelelő védelmének biztosítására. Bár azt nehéz megmondani, hogy ezek az intézkedések mennyire bírnak elrettentő erővel a terroristatámadások tekintetében, a kikötői hatóságok egyetértének abban, hogy jelentős hatás mutatkozott a csempészet, lopás és rossz szándékú cselekedetek területén, amelyek száma nagyban csökkent. Továbbá, a védelmi intézkedések bevezetése gyakran a kikötők szervezésének – például az áruk mozgatása és tárolása, a kikötő különböző területeire való belépés ellenőrzése, vagy kikötői művelési területeken belüli korlátozott elérésű területek meghatározása – áttekintéséhez vezetett. Ezek az intézkedések nagyon fontosnak bizonyultak a kikötői tevékenységek hatékonyabbá tétele terén a személyek, áruk és a kikötőkben tartózkodó hajók biztonsága és védelme tekintetében, az igen éles verseny jellemezte környezetben.

A kikötővédelmi vizsgálatok nagy száma is jelentős mértékben hozzájárult ehhez a magas szintű kikötővédelemhez; az eredmények tagállamok közötti cseréjére a MARSEC-bizottságon, valamint a támogatott bevált gyakorlatok cseréjén keresztül kerül sor.

Ahogy azt a Bizottság összefoglalta a 2013. május 23-i közleményében („*Kikötők: a növekedés motorjai*”)¹⁰, az Európai Unió a világ többi részével folytatott kereskedelemben, és a saját belső piaca tekintetében is rendkívüli mértékben függ a tengeri kikötőktől. Ennélfogva a kikötők és azok megközelítési útvonalai védelme létfontosságú a tengeri közlekedés általános védelmének biztosítása szempontjából. A kikötővédelemre vonatkozó feltételek nagy fokú éberséget követelnek meg a tagállamok részéről, valamint felkészültséget az összes érintett szereplőtől annak érdekében, hogy valamennyi európai kikötőben magas és azonos szintű védelem legyen biztosítható. Ezért minden érintett szereplőnek tovább kell folytatnia a munkát a megelőzés, a védelem és elhárítás további tökéletesítése érdekében, hogy szembeszállhassunk az új fenyegetésekkel. E célból a kikötőlétesítmények és kikötők védelmi rendszereinek teljes mértékben ki kell egészíteniük egymást. A kikötő, annak kikötőlétesítményei és az azokat kiszolgáló hajók közötti hatékony kapcsolat biztosítása továbbra is fontos kihívás az üzemeltetők és a hatóságok számára.

¹⁰ COM(2013) 295 final.

A rendelet és az irányelv kombinációja képezi kikötőink védelmének a központi elemét, és így közvetlenül hozzájárul a biztonsági unió célkitűzéseéhez. Az irányelv jó példa arra, hogy miként biztosítható a komplex, heterogén infrastruktúra védelme egyedi felmérések és a hozzájuk kapcsolódó, közös megközelítésen alapuló tervek révén, valamint a nagyszámú érdekelt fél közötti koordináció és kommunikáció előmozdítása révén. Három különböző védelmi szintre tervezett intézkedéseket tartalmazó tervek biztosítása maximális rugalmassággal kielégíti a védelmi és üzemeltetési igényeket.

A Bizottság úgy látja, hogy ez a rendszer jelenleg megfelel az elvárásoknak, és jelen pillanatban nincs szükség a kikötővédelem fokozásáról szóló 2005/65/EK irányelv módosítására.

Az elkövetkező hónapokban a tagállamok ismételten megvizsgálják a kikötővédelmi felméréseket és terveket az irányelv 10. cikkével összhangban, amely előírja, hogy a felülvizsgálatot legalább ötévente egyszer végre kell hajtani. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a TAPS II tanulmányban meghatározott módszertan szükség esetén hasznos lehet a kikötők határainak újbóli meghatározásához, beleértve az ezen kikötők vízszintje megfelelő figyelembevételének szükségességét is.

Ezenfelül a Bizottság többéves vizsgálati munkaprogramja továbbra is kiterjed a kikötővédelmi intézkedések részletes vizsgálataira. Például a ro-ro hajók (amelyek természetüknél fogva különösen sérülékenyek) utasaira és az azokra felhajtó járművekre alkalmazandó kikötővédelmi tervek szerinti eljárások végrehajtása és alkalmazása a Bizottság ellenőrző szolgálatai által végzett további vizsgálat és nyomon követés tárgyát képezi majd. Hasonlóképpen, a nemzetközi tengeri közlekedési szolgáltatások esetében folytatódik a járat mindkét oldalán végzett ellenőrzések megközelítésének alkalmazása annak megállapítása érdekében, hogy az érintett tagállamok együttműködnek-e a kikötővédelmi felmérésekben.

Végezetül a Bizottság tovább folytatja a munkát a tagállamokkal, hogy javítsa az irányelv végrehajtását, az EU-kikötők hatékonyabb védelmének közös célkitűzésével, a kikötő minden használója, a közlekedés használói, a tengeri közlekedési iparág és a társadalom egészének javára. A Bizottság továbbra is nyomon követi az irányelv alkalmazását, és ahol szükségesnek ítéli, továbbra is alkalmaz majd jogi lépéseket.