



Briuselis, 2019 04 25
COM(2019) 191 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Trečioji Direktyvos dėl uostų apsaugos stiprinimo įgyvendinimo vertinimo ataskaita

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Trečioji Direktyvos dėl uostų apsaugos stiprinimo įgyvendinimo vertinimo ataskaita

1. ĮVADAS

Pagrindinis Direktyvos 2005/65/EB¹ dėl uostų apsaugos stiprinimo (toliau – Direktyva) tikslas – papildyti 2004 m. Reglamentu (EB) Nr. 725/2004² dėl laivų ir uostų įrenginių apsaugos stiprinimo (toliau – Reglamentas) priimtas priemonės.

Reglamento taikymo sritis buvo ribota ir apėmė tik apsaugos laivuose priemonės ir tiesioginę laivų bei uostų sąveiką. Būtent šiuos įsipareigojimus, daugiausia susijusius su Tarptautiniu laivų ir uostų įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksu (toliau – ISPS, angl. *International Ship and Port Facility Security Code*), valstybės narės prisiėmė pirmiausia, prieš sutikdamos vykdyti Direktyvoje nustatytus papildomus įpareigojimus. Direktyva apsaugos mechanizmas papildomas: siekiant visuose Europos uostuose, kuriuose teikiamos tiesioginės jūrų laivybos paslaugos, užtikrinti aukštą ir vienodą apsaugos lygį, sukurama apsaugos visoje uosto teritorijoje sistema³.

Europos Sąjunga yra vienas iš daugiausia uostų turinčių pasaulio regionų: 70 000 km ilgio pakrantėse veikia per 1 200 jūrų prekybos uostų. Direktyvos taikymo sričiai priklauso beveik tūkstantis iš šių uostų (žr. 6.1 punktą), t. y. visi uostai, kuriuose yra vienas arba daugiau uosto įrenginių, įtrauktų į pagal Reglamentą tvirtinamą apsaugos planą.

Direktyvos tikslas – stiprinti į Reglamento taikymo sritį neįtrauktų uostų zonų apsaugos koordinavimą ir taip pat užtikrinti, kad, stiprinant uostų apsaugą, būtų remiamos pagal Reglamentą priimtos apsaugos priemonės. Taikyti uosto įrenginio apsaugos priemonės iš esmės priklauso jo operatoriui⁴, o už tinkamas uosto lygmens apsaugos priemonės pirmiausia atsako uosto direkcija⁵ ir visos tarnybos, kurios yra atsakingos už viešosios tvarkos, saugumo uosto zonose (tiek viešosiose, tiek veiklos) palaikymą ir šių zonų apsaugos priemonių taikymą.

Direktyvos 19 straipsnyje nustatyta, kad iki 2008 m. gruodžio 15 d. ir vėliau kas penkerius metus Komisija įvertina, kaip Direktyvos laikomasi ir ar taikytos priemonės yra veiksmingos.

¹ 2005 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/65/EB dėl uostų apsaugos stiprinimo, OL L 310, 2005 11 25, p. 2.

² 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 725/2004 dėl laivų ir uostų įrenginių apsaugos stiprinimo, OL L 129, 2004 4 29, p. 6.

³ ELPA priežiūros institucija rūpinasi, kad Islandija ir Norvegija laikytųsi Europos ekonominės erdvės susitarime nustatytų įpareigojimų.

⁴ Dažniausiai uosto įrenginių operatoriai yra privatūs operatoriai.

⁵ Pagal Direktyvos 5 straipsnio nuostatas uosto apsaugos instituciją paskiria valstybė narė.

Pirmoji ataskaita buvo priimta 2009 m. sausio 20 d., antroji – 2013 m. lapkričio 18 d.⁶ Šioje trečiojoje Direktyvos įgyvendinimo pažangos vertinimo ataskaitoje apžvelgiamos priemonės, kurių imtasi siekiant paskatinti Sąjungoje taikyti vienodas uostų apsaugos priemones, per paskutinį ataskaitinį penkerių metų laikotarpį padaryta pažanga ir Direktyvos įgyvendinimo laikotarpiu kilusios dar neišspręstos problemos.

Ataskaita pagrįsta:

- iš valstybių narių institucijų, atsakingų už laivybos saugumą, ir kitų suinteresuotųjų šalių gauta informacija;
- vykdant šios Direktyvos įgyvendinimo stebėseną didelio skaičiaus Komisijos ataskaitiniu laikotarpiu atliktų uostų apsaugos srities patikrinimų rezultatais;
- nuolatiniu nacionalinių institucijų ir įvairių jūrų ir uostų sektorių atstovų tarpusavio dialogu.

Ataskaitoje atkreipiamas dėmesys ne tik į tam tikrus sunkumus, kurių patirta siekiant norimų rezultatų, bet ir į bendrą Direktyvos įgyvendinimo poveikį.

2. PIRMOSIOS IR ANTROSIOS ATASKAITŲ IŠVADOS

Pirmojoje ataskaitoje pabrėžta, kad, nors Europos Parlamente Direktyva priimta per pirmąjį svarstymą didžiaja balsų dauguma, o Taryboje – vienbalsiai, daugelis atitinkamų valstybių narių smarkiai vėlavo perkelti jos nuostatas į savo teisę. Todėl buvo pradėtos pažeidimo nagrinėjimo procedūros, kurių dvi baigėsi sprendimais dėl įsipareigojimų neįvykdymo⁷.

Pasibaigus šiam vertinimo laikotarpiui, Direktyvos nuostatos pagaliau buvo perkeltos į didžiosios daugumos valstybių narių nacionalinę teisę. Deja, praktinio jų įgyvendinimo užtikrinimas pačiuose uostuose vis dar kėlė organizacinio ir funkcinio pobūdžio sunkumų, nes vietinės administracijos vis dar neturėjo visų praktiniam Direktyvos įgyvendinimui užtikrinti reikalingų išteklių. Didžiausią sunkumą kėlė saugotinos uosto zonos ribų nustatymas.

Iš antrosios atskaitos matyti, kad padaryta nemaža pažanga, tačiau daugelis valstybių narių dar turi tobulinti savo priemones, kad užtikrintų visapusišką visų Direktyvos nuostatų įgyvendinimą. Europos uostų apsaugos lygis padidėjo, o įgyvendinant Reglamentą ir kartu taikant Direktyvą buvo galima sukurti patikimą uostų apsaugos pažeidimų prevencijos ir tinkamos jūrų bei uostų veiklos apsaugos sistemą. Pradedant taikyti apsaugos priemones, neretai tekdavo peržiūrėti uostų veiklos organizavimo būdus, susijusius, pavyzdžiui, su prekių judėjimu ir sandėliavimu, prieigos prie skirtingų uosto dalių kontrole arba ribotos prieigos zonų nustatymu. Paaškėjo, kad šios priemonės yra itin svarbios siekiant padidinti uostų veiklos veiksmingumą itin didelės konkurencijos sąlygomis.

⁶ COM (2009)2 galutinis ir COM (2013)792 final.

⁷ 2009 m. rugsėjo 3 d. Sprendimas *Komisija prieš Estiją*, C-464/08, ir 2009 m. rugsėjo 3 d. Sprendimas *Komisija prieš Jungtinę Karalystę*, C-527/08.

3. DIREKTYVOS ĮGYVENDINIMO PARAMOS IR STEBĖSENOS PRIEMONĖS, KURIŲ IMTASI PO ANKSTESNIO VERTINIMO LAIKOTARPIO

Remiantis subsidiarumo principu, Direktyvoje nustatyta, kad valstybės narės turėtų pačios nustatyti kiekvieno uosto ribas, paliekant uostų vadovybei galimybę savo nuožiūra spręsti, ar Direktyvą taikyti gretimoms zonoms. Valstybės narės taip pat turėtų užtikrinti, kad uostų apsaugos vertinimai ir planai būtų tinkamai parengti. Tačiau 2014 m. daug uostų vis dar negalėjo įvykdyti Direktyvoje nustatytų reikalavimų.

Todėl 2014–2018 m. laikotarpiu Komisija toliau vykdė savo įsipareigojimą užtikrinti veiksmingesnį Direktyvos įgyvendinimą. Priemonės, kurių ėmėsi Komisija, buvo įgyvendintos kaip pagalbos valstybėms narėms iniciatyvos ir aktyviai vykdoma atliekant daug patikrinimų stebėsenos priemonių programa.

Direktyvos 2005/65/EB įgyvendinimas 2014–2018 m. laikotarpiu buvo stebimas atliekant:

- 17 nacionalinių administracijų patikrinimų;
- 41 uosto patikrinimą.

Taikant šias priemones daugiausia dėmesio skirta šioms pagrindinėms sritims:

- palaikoma nuolatinio ataskaitų teikimo sistema, kuria naudojamosi valstybės narės praneša apie praktiniam Direktyvos įgyvendinimui užtikrinti skirtų veiksmų planų veiksmingumą ir įgyvendinimą;
- atlikti 58 pirmiau minėti patikrinimai siekiant stebėti Direktyvos įgyvendinimą pagal Reglamentą (EB) Nr. 324/2008⁸, iš dalies pakeistą Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/462. Laivybos saugumo komitete (toliau – MARSEC komitetas, angl. *Maritime Security Committee*)rinkta ir skleista geroji patirtis.

4. DIREKTYVOS ĮGYVENDINIMO STEBĖSENA

4.1. Praktiniam Direktyvos įgyvendinimui baigti skirtų veiksmų planų stebėseną

Dar 2009 m. Komisija sukūrė sistemą, kuria naudojamosi iš valstybių narių gali nuolat gauti informacijos apie Direktyvos įgyvendinimą. Su valstybių narių institucijomis užmegztas nuolatinis dialogas siekiant nuolat gauti patikimos informacijos apie uostų apsaugos vertinimų atlikimo ir uostų apsaugos planų priėmimo eigą. Be to, metinės valstybių narių Komisijai teikiamos stebėsenos ataskaitos yra Komisijos tarnybų atliekamos uostų apsaugos vertinimų ir planų būklės stebėsenos pagrindas.

⁸ 2008 m. balandžio 9 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 324/2008, nustatantis iš dalies pakeistą Komisijos patikrinimų laivybos apsaugos srityje tvarką, su daliniais pakeitimais, OL L 98, 2008 4 10, p. 5.

4.2. Patikrinimai, kuriuos Komisija atliko siekdama stebėti Direktyvos įgyvendinimą

Pagal Reglamentą (EB) Nr. 324/2008 (su daliniais pakeitimais) atlikdama patikrinimus, Komisija taikė Direktyvos įgyvendinimo stebėsenos procedūras.

Iš nacionalinėse administracijose ir atrinktuose uostuose atliktų tiesioginių patikrinimų matyti, kad, nors bendroji Direktyvos įgyvendinimo teisinė sistema sukurta tinkamai, vis dar išlieka nemažai nuolatinių bendrų, su tinkamu Direktyvos įgyvendinimu valstybių narių uostų lygmenyje susijusių klausimų, kurie įvardijami toliau.

Neatsižvelgiant į tai, kad pastaraisiais metais padėtis gerokai pagerėjo, vietos valdžios institucijų, uostų operatorių ir viešųjų teisėsaugos institucijų siekiamas uostų apsaugos stiprinimo koordinavimo tikslas vis dėlto gerokai skiriasi nuo faktiškai pasiektų vis dar menkų rezultatų.

Tam tikros valstybės narės vis dar neišsprendė uostų ribų nustatymo apsaugos tikslais klausimo, nepaisant Komisijos suteiktos paramos, įskaitant du 2006 m. rugsėjo mėn. ir 2010 m. spalio mėn. surengtus seminarus ir uostų apsaugos techninių aspektų (toliau – TAPS II) tyrimą, kurį buvo pavesta atlikti Jungtiniam tyrimų centrui (toliau – JRC, Ispra). TAPS II pateikiamos aiškos gairės, kaip reikėtų veikti nustatant uostų apsaugos ribas, o tai yra šios Direktyvos II priede nurodytų uostų apsaugos plano priemonių masto nustatymo pagrindas.

Kitas esminis klausimas yra susijęs su uostų apsaugos vertinimais ir uostų apsaugos planais. Pagal Direktyvos 10 straipsnį valstybės narės užtikrina, kad prireikus uosto apsaugos vertinimai ir uosto apsaugos planai būtų peržiūrėti, ir kad jie būtų peržiūrėti ne rečiau kaip kartą per penkerius metus. Per patikrinimus nustatyta, kad šios reguliarios peržiūros kas penkerius metus atliekamos dar ne visur. Įvykus su uostų įrenginiais susijusių pakeitimų arba sustabdžius jų veiklą, apsaugos vertinimai ir uostų apsaugos planai nebuvo peržiūrėti, o kai kuriais atvejais praleistas 5 metų peržiūros terminas.

Be to, Komisijos valstybių narių uostuose atlikti patikrinimai atskleidė sunkumus, trukdančius pradėti uostų apsaugos vertinimų ir planų peržiūros kas penkerius metus procesą kai kuriuose uostuose. Šie sunkumai visų pirma susiję su tuo, kad peržiūros ir planų patvirtinimo procese, kuris turi būti numatytas gerokai anksčiau iki penkerių metų sukakties datos, dalyvauja didelis skaičius institucijų ir subjektų.

Be to, kai kurios valstybės narės vis dar neužtikrino tinkamos uostų apsaugos planų ir tinkamo jų įgyvendinimo priežiūros, kaip reikalaujama pagal 13 straipsnio 1 dalį, sukurdamos nuolatinę stebėsenos ir patikrinimų sistemą ir kartu atlikdamos būtinus Reglamento (EB) Nr. 725/2004 9 straipsnio 4 dalyje nustatytus uostų įrenginių tikrinimus.

Kiti trūkumai yra susiję su atsižvelgimu į visus reikalavimus rengiant uostų apsaugos vertinimą arba uostų apsaugos vertinimų ir uostų apsaugos planų neatitikimais.

4.3. Pažeidimo nagrinėjimo procedūros

Sumažėjęs pradėtų pažeidimo nagrinėjimo procedūrų skaičius taip pat rodo, kad su Direktyvos įgyvendinimu susijusi padėtis gerokai pagerėjo.

Kaip minima antrojoje ataskaitoje, 2009–2013 m. laikotarpiu turėjo būti pradėtos penkios pažeidimo nagrinėjimo procedūros; trys pažeidimo nagrinėjimo atvejai buvo susiję su Direktyvos įgyvendinimo valstybių narių lygmeniu vėlavimais, o kiti du atvejai – su atliekant patikrinimus nustatytu netinkamu Direktyvos įgyvendinimu.

Laikotarpiu nuo 2014 m. iki 2018 m. pradėta tik viena pažeidimo nagrinėjimo procedūra, susijusi su netinkamu Direktyvos įgyvendinimu: 2017 m. balandžio 6 d. Europos Teisingumo Teismas priėmė sprendimą byloje C-58/16. Keliuose Vokietijos Šiaurės Reino-Vestfalijos federalinėje žemėje veikiančiuose uostuose nenustatytos šių uostų ribos, nepatvirtinti uostų apsaugos vertinimai ir planai ir nepaskirti uostų apsaugos pareigūnai. 2018 m. pradžioje Vokietija patvirtino, kad šiuo metu visi Šiaurės Reino-Vestfalijos uostai atitinka Direktyvos nuostatas ir kad Vokietija laikosi Teisingumo Teismo sprendimo.

5. IŠSKIRTINI VERTINIMO ASPEKTAI

5.1. Kritinis uostų, kuriems taikomi praktinio Direktyvos įgyvendinimo reikalavimai, dydis

Per pokalbius suinteresuotosios šalys neretai išreikšdavo nuomonę, kad apskritai Direktyva visiškai tinka aktyvią komercinę veiklą vykdančioms dideliems uostams, tačiau mažiems uostams ją įgyvendinti yra sunkiau.

Reikia priminti, kad Direktyva taikoma visiems valstybių narių uostams, kuriuose yra vienas arba daugiau uosto įrenginių, įtrauktų į pagal Reglamentą (EB) Nr. 725/2004 tvirtinamą apsaugos planą (2 straipsnio 2 dalis), ir kad valstybės narės privalo užtikrinti, kad uostų apsaugos priemonės būtų tiksliai derinamos su priemonėmis, kurių imamasi taikant Reglamentą (4 ir 7 straipsniai). Direktyvoje nustatyta, kad valstybės narės pačios turėtų nustatyti kiekvieno atskiro uosto ribas ir gali savo nuožiūra spręsti, ar Direktyvą taikyti gretimoms zonoms, jeigu jos turi poveikį minėto uosto saugumui.

Todėl, siekdamas pagal proporcingumo principą užtikrinti subalansuotą naudingų priemonių įgyvendinimą, teisėkūros institucijos pasinaudojo 2 straipsnio 4 dalyje numatyta galimybe ir alternatyva, kad jeigu uosto įrenginio ribos pagal Reglamentą (EB) Nr. 725/2004 apibrėžtos kaip faktiškai apimančios visą uostą, atitinkamoms Reglamento nuostatoms teikiama pirmenybė Direktyvos nuostatų atžvilgiu.

Šią nuostatą valstybės narės plačiai taikė uostams, kurie turi tik vieną uosto įrenginį, kaip apibrėžta Reglamente. Remiantis uosto apsaugos vertinimu, itin dažnai (tačiau ne visada) buvo nustatoma, kad uosto ribos sutampa su uosto įrenginio ribomis. Antai iš 1087 uostų, kuriuose yra vienas arba daugiau įrenginių, įtrauktų į pagal Reglamentą tvirtinamą uostų įrenginių apsaugos planą, 405 laikyti uostais, kuriems taikytinos Direktyvos 2 straipsnio 4 dalies nuostatos (t. y. 37,2 proc. Europos Sąjungos uostų). Tai visų pirma pasakytina apie valstybes nares, kurios turi mažų vienas nuo kito nutolusių uostų žemyno pakrantėse ar salose⁹.

5.2. Informuotumas apie grėsmę ir sektoriaus atstovų informuotumo didinimas

Atliekant apsaugos vertinimus galima nustatyti, kokį uostų turtą ir infrastruktūrą reikia saugoti nuo uostų veiklai keliamos su tyčiniais neteisėtais veiksmais susijusios grėsmės ir rizikos. Kitas etapas – atsižvelgiant į kiekvieną iš trijų nustatytų rizikos lygių (įprasta, padidėjusi ar didelė rizika), parengti ir įgyvendinti tinkamas grėsmės šalinimo priemonės: taikyti tam tikras procedūras ir naudoti uostų ypatumus atitinkančią techninę įrangą, kuri padeda tinkamai reaguoti į galimą infrastruktūros pažeidžiamumą.

Direktyva suteikė galimybę steigti uostų apsaugos komitetus, atsakingus už praktinių konsultacijų teikimą (9 konstatuojamoji dalis). Valstybėse narėse įsteigtas tokio tipo struktūras paprastai sudaro už saugumą atsakingų vietos įstaigų (policijos, pakrančių apsaugos, jūrų reikalų tarnybų muitinės ir t. t.) atstovai, o dažniausiai – ir uoste veikiantys privatūs operatoriai. Tokios struktūros yra tinkamas forumas keisti svarbia informacija, taip pat žinioms apie grėsmę skleisti, taip didinant visų suinteresuotųjų šalių informuotumą.

Didinant informuotumą apie uostų apsaugą, prisidedama prie bendros apsaugos politikos, apie kurią turi žinoti visi uosto darbuotojai (t. y. ne tik uosto įmonių, bet ir uosto veikloje dalyvaujančių išorės įmonių darbuotojai) ir įvairūs uosto naudotojai. Informuotumo didinimo veikla suteikiamos svarbiausios priemonės siekiant užtikrinti veiksmingą informacijos sklaidą ir tinkamus informuotumo apie apsaugos priemones didinimo būdus. Svarbu, kad apsaugos priemonės būtų suvokiamos kaip priemonės, kuriomis skatinama ekonominė uosto veikla ir būdai, kaip šią veiklą plėtoti.

5.3. Uostų apsaugos planų kontrolė ir stebėseną

Pagal Direktyvos 13 straipsnį valstybės narės atlieka patikrinimus taip, kad uostų apsaugos planai ir jų įgyvendinimas būtų nuolat tinkamai stebimi. Ši nuostata yra itin svarbi, tačiau dar ne visose valstybėse narėse ji įgyvendinama tinkamai, daugiausia dėl to, kad esama neatitikties tarp tokiems patikrinimams atlikti reikalingų išteklių ir nustatytų kontrolės tikslų.

Kiekviena valstybė narė sukūrė savą stebėsenos sistemą, atsižvelgdama į savo vidaus organizaciją ir turimus žmogiškuosius išteklius. Tokios stebėsenos funkciją pavesta vykdyti

⁹ Tokie tik vieną įrenginį turintys uostai sudaro didelę uostų dalį Suomijoje (65 iš 78, t. y. 83 proc.), Švedijoje (131 iš 162, t. y. 81 proc.), Graikijoje (82 iš 119, t. y. 69 proc.), Jungtinėje Karalystėje (119 iš 175, t. y. 68 proc.) ir Danijoje (51 iš 82, t. y. 62 proc.).

centrinėms ar vietos valdžios institucijoms arba net tarpžinybinėms įvairios paskirties (transporto, policijos, muitinės, uosto kapitono ir kitų tarnybų) grupėms. Auditų tikslas – tikrinti, ar planai atitinka Direktyvos II priede nustatytas taisykles ir nuostatas, ar uostuose įgyvendintos apsaugos priemonės iš tiesų yra tokios, kokių reikalaujama planuose, ir ar šios priemonės įgyvendintos tinkamai.

Šios užduotys vykdomos pagal periodiškai tvirtinamą darbo programą. Nustačius trūkumą, teikiamas pasiūlymas jį ištaisyti. Remiantis kompetentingai įstaigai perduota ataskaita, gali būti reikalaujama iš naujo atlikti uosto apsaugos vertinimą arba jį atnaujinti. Kitas inspektoriams rūpimas klausimas – patikrinti, ar priimamos uosto įrenginiui taikomos priemonės iš tiesų derinamos su numatytais priemonėmis uosto lygmeniu. Taisomųjų priemonių stebėseną vykdoma reguliariai atliekant auditus.

Remdamosi auditorių ir Komisijos inspektorių ataskaitomis, nacionalinės valdžios institucijos teikia konsultacijas ir paramą kompetentingoms uostų institucijoms, kad būtų ištaisyti nustatyti trūkumai. Ši praktika turėtų būti skatinama ir taikoma plačiau. Tačiau, kaip jau minėta, kai kurios valstybės narės vis dar neįstengia sistemingai, reguliariai ir tinkamai užtikrinti tokios atitikties patikros. Svarbu, kad būtų kuo greičiau skirta šioms stebėsenos užduotims vykdyti reikalingų žmogiškųjų ir finansinių išteklių. Šiam klausimui ateityje bus skiriama dar daugiau dėmesio; dabartinės daugelio valstybių narių uostų apsaugos planų stebėsenos sistemos tebėra tobulintinos.

6. IŠVADA

Iš Direktyvos 2005/65/EB įgyvendinimo vertinimo matyti, kad padaryta tolesnė didelė pažanga, tačiau tam tikros valstybės narės dar turi tobulinti savo apsaugos priemones, kad užtikrintų visapusišką visų Direktyvos I ir II priedų nuostatų taikymą.

Vietos valdžios institucijų, uostų operatorių ir viešųjų teisėsaugos įstaigų įgyvendinamų apsaugos priemonių koordinavimas Europos uostuose toliau gerėjo. Įgyvendinant Reglamentą ir kartu taikant Direktyvą, buvo galima sukurti patikimą uostų apsaugos pažeidimų prevencijos ir tinkamos uostuose stovinčių laivų bei komercinės uostų veiklos apsaugos sistemą. Nors šių priemonių poveikį, susijusį su atgrasymu nuo teroro aktų, sunku įvertinti, uostų institucijos sutinka, kad poveikis mažinant kontrabandą, vagystes ir piktavališkus veiksmus buvo didelis ir tokių atvejų labai sumažėjo. Be to, pradedant taikyti apsaugos priemones, neretai tekdavo peržiūrėti uostų veiklos organizavimo būdus, susijusius, pavyzdžiui, su prekių judėjimu ir sandėliavimu, prieigos prie skirtingų uosto dalių kontrole arba ribotos prieigos zonų uostų veiklos teritorijose nustatymu. Paaiškėjo, kad šios priemonės yra itin svarbios siekiant padidinti uostų veiklos veiksmingumą, susijusį su saugumu ir asmenų, prekių bei laivų apsauga uostuose, itin didelės konkurencijos sąlygomis.

Didelis atliktų uostų apsaugos priemonių patikrinimų skaičius taip pat labai padėjo užtikrinti tokio aukšto lygio uostų apsaugą; valstybės narės MARSEC komitete keičiasi informacija apie nustatytus faktus ir intensyviau dalijasi gerąją patirtimi.

Kaip Komisija priminė savo 2013 m. gegužės 23 d. komunikate („Uostai – augimo variklis“)¹⁰, Europos Sąjungos vidaus ir užsienio prekyba labai priklauso nuo jūrų uostų. Todėl uostų ir jų prieigų apsauga yra nepaprastai svarbi siekiant užtikrinti bendrą jūrų transporto apsaugą. Pagal uostų apsaugos reikalavimus valstybės narės turi būti itin atidžios, o susiję subjektai – itin gerai pasirengę, kad visuose Europos uostuose būtų užtikrintas aukštas ir vienodas apsaugos lygis. Todėl visi susiję subjektai, kovodami su naujomis grėsmėmis, turi toliau siekti nuolat gerinti šių grėsmių užkardymo, apsaugojimo nuo jų ir reagavimo į jas priemones. Šiuo tikslu uostų įrenginių ir pačių uostų apsaugos sistemos turi kuo geriau viena kitą papildyti. Vienas pagrindinių uždavinių operatoriams ir administracijai tebėra užtikrinti veiksmingus ryšius tarp uosto, jo įrenginių ir juos aptarnaujančių laivų.

Reglamentas kartu su Direktyva yra pagrindinis mūsų uostų apsaugos elementas, tiesiogiai padedantis siekti saugumo sąjungos tikslų. Direktyva yra geras pavyzdys, kaip įvairiarūšė sudėtinga infrastruktūra gali būti apsaugota atliekant atskirus vertinimus ir įgyvendinant atitinkamus bendru požiūriu grindžiamus planus, taip pat skatinant didelio skaičiaus dalyvaujančių suinteresuotųjų šalių veiksmų tarpusavio koordinavimą ir bendravimą. Į planus įtraukus pagal tris skirtingus apsaugos lygius numatytas priemones sudaroma galimybė visiškai lanksčiai užtikrinti, kad priemonės atitiktų saugumo ir veiklos poreikius.

Komisija mano, kad šiuo metu ši sistema atitinka lūkesčius ir kad dabar Direktyvos 2005/65/EB dėl uostų apsaugos stiprinimo iš dalies keisti nereikia.

Per artimiausius mėnesius pagal Direktyvos 10 straipsnio (kuriame nustatyta, kad peržiūra turi būti atliekama ne rečiau kaip kartą per penkerius metus) nuostatas valstybės narės vėl turės peržiūrėti uostų apsaugos vertinimus ir planus. Todėl Komisija mano, kad šiuo tikslu visiškai tiktų TAPS II tyrime išplėtoti metodai, kurie prireikus galėtų būti naudojami uostų zonos ribai iš naujo nustatyti, prireikus atsižvelgiant į tų uostų akvatoriją.

Be to, bus tęsiama Komisijos daugiametė patikrinimų programa siekiant į ją įtraukti išsamų uostų apsaugos priemonių patikrinimą. Pavyzdžiui, Komisijos tikrinimo tarnybos ir toliau tikrins bei stebės, kaip įgyvendinamos ir taikomos uostų apsaugos planuose numatytos į ro-ro laivus (kurių apsauga savaime yra itin pažeidžiama) laipinamų keleivių ir pakraunamų transporto priemonių tikrinimo procedūros. Panašiai, kalbant apie tarptautinio jūrų transporto paslaugas, ir toliau bus atliekami patikrinimai abiejose maršruto pusėse siekiant įsitikinti ir užtikrinti, kad susijusios valstybės narės bendradarbiauja vertindamos uostų apsaugą.

Pagaliau, Komisija toliau bendradarbiaus su valstybėmis narėmis, kad pagerintų Direktyvos įgyvendinimą, siekdama bendro tikslo – dar labiau stiprinti Europos Sąjungos uostų apsaugą visų uosto ir transporto priemonių naudotojų, jūrų transporto sektoriaus ir apskritai visos visuomenės labui. Ji ir toliau stebės, kaip taikoma ši Direktyva, ir, jeigu, jos nuomone, reikės, toliau imsis teisinių veiksmų.

¹⁰ COM (2013)295 *final*

