



V Bruselu dne 25.4.2019
COM(2019) 191 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Třetí hodnotící zpráva o provádění směrnice o zvýšení zabezpečení přístavů

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Třetí hodnotící zpráva o provádění směrnice o zvýšení zabezpečení přístavů

1. ÚVOD

Hlavním cílem směrnice 2005/65/ES¹ o zvýšení zabezpečení přístavů (dále jen „směrnice“) je doplnění opatření přijatých v roce 2004 nařízením (ES) č. 725/2004² o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (dále jen „nařízení“).

Oblast působnosti uvedeného nařízení je omezena na bezpečnostní opatření na lodích a na bezprostřední místo, kde dochází k součinnosti mezi lodí a přístavem. Členské státy se nejdříve zavázaly k dodržování povinností vyplývajících zejména z předpisu ISPS (Mezinárodní předpis o bezpečnosti lodí a přístavních zařízení) a následně souhlasily s uplatněním dalších povinností v rámci přijetí směrnice. Směrnice doplňuje stanovený mechanismus tím, že zavádí systém zabezpečení pro celý přístavní areál v zájmu zajištění vysoké a jednotné úrovně zabezpečení ve všech evropských přístavech, které slouží pro přímé námořní služby.³

Na pobřeží Evropské unie o délce 70 000 km je využíváno přes 1 200 obchodních námořních přístavů, což znamená, že EU patří k oblastem s největším počtem přístavů na světě. Do oblasti působnosti směrnice spadá přibližně tisíc těchto přístavů (viz bod 6.1), tj. veškeré přístavy, které jsou vybaveny minimálně jedním přístavním zařízením, na něž se vztahuje schválený bezpečnostní plán ve smyslu uvedeného nařízení.

Cílem směrnice je zlepšit koordinaci zabezpečení v přístavních oblastech, na které se nevztahuje nařízení, a také zajistit, aby zvýšení zabezpečení přístavů mohlo podpořit bezpečnostní opatření přijatá podle nařízení. Uplatňování bezpečnostních opatření na úrovni přístavního zařízení se vztahuje zejména na jeho provozovatele,⁴ avšak příslušná bezpečnostní opatření na úrovni přístavu se týkají přednostně orgánu přístavu⁵ a všech orgánů odpovídajících za udržování veřejného pořádku a bezpečnosti a dodržování ochranných a bezpečnostních opatření v prostorách přístavu (a to ve veřejných i provozních prostorách).

Článek 19 směrnice stanoví, že Komise nejpozději do 15. prosince 2008 a každých pět let poté zhodnotí dodržování směrnice a účinnost přijatých opatření.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/65/ES ze dne 26. října 2005 o zvýšení zabezpečení přístavů, Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 2.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ze dne 31. března 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení, Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6.

³ Kontrolní úřad ESVO dohlíží nad tím, aby Island a Norsko plnily své závazky vyplývající z Dohody o Evropském hospodářském prostoru.

⁴ V naprosté většině případů jsou provozovatelé přístavních zařízení soukromé subjekty.

⁵ Bezpečnostní orgán přístavu určí členský stát podle článku 5 směrnice.

První zpráva byla přijata dne 20. ledna 2009 a druhá dne 18. listopadu 2013⁶. Tato třetí zpráva o pokroku při provádění směrnice popisuje opatření, která byla přijata na podporu provádění jednotných bezpečnostních opatření v přístavech na úrovni Evropské unie, dosažený pokrok během posledního pětiletého referenčního období a přetrvávající problémy, jež se vyskytly během provádění.

Tato zpráva vychází z(e):

- výměn informací s orgány členských států příslušnými pro otázky námořní bezpečnosti a od jiných zúčastněných stran,
- výsledků velkého množství šetření provedených Komisí v oblasti zabezpečení přístavů za účelem sledování této směrnice během referenčního období,
- stálého dialogu mezi vnitrostátními orgány a různými aktéry z námořní a přístavní oblasti.

Zpráva upozorňuje nejen na určité problémy, které se vyskytly při dosahování požadovaných výsledků, nýbrž i na celkový dopad provádění uvedené směrnice.

2. ZÁVĚRY PRVNÍ A DRUHÉ ZPRÁVY

V první zprávě bylo zdůrazněno, že i když byla směrnice přijata v prvním čtení valnou většinou hlasů v Evropském parlamentu a jednomyslně v Radě, většina dotčených členských států uvedla své předpisy do souladu se směrnicí až se značným zpožděním, což vedlo k zahájení řízení pro nesplnění povinnosti, přičemž dvě z nich byla ukončena rozsudky o nesplnění povinnosti.⁷

Do konce tohoto posuzovaného období byly právní předpisy valné většiny členských států uvedeny do souladu s ustanoveními směrnice. Bohužel přetrvávaly organizační a funkční potíže, pokud jde o zajištění praktického provádění na úrovni přístavů, neboť místní orgány ještě neměly k dispozici veškeré nezbytné zdroje, aby mohly zajistit praktické provádění směrnice. Hlavní problém spočíval ve vymezení areálu přístavu z hlediska zabezpečení.

Druhá zpráva ukázala, že bylo dosaženo značného pokroku, ale že opatření, jež jsou zapotřebí k úplnému provedení všech ustanovení směrnice, je nutno ve většině členských států dále zlepšit. V evropských přístavech se zvýšila úroveň zabezpečení a společné činnosti spojené s uplatňováním nařízení a prováděním směrnice umožnily dosažení spolehlivého rámce, jenž zabraňuje narušení bezpečnosti přístavů a poskytuje odpovídající ochranu námořním a přístavním činnostem. Provádění bezpečnostních opatření často vede k přezkoumání organizace přístavů, jako např. pohybu a skladování zboží, kontroly přístupu do jednotlivých částí přístavu či vymezení vyhrazených prostor. Taková opatření se ukázala jako obzvláště přínosná pro zvýšení efektivity přístavních činností ve vysoce konkurenčním prostředí.

⁶ COM(2009) 2 final a COM(2013) 792 final.

⁷ Věc C-464/08 Komise v. Estonsko ze dne 3. září 2009 a věc C-527/08 Komise v. Spojené království ze dne 3. září 2009.

3. DOPROVODNÁ OPATŘENÍ A SLEDOVÁNÍ PROVÁDĚNÍ OD PŘEDCHOZÍHO OBDOBÍ HODNOCENÍ

Směrnice v souladu se zásadou subsidiarity určuje, že samy členské státy stanoví hranice každého přístavu a nechává na nich, aby rozhodly o jejím použití na přilehlé oblasti. Kromě toho měly členské státy zajistit řádné vypracování hodnocení a plánů zabezpečení přístavů. V roce 2014 však řada přístavů ještě nebyla schopna plnit povinnosti uložené podle směrnice.

V celém období 2014–2018 Komise proto usilovala o to, aby zajistila co nejlepší provedení směrnice. Komise přijala opatření v podobě iniciativ zaměřených na pomoc členským státům spolu s robustním programem sledovacích činností prováděných prostřednictvím velkého počtu inspekcí.

Provádění směrnice 2005/65/EU bylo v období 2014–2018 sledováno prostřednictvím:

- 17 inspekci vnitrostátních správních orgánů;
- 41 inspekci přístavů.

Tato opatření se zaměřovala na následující hlavní oblasti:

- zachování systému pravidelného poskytování informací o provádění akčních plánů členských států a následných kroků v zájmu praktického provedení směrnice,
- provedení výše uvedených 58 inspekci sledujících uplatňování směrnice v souladu s nařízením (ES) č. 324/2008⁸ ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/462, a shromažďování a šíření osvědčených postupů v rámci výboru MARSEC.

4. KONTROLA PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE

4.1 Sledování akčních plánů pro dosažení praktického uplatňování směrnice

Od roku 2009 zavedla Komise systém, který umožňuje pravidelně získávat od členských států informace o provádění směrnice. Jsou vedena podrobná jednání s orgány členských států v zájmu získávání pravidelných a spolehlivých informací, jež se týkají úrovně vypracovávání hodnocení a přijímání plánů zabezpečení přístavů. Kromě toho jsou roční kontrolní zprávy, které členské státy předkládají Komisi, základem pro sledování stavu hodnocení a plánů zabezpečení přístavů ze strany útvarů Komise.

4.2 Inspekce prováděné Komisí za účelem sledování provádění směrnice

V rámci inspekci prováděných Komisí byly realizovány postupy pro sledování souladu provádění směrnice s nařízením (ES) č. 324/2008, ve znění pozdějších předpisů.

⁸ Nařízení Komise (ES) č. 324/2008 ze dne 9. dubna 2008, kterým se stanoví revidované postupy provádění inspekci Komise v oblasti námořní bezpečnosti, ve znění pozdějších předpisů, Úř. věst. L 98, 10.4.2008, s. 5.

Vykonané inspekce, a to jak na úrovni vnitrostátních správních orgánů, tak i na vzorku přístavů, však ukázaly, že i když je obecný právní rámec pro provádění směrnice správně používán, stále existuje celá řada opakujících se běžných problémů, které se týkají řádného provádění na úrovni přístavů členských států, jak je uvedeno dále.

Nadále přetrvává nesoulad mezi cílem, jímž je zlepšit koordinaci zabezpečení přístavů mezi místními orgány, provozovateli přístavů a veřejnými donucovacími orgány, a stále neuspokojivými výsledky, které byly vykázány, přestože v posledních letech došlo k výraznému zlepšení.

Vymezení hranic přístavů pro účely bezpečnosti představuje pro některé členské státy stále problém, a to navzdory pomoci Komise, která zahrnovala dva semináře v září 2006 a říjnu 2010 a vypracování studie o technických aspektech bezpečnosti přístavů (TAPS II), jímž bylo pověřeno Společné výzkumné středisko (JRC) v Ispre. Studie TAPS II poskytuje jasné pokyny, jak postupovat při vymezení hranic přístavů pro bezpečnostní účely, což je základ pro určení rozsahu opatření v oblasti plánu zabezpečení přístavů, která jsou stanovena v příloze II této směrnice.

Další klíčová otázka se týká přezkumu hodnocení zabezpečení přístavů a plánů zabezpečení přístavů. Podle článku 10 směrnice mají členské státy zajistit, aby byl nejméně jednou za pět let proveden náležitý přezkum hodnocení zabezpečení přístavů a plánů zabezpečení přístavů. Inspekce prokázaly, že tento pravidelný přezkum po pěti letech však není prováděn všude. Změny či omezení týkající se přístavních zařízení nevedly k přezkumu hodnocení zabezpečení přístavů a plánů zabezpečení přístavů a v několika případech nebyla dodržena pětiletá lhůta.

Kromě toho inspekce Komise v přístavech členských států odhalily obtíže, které některé přístavy mají se zahájením procesu přezkumu hodnocení a plánů zabezpečení přístavů, jenž má být prováděn každých pět let. Tyto obtíže představuje zejména velké množství orgánů a aktérů zapojených do přezkumu a postupu schvalování, který musí být naplánován s dostatečným předstihem před výročním datem po pěti letech.

Některé členské státy navíc stále ještě nezajistily odpovídající dohled nad plány zabezpečení přístavů a jejich prováděním, jak požaduje čl. 13 odst. 1, prostřednictvím systému pravidelného sledování a inspekci společně s inspekcemi požadovanými v přístavních zařízeních jednotlivých přístavů v souladu s čl. 9 odst. 4 nařízení (ES) č. 725/2004.

Další nedostatky se týkají zohledňování všech požadavků při vypracování hodnocení zabezpečení přístavů nebo nesrovnalostí mezi hodnoceními zabezpečení přístavů a plány zabezpečení přístavů.

4.3 Řízení o nesplnění povinnosti

Snížení počtu zahájených řízení o nesplnění povinnosti je rovněž známkou významného zlepšení provádění směrnice.

Jak je uvedeno v druhé zprávě, v období 2009–2013 bylo zahájeno pět řízení o nesplnění povinnosti; tři věci se týkaly zpoždění při provádění směrnice na úrovni členských států a dvě věci souvisely s nesprávným provedením, jež odhalily inspekce.

V letech 2014 až 2018 proběhlo pouze jedno řízení o nesplnění povinnosti, a to z důvodu nesprávného provedení směrnice: Dne 6. dubna 2017 Evropský soudní dvůr vynesl rozsudek ve věci C-58/16. Německá spolková země Severní Porýní-Vestfálsko u několika přístavů nevymezila hranice, neschválila hodnocení a plány zabezpečení přístavů a nejmenovala bezpečnostní techniky přístavů. Začátkem roku 2018 Německo potvrdilo, že všechny přístavy v Severním Porýní-Vestfálsku jsou nyní v souladu s ustanoveními směrnice a že se Německo řídí rozhodnutím Soudního dvora.

5. KONKRÉTNÍ OTÁZKY VYPLÝVAJÍCÍ Z HODNOCENÍ

5.1 Zásadní význam velikosti přístavů, jež podléhají požadavkům praktického uplatňování směrnice

Během jednání se jednotlivé zúčastněné strany často vyjádřily, že směrnice je obecně vhodná pro velké přístavy s čilým obchodním ruchem, avšak ve vztahu k malým přístavům je provádění těžší.

Je třeba připomenout, že směrnice se použije na všechny přístavy členských států, v nichž se nachází jedno nebo více přístavních zařízení, na které se vztahuje schválený bezpečnostní plán přístavních zařízení podle nařízení (ES) č. 725/2004 (čl. 2 odst. 2), a že členské státy musí zajistit, aby byla opatření pro zabezpečení přístavů úzce koordinována s opatřeními přijatými při uplatňování uvedeného nařízení (články 4 a 7). Podle směrnice samy členské státy stanoví hranice každého přístavu a je na nich, aby rozhodly o použití směrnice na přílehlé oblasti přístavu, pokud mají dopad na zabezpečení daného přístavu.

Spolunormotvůrci rovněž v zájmu zajištění příslušných opatření v souladu se zásadou proporcionality využili možnost stanovenou v čl. 2 odst. 4, že pokud byly vymezeny hranice přístavního zařízení ve smyslu nařízení (ES) č. 725/2004 tak, že ve skutečnosti zahrnují přístav, mají příslušná ustanovení uvedeného nařízení přednost před ustanoveními této směrnice.

Členské státy využily toto ustanovení ve značné míře pro přístavy, jež ve smyslu uvedeného nařízení disponují pouze jedním přístavním zařízením. Podle hodnocení zabezpečení přístavu

je obvykle (avšak nikoli vždy) vymezen areál přístavu shodně s areálem přístavního zařízení. Z tohoto důvodu bylo z 1087 přístavů, v nichž se nachází jedno nebo více přístavních zařízení, na která se vztahuje plán zabezpečení přístavu ve smyslu uvedeného nařízení, u 405 přístavů stanoveno, že se na ně vztahují ustanovení čl. 2 odst. 4 směrnice, tj. u 37,2 % přístavů v Evropské unii. Tento stav byl zejména patrný v členských státech s menšími přístavy situovanými podél pobřeží či na ostrovech⁹.

5.2 Rozpoznání hrozeb a informovanost aktérů

Činnosti vykonané v rámci hodnocení bezpečnosti umožňují identifikovat majetek a infrastruktury, které mají být chráněny před hrozbami a riziky, které přístavům hrozí. Následující fáze spočívá ve vypracování a zavedení přiměřených opatření, která mohou snížit rizika, pro každý ze tří stupňů identifikovaného rizika (normální, zvýšený, vysoký stupeň), zejména použitím příslušných postupů a technických zařízení odpovídajících zvláštnostem dotyčných přístavů, jež rovněž zajišťují příslušnou reakci na možnou zranitelnost infrastruktury.

Směrnice umožnila, aby byly zřízeny výbory pro bezpečnost přístavů pověřené poskytováním praktického poradenství (9. bod odůvodnění). Ve členských státech s tímto druhem struktury se výbor obvykle skládá z místních zástupců subjektů odpovědných za bezpečnost (policie, pobřežní stráž, námořní útvary, celní správa atd.) a ve většině případů také ze soukromých subjektů, které v přístavu působí. Rovněž je tento výbor vhodným fórem k nezbytné výměně informací a fórem k šíření znalostí týkajících se hrozeb, čímž podporuje zvyšování informovanosti všech zúčastněných stran.

Zvyšování informovanosti ve vztahu k ochraně přístavů je součástí obecné bezpečnostní politiky, o níž by měli být všichni zaměstnanci přístavu (tj. nejen zaměstnanci přístavních podniků, ale i zaměstnanci externích společností, jež se na činnosti přístavu podílejí) a různí uživatelé přístavu informováni. Činnosti zaměřené na zvyšování povědomí jsou důležitými nástroji k zajištění účinného šíření informací a vhodným způsobem ke zvyšování povědomí, pokud jde o bezpečnostní opatření. Je zapotřebí, aby byla bezpečnostní opatření vnímána jako prostředek, který přispívá k realizaci a rozvoji hospodářských aktivit přístavu.

5.3 Inspekce a plány zabezpečení přístavů a dohled nad nimi

V souladu s článkem 13 směrnice musí členské státy provádět inspekce způsobem, který jim umožní vykonávat odpovídající a pravidelný dohled nad plány zabezpečení přístavů a jejich prováděním. To je zásadní prvek, jehož realizace v členských státech stále neprobíhá přiměřeným způsobem, což je způsobeno především nerovnováhou mezi stanovenými cíli a zdroji, jež jsou zapotřebí k provádění takových kontrol.

⁹ Tyto přístavy s jediným přístavním zařízením představují převážnou většinu přístavů ve Finsku (65 ze 78, tj. 83 %), Švédsku (131 ze 162, tj. 81 %), Řecku (82 ze 119, tj. 69 %), Spojeném království (119 ze 175, tj. 68 %) a v Dánsku (51 z 82, tj. 62 %).

Jednotlivé členské státy vypracovaly vlastní systém sledování v závislosti na jejich vlastním vnitřním uspořádání a lidských zdrojích jež mají k dispozici. Kontrolní úlohou byly pověřeny buď orgány ústřední či místní správy nebo víceúčelové týmy sdružující několik správních orgánů (ministerstvo dopravy, policie, celní správa, správa přístavu atd.). Cílem auditů je ověřit, že jsou plány v souladu s právními předpisy a ustanoveními uvedenými v příloze II směrnice, že vlastní uplatňování bezpečnostních opatření v přístavech odpovídá požadavkům vymezeným v plánu a že opatření jsou řádně prováděna.

Tyto úkoly se provádějí v souladu s pravidelně schvalovaným pracovním programem. Je-li zjištěn určitý nedostatek, je přijat návrh na jeho odstranění. Na základě zprávy předložené příslušnému správnímu orgánu může být vyžadováno nové nebo aktualizované hodnocení zabezpečení přístavu. Jedním z významných prvků, na který se zaměřují inspektoři, je ověření účinné koordinace mezi opatřeními přijímanými na úrovni přístavních zařízení a opatřeními předpokládanými na úrovni přístavu. Sledování nápravných opatření se provádí prostřednictvím pravidelných kontrol.

Na základě zpráv vnitrostátních auditorů a inspektorů Komise poskytují vnitrostátní orgány příslušné poradenství a pomoc příslušným orgánům v přístavech za účelem odstranění zjištěných nedostatků. Takový postup je nutné podporovat a dále rozvíjet. Jak však již bylo uvedeno, některé z členských států dosud neprovádějí toto ověřování souladu pravidelně a vhodným způsobem. Je nezbytné, aby byly na tyto úkoly týkající se sledování co nejdříve přiděleny nezbytné lidské a finanční zdroje. V budoucnosti se pozornost věnovaná tomuto bodu ještě zvýší, neboť stávající systémy sledování plánů zabezpečení přístavů je v řadě členských států stále nutno zlepšit.

6. ZÁVĚR

Hodnocení provádění směrnice 2005/65/ES ukázalo, že bylo dosaženo dalšího významného pokroku, ale že bezpečnostní opatření, jež jsou zapotřebí k úplnému provedení všech ustanovení příloh I a II směrnice, lze v některých členských státech dále zlepšit.

Úroveň koordinace zabezpečení mezi místními orgány, provozovateli přístavů a veřejnými donucovacími orgány v evropských přístavech se dále zvyšuje. Uplatňování nařízení ve spojení s prováděním směrnice umožnily dosáhnout důvěryhodného rámce, jenž má zabránit narušení bezpečnosti přístavů a poskytovat odpovídající ochranu lodím v přístavech a přístavním obchodním činností. Přestože dopad těchto opatření ve vztahu k prevenci teroristických útoků lze hodnotit jen obtížně, přístavní orgány se shodují na tom, že tato opatření měla významný dopad, pokud jde o pašování, krádeže a jiné zlovolné činy, jejichž výskyt se výrazně snížil. Zavádění bezpečnostních opatření kromě toho často vede k přezkoumání organizace přístavů, jako např. pohybu a skladování zboží, kontroly přístupu do jednotlivých částí přístavu či vymezení vyhrazených prostor v rámci provozních prostor přístavu. Taková opatření se ukázala jako obzvláště přínosná pro zvýšení účinnosti činností přístavu, pokud jde o bezpečnost a ochranu osob, zboží a lodí v přístavu, ve vysoce konkurenčním prostředí.

Velké množství inspekcí v oblasti zabezpečení přístavů rovněž významně přispělo k této vysoké úrovni zabezpečení přístavů; členské státy si vyměňují svá zjištění prostřednictvím výboru MARSEC a také došlo k posílení výměny osvědčených postupů.

Jak Komise opětovně zdůraznila ve sdělení z 23. května 2013 („*Přístavy jako motor růstu*“¹⁰), Unie je při obchodování se zbytkem světa a v rámci svého vnitřního trhu do značné míry závislá na námořních přístavech. Zabezpečení přístavů a přístupů k nim je tudíž nezbytné pro zajištění celkové bezpečnosti námořní dopravy. Podmínky zabezpečení přístavů vyžadují vysoký stupeň bdělosti členských států a připravenosti všech dotyčných subjektů, aby byl ve všech evropských přístavech zajištěn vysoký a srovnatelný stupeň zabezpečení. Proto je třeba, aby všichni aktéři pokračovali v práci na neustálém zlepšování prevence, ochrany a reakce za účelem boje s novými hrozbami. Za tímto účelem se musí dokonale doplňovat systémy zabezpečení přístavních zařízení a systémy zabezpečení přístavů. Zajištění vazeb mezi přístavem, přístavními zařízeními, jež jsou jeho součástí, a odbavovanými loděmi je i nadále zásadní výzvou pro provozovatele a správní orgány.

Spojení nařízení se směrnicí je klíčovým prvkem při zabezpečení našich přístavů, a tím pádem přímo přispívá k cílům bezpečnosti unie. Směrnice je dobrým příkladem toho, jak může být nestejnorodá komplexní infrastruktura zabezpečena prostřednictvím individuálních hodnocení a odpovídajících plánů založených na společném přístupu a prostřednictvím posílené koordinace a komunikace mezi velkým počtem zúčastněným stran. Poskytnutí plánů obsahujících plánovaná opatření pro tři různé úrovně zabezpečení odpovídá bezpečnostním a provozním potřebám při současném zajištění plné flexibility.

Komise se domnívá, že tento systém v současné době splňuje očekávání a že směrnicí 2005/65 o zvýšení zabezpečení přístavů v tomto okamžiku není třeba měnit.

V nadcházejících měsících členské státy znovu přezkoumají hodnocení zabezpečení přístavů a plány zabezpečení přístavů podle ustanovení článku 10 směrnice, který stanoví, že takový přezkum je nutno provádět minimálně jednou za pět let. Komise je toho názoru, že k tomuto účelu lze v případě potřeby využít i metodiku vypracovanou v rámci studie TAPS II, a to v zájmu nového vymezení areálu přístavu, včetně řádného zohlednění vodní plochy těchto přístavů.

Víceletý pracovní program inspekční činnosti Komise bude navíc i nadále zahrnovat podrobnější kontroly opatření pro zabezpečení přístavů. Například provedení a uplatňování postupů v rámci plánů zabezpečení přístavů, které se mají používat u cestujících a vozidel před naloděním na plavidla typu ro-ro (jež jsou vzhledem ke své povaze obzvláště zranitelná), budou i nadále předmětem dalších kontrol a sledování ze strany inspekčních útvarů Komise. Stejně tak bude v případě služeb mezinárodní námořní dopravy i nadále uplatňován přístup spočívající v kontrolách v obou koncových bodech námořních tras, aby bylo ověřeno a zajištěno, že dotčené členské státy spolupracují při hodnocení zabezpečení přístavů.

¹⁰ COM(2013) 295 final.

Komise bude konečně i nadále spolupracovat s členskými státy na zlepšení v oblasti provádění směrnice, přičemž společným cílem bude další zlepšení ochrany přístavů v Evropské unii ve prospěch všech uživatelů přístavů, uživatelů dopravy, ekonomiky námořní dopravy a společnosti jako celku. Komise bude nadále sledovat provádění této směrnice a bude-li to považovat za nutné, přijme i příslušné právní kroky.