



Brussel, 25.4.2019
COM(2019) 191 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**Derde beoordelingsverslag over de uitvoering van de richtlijn betreffende het verhogen
van de veiligheid van havens**

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Derde beoordelingsverslag over de uitvoering van de richtlijn betreffende het verhogen van de veiligheid van havens

1. INLEIDING

Het belangrijkste doel van Richtlijn 2005/65/EG¹ betreffende het verhogen van de veiligheid van havens (hierna "de richtlijn" genoemd) is de maatregelen aan te vullen die in 2004 zijn vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 725/2004² betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (hierna "de verordening" genoemd).

Het toepassingsgebied van de verordening is beperkt tot veiligheidsmaatregelen aan boord van schepen en aan het schip/haven-raakvlak. Het zijn deze verplichtingen, die hoofdzakelijk voortvloeien uit de ISPS-Code (International Ship and Port facility Security), waaraan de lidstaten prioriteit hebben gegeven, alvorens aanvullende verplichtingen uit hoofde van de richtlijn te aanvaarden. De richtlijn vult de verordening aan door een veiligheidssysteem voor de volledige havenomgeving in te voeren, teneinde een hoog en gelijk veiligheidsniveau te garanderen in alle Europese havens waar zeeschepen worden bediend³.

Langs de 70 000 kilometer lange kust van de Europese Unie worden meer dan 1 200 commerciële zeehavens geëxploiteerd. Dit maakt van Europa een van de regio's met het grootste aantal havens ter wereld. Bijna duizend van deze havens (zie punt 6.1) vallen onder het toepassingsgebied van de richtlijn, namelijk alle havens met een of meer havenfaciliteiten waarvoor krachtens de verordening een veiligheidsplan is goedgekeurd.

De richtlijn heeft tot doel de coördinatie van de veiligheid te verbeteren in de havengebieden die niet onder de verordening vallen en ervoor te zorgen dat de verbetering van de veiligheid in de havens de uit hoofde van de verordening genomen veiligheidsmaatregelen ondersteunt. Veiligheidsmaatregelen op het niveau van de havenfaciliteiten komen hoofdzakelijk ten laste van de exploitant van de havenfaciliteiten⁴, maar maatregelen op het niveau van de haven zijn in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de havenautoriteit⁵ en van alle diensten die belast zijn met de handhaving van de openbare orde en veiligheid in het havengebied (zowel in openbare als in operationele gebieden).

¹ Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens (PB L 310 van 25.11.2005, blz. 2).

² Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PB L 129 van 29.4.2004, blz. 6).

³ De Toezichthoudende Autoriteit van de EVA ziet erop toe dat IJsland en Noorwegen hun verplichtingen uit hoofde van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte naleven.

⁴ De exploitanten van havenfaciliteiten zijn in overgrote meerderheid particuliere exploitanten.

⁵ De autoriteit voor havenveiligheid wordt aangewezen door de lidstaat, overeenkomstig de bepalingen van artikel 5 van de richtlijn.

In artikel 19 van de richtlijn is bepaald dat de Commissie uiterlijk op 15 december 2008, en daarna om de vijf jaar, nagaat in hoeverre de richtlijn door de lidstaten wordt nageleefd en in hoeverre de genomen maatregelen doeltreffend zijn.

Het eerste verslag is op 20 januari 2009 en het tweede op 18 november 2013 vastgesteld⁶. In dit derde verslag over de voortgang bij de uitvoering van de richtlijn wordt een overzicht gegeven van de inspanningen die zijn geleverd om homogene havenveiligheidsmaatregelen tot stand te brengen op het niveau van de Unie, van de vooruitgang die geboekt is tijdens de laatste referentieperiode van vijf jaar en van de problemen die zich tijdens de uitvoering hebben voorgedaan en die nog steeds blijven voortbestaan.

Het verslag is gebaseerd op:

- de feedback van de autoriteiten voor havenveiligheid van de lidstaten en van andere belanghebbenden;
- de resultaten van de talrijke door de Commissie uitgevoerde inspecties op het gebied van de veiligheid van havens voor toezicht op de uitvoering van deze richtlijn in de referentieperiode;
- de constante dialoog met de nationale autoriteiten en de verschillende actoren uit de maritieme en havensector.

In het verslag wordt de aandacht gevestigd op bepaalde problemen die zich hebben voorgedaan bij het nastreven van de gewenste effecten en op het algemene effect van de uitvoering van de richtlijn.

2. CONCLUSIES VAN HET EERSTE EN TWEEDE VERSLAG

In het eerste verslag werd benadrukt dat de richtlijn, hoewel in eerste lezing goedgekeurd met een ruime meerderheid in het Europees Parlement en zelfs met eenparigheid van stemmen in de Raad, door de meeste lidstaten met aanzienlijke vertraging was omgezet, hetgeen geleid heeft tot inbreukprocedures waarvan twee uiteindelijk in een ingebrekestelling zijn uitgemond⁷.

Aan het einde van deze beoordelingsperiode waren de bepalingen van de richtlijn in de overgrote meerderheid van de lidstaten uiteindelijk toch omgezet in nationale wetgeving. De praktische toepassing botste echter op organisatorische en functionele problemen op het niveau van de havens zelf, omdat de lokale instanties nog niet over alle nodige elementen beschikten om de richtlijn in de praktijk uit te voeren. Het belangrijkste probleem was de vaststelling van de havengrenzen, voor wat veiligheid betreft.

In het tweede verslag was sprake van aanzienlijke vooruitgang, maar bleek tevens dat de maatregelen die nodig waren om tot een volledige toepassing van alle bepalingen van de

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

⁷ Zaak C-464/08 Commissie/Estland, 3 september 2009 en zaak C-527/08 Commissie/Verenigd Koninkrijk, 3 september 2009.

richtlijn te komen, in de meeste lidstaten nog moesten worden verbeterd. Het veiligheidsniveau in de Europese havens was verbeterd en de combinatie van de uitvoering van de verordening en de toepassing van de richtlijn had een geloofwaardig kader gecreëerd om aanslagen op de havenveiligheid te voorkomen en om de maritieme en havenactiviteiten afdoende te beschermen. De vaststelling van de veiligheidsmaatregelen had vaak geleid tot een herziening van de organisatie van de havens, bijvoorbeeld wat de circulatie en opslag van goederen, de controles op de toegang tot verschillende delen van de haven of de vaststelling van beperkt toegankelijke zones betreft. Deze maatregelen bleken belangrijke troeven te zijn voor het verbeteren van de efficiëntie van de havenactiviteiten, in een zeer concurrerende omgeving.

3. MAATREGELEN TER BEGELEIDING VAN EN VOOR TOEZICHT OP DE UITVOERING SINDS DE VORIGE EVALUATIEPERIODE

Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel was in de richtlijn bepaald dat de lidstaten zelf de grenzen van elke haven moesten vaststellen en moesten beslissen of ze de richtlijn zouden toepassen op de aangrenzende zones. Bovendien moesten de lidstaten erop toezien dat de beoordelingen en de havenveiligheidsplannen correct werden opgesteld. In 2014 had een aantal havens nog steeds niet voldaan aan de verplichtingen van de richtlijn.

In de periode 2014-2018 is de Commissie zich daarom blijven inzetten voor een betere uitvoering van de richtlijn. De maatregelen van de Commissie bestonden uit bijstand aan de lidstaten in combinatie met een gedegen programma van toezichtsactiviteiten door middel van een groot aantal inspecties.

De uitvoering van Richtlijn 2005/65/EG is in de periode 2014-2018 gecontroleerd door middel van:

- 17 inspecties van nationale overheden;
- 41 inspecties van havens.

De inspanningen hadden vooral betrekking op de volgende punten:

- het onderhouden van een systeem voor regelmatige verslaglegging betreffende de uitvoering van actieplannen door lidstaten voor de praktische uitvoering van de richtlijn;
- de uitvoering van de bovengenoemde 58 inspecties met het oog op toezicht op de toepassing van de richtlijn overeenkomstig Verordening (EG) nr. 324/2008⁸, zoals gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2016/462 van de Commissie; het verzamelen en verspreiden van goede praktijken in het kader van het Marsec-comité.

⁸ Verordening (EG) nr. 324/2008 van de Commissie van 9 april 2008 tot vaststelling van herziene procedures voor de uitvoering van inspecties van de Commissie op het gebied van de maritieme beveiliging, als gewijzigd (PB L 98 van 10.4.2008, blz. 5).

4. TOEZICHT OP DE UITVOERING VAN DE RICHTLIJN

4.1. Toezicht op de actieplannen voor de voltooiing van de praktische uitvoering van de richtlijn

In 2009 heeft de Commissie een systeem opgezet waarbij zij regelmatig informatie van de lidstaten ontvangt over de uitvoering van de richtlijn. Zij heeft overleg gepleegd met de lidstaten om regelmatig betrouwbare informatie te krijgen over de stand van zaken op het gebied van de beoordelingen en de vaststelling van de havenveiligheidsplannen. Daarnaast vormen de door de lidstaten bij de Commissie ingediende jaarlijkse monitoringverslagen de basis voor het toezicht op de status van havenveiligheidsbeoordelingen en havenveiligheidsplannen door de diensten van de Commissie.

4.2. Uitvoering van inspecties door de Commissie met het oog op de toepassing van de richtlijn

De procedures voor toezicht op de toepassing van de richtlijn zijn toegepast tijdens de inspecties van de Commissie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 324/2008, zoals gewijzigd.

Tijdens de uitgevoerde inspecties, zowel ten aanzien van nationale overheden als rechtstreeks bij een steekproef van havens, is vastgesteld dat het algemene juridische kader voor de uitvoering van de richtlijn wel correct is vastgesteld, maar dat er nog steeds sprake is van bij herhaling optredende kwesties ten aanzien van de juiste uitvoering op het niveau van havens van lidstaten, als volgt.

Er bestaat een kloof tussen de doelstelling van het verbeteren van de coördinatie van de havenveiligheid tussen lokale autoriteiten, havenexploitanten en rechtshandhavende overheidslichamen, en de daadwerkelijk gerapporteerde resultaten op het terrein, die nog steeds te wensen overlaten, ook al is er de laatste jaren aanzienlijke verbetering merkbaar.

Het vaststellen van havengrenzen met het oog op beveiliging levert voor bepaalde lidstaten nog problemen op, ondanks bijstand van de Commissie, waaronder twee seminars in september 2006 en oktober 2010 en de studie over de technische aspecten van de havenveiligheid (TAPS II), uitgevoerd door het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek (JRC Ispra). TAPS II bevat duidelijke richtsnoeren over het vaststellen van de grenzen ten behoeve van de havenveiligheid, op basis waarvan de reikwijdte van de havenveiligheidsmaatregelen wordt bepaald zoals bedoeld in bijlage II bij deze richtlijn.

Een andere essentiële kwestie betreft de evaluatie van havenveiligheidsbeoordelingen en havenveiligheidsplannen. Overeenkomstig artikel 10 van de richtlijn moeten de lidstaten ervoor zorgen dat havenveiligheidsbeoordelingen en havenveiligheidsplannen op passende wijze worden beoordeeld en minstens eenmaal in de vijf jaar worden geëvalueerd. Uit inspecties is gebleken dat deze regelmatige vijfjaarlijkse evaluatie niet overal plaatsvindt. Wijzigingen of intrekkingen ten aanzien van havenfaciliteiten hadden geen evaluatie van de

havenveiligheidsbeoordelingen en havenveiligheidsplannen tot gevolg en in een aantal gevallen was de termijn van vijf jaar niet gehaald.

Bovendien zijn uit inspecties van de Commissie in de havens van de lidstaten de moeilijkheden aan het licht gekomen waar sommige havens mee te kampen hebben bij het opstarten van het vijfjaarlijkse evaluatieproces van havenveiligheidsbeoordelingen en -plannen. Het gaat hier met name om het grote aantal autoriteiten en actoren dat is betrokken bij de herziening en het goedkeuringsproces, dat ruim van tevoren, voor afloop van de vijf jaar, moet worden geregeld.

Bovendien verzuimden sommige lidstaten nog steeds zorg te dragen voor adequate supervisie op de havenveiligheidsplannen en de uitvoering ervan zoals vereist in artikel 13, lid 1, door middel van een regelmatig systeem van toezicht en inspecties gezamenlijk verricht met de inspecties die zijn vereist in de havenfaciliteiten van elke haven zoals bedoeld in artikel 9, lid 4, van Verordening (EG) nr. 725/2004.

Andere tekortkomingen houden verband met het in aanmerking nemen van alle eisen bij het vaststellen van de havenveiligheidsbeoordeling of de discrepanties tussen de havenveiligheidsbeoordelingen en havenveiligheidsplannen.

4.3. Inbreukprocedures

Ook de daling van het aantal ingeleide inbreukprocedures is een aanwijzing dat de uitvoering van de richtlijn aanzienlijk is verbeterd.

Zoals vermeld in het tweede verslag moesten er in de periode 2009-2013 vijf inbreukprocedures worden ingeleid; drie gevallen hielden verband met vertraging ten aanzien van de uitvoering van de richtlijn op lidstaatsniveau en de andere twee gevallen hielden verband met onjuiste uitvoering die bij inspecties aan het licht was gekomen.

Tussen 2014 en 2018 heeft slechts één inbreukprocedure plaatsgevonden, en wel op grond van onjuiste uitvoering van de richtlijn: op 6 april 2017 heeft het Europees Hof van Justitie arrest gewezen in zaak C-58/16. De Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen had voor een reeks havens nagelaten de grenzen vast te stellen, havenveiligheidsbeoordelingen en -plannen goed te keuren en havenveiligheidsfunctionarissen aan te stellen. Begin 2018 heeft Duitsland bevestigd dat alle havens in Noordrijn-Westfalen nu voldeden aan de bepaling van de richtlijn en dat Duitsland het arrest van het Hof naleeft.

5. BIJZONDERE PUNTEN DIE VOORTVLOEIEN UIT DE BEOORDELINGSWERKZAAMHEDEN

5.1. Kritieke omvang van de havens die onder de eisen voor de praktische uitvoering van de richtlijn vallen

Tijdens gesprekken met de diverse belanghebbenden hebben deze aangegeven dat zij de richtlijn in het algemeen geschikt vinden voor grote havens met sterke commerciële activiteiten, maar dat ze minder goed is aangepast aan kleine havens.

Er zij op gewezen dat de richtlijn van toepassing is op alle havens in de lidstaten met een of meer havenfaciliteiten waarvoor een plan voor de veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteiten is goedgekeurd krachtens artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 725/2004 en dat de lidstaten erop moeten toezien dat de havenveiligheidsmaatregelen nauwlettend worden gecoördineerd met de maatregelen die ter uitvoering van de verordening (artikelen 4 en 7) zijn genomen. In de richtlijn is bepaald dat de lidstaten zelf de grenzen van elke afzonderlijke haven moeten vaststellen en zelf moeten beslissen of de richtlijn van toepassing is op de aangrenzende gebieden indien deze van invloed zijn op de veiligheid van de haven in kwestie.

Teneinde te garanderen dat op evenwichtige wijze passende maatregelen worden genomen overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, hebben de medewetgevers uit voorzorg in artikel 2, lid 4, bepaald dat, wanneer de grenzen van de havenfaciliteit in de zin van Verordening (EG) nr. 725/2004 samenvallen met de volledige haven, de relevante bepalingen van de verordening voorrang hebben op die van de richtlijn.

De lidstaten hebben op grote schaal gebruikgemaakt van deze bepaling voor havens die slechts over één havenfaciliteit in de zin van de verordening beschikken. Op basis van de veiligheidsbeoordeling van de haven is zeer vaak (maar niet altijd) bepaald dat de grenzen van de haven samenvallen met die van de havenfaciliteit. Van de 1 087 havens met een of meer havenfaciliteiten waarvoor krachtens de verordening een havenveiligheidsplan moet worden opgesteld, vallen 405 havens (37,2 % van de havens in de Europese Unie) onder de bepalingen van artikel 2, lid 4, van de richtlijn. Deze situatie doet zich vooral voor in lidstaten met veel kleine havens die verspreid zijn langs de kusten of op eilanden⁹.

5.2. Kennis van de bedreigingen en bewustmaking van de actoren

De werkzaamheden die tijdens de veiligheidsbeoordelingen worden verricht, maken het mogelijk te bepalen welke goederen en infrastructuur moeten worden beschermd tegen bedreigingen en risico's voor de havenactiviteiten. In een volgende fase moeten dan passende maatregelen worden vastgesteld om deze bedreigingen af te wenden, op elk van de drie vastgestelde risiconiveaus (normaal, stijgend, hoog), door specifieke procedures en door gebruik te maken van technische apparatuur die is aangepast aan de specifieke kenmerken van

⁹ Havens met slechts één havenfaciliteit vormen een aanzienlijk gedeelte van alle havens in Finland (65/78, of 83 %), Zweden (131/162, of 81 %), Griekenland (82/119, of 69 %), het Verenigd Koninkrijk (119/175, of 68 %) en Denemarken (51/82, of 62 %).

havens en die het mogelijk maakt een passend antwoord te bieden op de potentiële kwetsbaarheid van de infrastructuur.

De richtlijn heeft de mogelijkheid gecreëerd om havenveiligheidscomités in te stellen die praktische adviezen moeten verstrekken (negende overweging). In de lidstaten die een dergelijke structuur hebben opgezet, is deze meestal samengesteld uit vertegenwoordigers van de lokale instanties die belast zijn met veiligheidsoopdrachten (politie, kustwacht, maritieme zaken, douane enz.), en daarnaast in de meeste gevallen particuliere exploitanten die in de haven actief zijn. Deze comités vormen een geschikt forum om informatie uit te wisselen die onmisbaar is om de kennis over de bedreigingen te verspreiden en de bewustmaking van alle betrokken actoren te bevorderen.

Het bevorderen van de bewustmaking omtrent havenveiligheid maakt deel uit van het algemene veiligheidsbeleid. Het is belangrijk dit algemene veiligheidsbeleid ter kennis te brengen van al het personeel van de haven (d.w.z. het personeel van de havenbedrijven en dat van de externe bedrijven die deelnemen aan de havenactiviteiten) en van de verschillende havengebruikers. De bewustmakingsacties zijn belangrijke middelen om informatie op een doeltreffende manier te verspreiden en om het bewustzijn van veiligheidsmaatregelen te vergroten. Het is belangrijk dat de veiligheidsmaatregelen worden beschouwd als instrumenten die de uitvoering en ontwikkeling van de economische activiteiten van de haven bevorderen.

5.3. Inspectie van en toezicht op de havenveiligheidsplannen

Overeenkomstig artikel 13 van de richtlijn moeten de lidstaten inspecties uitvoeren die hen in staat stellen op passende en regelmatige wijze toezicht uit te oefenen op de havenveiligheidsplannen en de uitvoering ervan. Deze inspecties vormen een cruciaal punt maar worden nog niet in alle lidstaten naar behoren uitgevoerd, voornamelijk omdat er een kloof is tussen de vastgestelde doelstellingen en de middelen die nodig zijn om deze controles uit te voeren.

Elke lidstaat heeft zijn eigen toezichtssysteem opgezet, al naargelang zijn interne organisatie en beschikbare personele middelen. Deze rol is toevertrouwd aan de centrale overheden, aan de lokale overheden of aan polyvalente teams van vertegenwoordigers van diverse instanties (ministerie van Transport, politie, douane, havenmeesters enz.). Het doel van de controles is na te gaan of de plannen sporen met de regels en bepalingen in bijlage II van de richtlijn, of de veiligheidsmaatregelen die in de havens zijn genomen in de praktijk overeenstemmen met de eisen van het plan en of zij correct zijn uitgevoerd.

Deze taken worden uitgevoerd volgens een periodiek vastgesteld werkprogramma. Wanneer een tekortkoming wordt vastgesteld, wordt een voorstel gedaan om ze te verhelpen. Op basis van het verslag dat wordt ingediend bij de bevoegde instantie, kan een nieuwe beoordeling of een actualisering van de havenveiligheid worden geëist. Een belangrijk aandachtspunt voor de inspectiediensten is de controle op de coördinatie tussen de maatregelen die zijn genomen op

het niveau van de havenfaciliteiten en die welke zijn gepland op het niveau van de haven. Het toezicht op de corrigerende maatregelen vindt plaats tijdens regelmatige controles.

Op basis van de verslagen van de auditeurs en die van de inspecteurs van de Commissie verstrekken de nationale autoriteiten advies en bijstand aan de bevoegde havenautoriteiten teneinde de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen. Deze praktijk zou moet worden aangemoedigd en uitgebreid. Zoals eerder vermeld voeren bepaalde lidstaten deze controle op de naleving echter nog steeds niet op regelmatige en passende wijze uit. Het is belangrijk dat de personele en financiële middelen voor deze toezichtstaken zo snel mogelijk ter beschikking worden gesteld. In de toekomst zal nog sterker de nadruk worden gelegd op dit punt omdat de huidige systemen voor toezicht op de havenveiligheidsplannen in een aantal lidstaten nog moeten worden verbeterd.

6. CONCLUSIE

Uit de beoordeling van de uitvoering van Richtlijn 2005/65/EG blijkt dat er verdere aanzienlijke vooruitgang is geboekt, maar dat de veiligheidsmaatregelen die nodig zijn om tot een volledige uitvoering van alle bepalingen van bijlage I en II van de richtlijn te komen, in bepaalde lidstaten nog moeten worden verbeterd.

Het niveau van de coördinatie van veiligheid tussen lokale autoriteiten, havenexploitanten en rechtshandhavende overheidslichamen in de Europese havens is verder toegenomen. De combinatie van de uitvoering van de verordening en de toepassing van de richtlijn heeft een geloofwaardig kader gecreëerd om inbreuken op de havenveiligheid te voorkomen en om de aangelegde schepen en de commerciële activiteiten in de haven afdoende te beschermen. Het afschrikkende effect van deze maatregelen op terroristische aanslagen valt moeilijk te beoordelen, maar de havenautoriteiten zijn het erover eens dat de maatregelen een gevoelig effect hebben gehad op smokkel, diefstal en kwaadwillige daden, die allemaal sterk zijn gedaald. Bovendien heeft de vaststelling van de veiligheidsmaatregelen vaak geleid tot een herziening van de organisatie van de havens, bijvoorbeeld wat de circulatie en opslag van goederen, de controles op de toegang tot verschillende delen van de haven of de vaststelling van beperkt toegankelijke zones binnen de operationele gebieden van de haven betreft. Deze maatregelen bleken belangrijke troeven te zijn voor het verbeteren van de efficiëntie van de havenactiviteiten op het vlak van veiligheid en bescherming van personen, goederen en schepen in de haven, in een zeer concurrerende omgeving.

Dit hoge niveau van veiligheid in de haven is daarnaast in hoge mate te danken aan de talrijke inspecties op het gebied van de veiligheid van havens; de bevindingen worden tussen de lidstaten uitgewisseld via het Marsec-comité en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd.

Zoals de Commissie reeds heeft gesteld in haar mededeling van 23 mei 2013 ("*Havens: een motor voor groei*")¹⁰, is de Europese Unie voor het handelsverkeer met de rest van de wereld

¹⁰ COM(2013) 295 final.

en binnen de interne markt sterk afhankelijk van haar zeehavens. De veiligheid van de havens en hun toegangswegen is dus van essentieel belang om de algemene veiligheid van het zeevervoer te waarborgen. De voorwaarden voor de veiligheid van de havens zijn van dien aard dat de lidstaten bijzonder waakzaam moeten zijn en dat alle betrokken actoren klaar moeten zijn om een hoog en gelijk veiligheidsniveau te garanderen in alle Europese havens. Daarom moeten alle betrokkenen blijven werken aan de verbetering van de preventie-, beschermings- en responsmechanismen, teneinde nieuwe bedreigingen af te wenden. De systemen voor de veiligheid van de havenfaciliteiten en die voor de veiligheid van de havens moeten elkaar dan ook perfect aanvullen. Efficiënte relaties tussen de haven, de havenfaciliteiten en de schepen die de haven aandoen, blijven een belangrijke uitdaging voor de exploitanten en de autoriteiten.

De combinatie van verordening en richtlijn vormt het centrale element in het beveiligen van onze havens en draagt daarmee direct bij tot de doelstellingen van de veiligheidsunie. De richtlijn is een goed voorbeeld van de manier waarop heterogene complexe infrastructuur kan worden beveiligd met behulp van afzonderlijke beoordelingen en corresponderende plannen op basis van een gemeenschappelijke aanpak en door het stimuleren van coördinatie en communicatie tussen talrijke betrokken belanghebbenden. Het aanbieden van plannen die voorzien in maatregelen voor drie verschillende risiconiveaus brengt veiligheids- en operationele eisen in volledige flexibiliteit met elkaar in overeenstemming.

De Commissie is van mening dat dit systeem momenteel aan de verwachtingen voldoet en dat Richtlijn 2005/65 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens op dit moment niet hoeft te worden gewijzigd.

In de komende maanden moeten de lidstaten de havenveiligheidsbeoordelingen en -plannen opnieuw evalueren. In artikel 10 van de richtlijn is immers bepaald dat dit minstens om de vijf jaar dient te gebeuren. De Commissie is derhalve van oordeel dat de lidstaten, indien nodig, gebruik kunnen maken van de methode die in de TAPS II-studie is ontwikkeld om de grenzen van de havens opnieuw vast te stellen, inclusief de noodzaak om rekening te houden met de waterzijde van deze havens.

Gedetailleerde onderzoeken van havenveiligheidsmaatregelen zullen bovendien deel blijven uitmaken van het meerjarenwerkprogramma voor inspecties van de Commissie. Zo zal bijvoorbeeld door de inspectiediensten van de Commissie het onderzoek en de controle worden voortgezet inzake de uitvoering en de toepassing van de in de havenveiligheidsplannen voorziene procedures die moeten worden toegepast op passagiers en voertuigen alvorens deze aan boord van ro-ro-schepen gaan (die naar hun aard zeer kwetsbaar zijn). Bovendien zal, in het geval van internationale maritieme vervoersdiensten, worden doorgegaan met het controleren aan beide zijden van de route om na te gaan of en te waarborgen dat de betrokken lidstaten meewerken met de beoordeling van de havenveiligheid.

Ten slotte zal de Commissie met de lidstaten blijven samenwerken om de uitvoering van de richtlijn te verbeteren, waarbij zij er allebei naar streven de havens van de Europese Unie nog beter te beschermen, hetgeen in het voordeel is van alle havengebruikers, de gebruikers van de vervoersmiddelen, de sector van de zeescheepvaart en de samenleving in haar geheel. De Commissie zal blijven waken over de toepassing van deze richtlijn en zal niet aarzelen maatregelen te nemen indien zij dit nodig acht.