



Bruxelles, den 18.11.2013
COM(2013) 792 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Anden evalueringsrapport om gennemførelse af direktivet om bedre havnesikring

(EØS-relevant tekst)

DA

DA

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Anden evalueringsrapport om gennemførelse af direktivet om bedre havnesikring

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

Direktiv 2005/65/EF¹ om bedre havnesikring (i det følgende benævnt "direktivet") sigter navnlig mod at supplere de foranstaltninger, der blev vedtaget i 2004, med forordning (EF) nr. 725/2004² om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter (i det følgende benævnt "forordningen").

Forordningen omhandler kun sikringsforanstaltninger om bord på skibe og ved grænsefladen mellem skib og havn. Medlemsstaterne har først og fremmest opfyldt de forpligtelser, der følger af ISPS-kodeksen (International Ship and Port facility Security), før de har iværksat yderligere foranstaltninger inden for rammerne af direktivet. Direktivet supplerer foranstaltningerne ved at indføre et sikringssystem i hele havneområdet, der sigter mod opnåelsen af et højt og ensartet sikringsniveau i alle europæiske havne³.

Der drives over 1 200 søhavne i EU fordelt på 70 000 km kyststrækning, og EU er en af de regioner i verden, der har flest havne. Heriblandt henhører tæt på 1 000 (se punkt 6.1) under direktivets anvendelsesområde, dvs. havne, hvor der findes en eller flere havnefaciliteter, der er omfattet af en godkendt sikringsplan for havnefaciliteter i henhold til forordningen.

Formålet med direktivet er at forbedre sikkerheden i de havneområder, der ikke er dækket af forordningen, og sørge for, at forbedringen af sikkerheden i havnene supplerer de foranstaltninger, der er truffet i medfør af forordningen. Iværksættelsen af sikringsforanstaltninger for havnefaciliteter påhviler overvejende operatøren, mens hensigtsmæssige sikringsforanstaltninger for havnen hovedsagelig påhviler havnemyndigheden⁴ og alle de tjenester, der har ansvar for opretholdelse af sikkerheden og den offentlige orden.

I henhold til direktivets artikel 19 evaluerer Kommissionen efterlevelsen af direktivet og effektiviteten af de truffene foranstaltninger senest den 15. december 2008 og derefter hvert femte år.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/65/EF af 26. oktober 2005 om bedre havnesikring, EUT L 310 af 25.11.2005, s. 2.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter, EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

³ Da dette direktiv kun vedrører søhavne, finder forpligtelserne heri ikke anvendelse på Østrig, Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Luxembourg og Slovakiet. EFTA-Tilsynsmyndigheden fører i øvrigt tilsyn med, at Island og Norge overholder deres forpligtelser i henhold til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

⁴ Havnesikringsmyndigheden udpeges af medlemsstaten i henhold til bestemmelserne i direktivets artikel 5.

Den første rapport blev vedtaget den 20. januar 2009⁵. Denne anden rapport om gennemførelse af direktivet beskriver de foranstaltninger, der er truffet for at fremme iværksættelsen af ensartede havnesikringsforanstaltninger i EU, fremskridtene i løbet af den seneste referenceperiode på fem år og de fortsatte problemer, der har vist sig under gennemførelsen⁶.

Rapporten bygger på:

- tilbagemeldinger fra medlemsstaternes kompetente maritime sikringsmyndigheder og andre interesserede parter
- resultater af Kommissionens inspektioner på havnesikringsområdet
- løbende dialog med de nationale myndigheder og forskellige aktører på det maritime område og havneområdet.

Rapporten henleder opmærksomheden på visse problemer med at opnå de ønskede virkninger, men også den globale virkning af gennemførelsen af direktivet.

2. KONKLUSIONERNE PÅ DEN FØRSTE RAPPORT

I den første rapport blev det påpeget, at selvom direktivet blev vedtaget under førstebehandlingen med stor støtte fra Europa-Parlamentet og med enstemmighed i Rådet, havde de fleste berørte medlemsstater gennemført direktivet med stor forsinkelse, hvilket førte til indledning af overtrædelsesprocedurer, hvoraf to endte med domme for manglende overholdelse af forpligtelser⁷.

Ved udløbet af denne evalueringsperiode var de vigtigste bestemmelser i direktivet endelig blevet gennemført i national lovgivning i størstedelen af medlemsstaterne. Desværre var den praktiske gennemførelse dog stadig forbundet med organisatoriske og funktionelle problemer vedrørende selve havnene, fordi de lokale myndigheder endnu ikke havde alle de elementer, der var nødvendige for at fortsætte den praktiske gennemførelse af direktivet. Det vigtigste problem vedrørte, hvordan **havneafgrænsningerne** skulle fastsættes i sikringsmæssig henseende.

3. LEDSAGEFORANSTALTNINGER OG FORANSTALTNINGER TIL TILSYN MED GENNEMFØRELSEN SIDEN FORRIGE EVALUERINGSPERIODE

Forsinkelserne i forberedelsen og vedtagelsen af gennemførelsesforanstaltningerne har haft vidtrækkende konsekvenser, eftersom de kompetente havnemyndigheder ikke har kunnet udføre deres arbejde med gennemførelsen af direktivet, så længe de nationale foranstaltninger endnu ikke var endeligt fastlagt.

Overordnet har medlemsstaterne gennemført direktivet korrekt, dvs. at gennemførelsesforanstaltningerne er gennemført i lovgivningen og de administrative bestemmelser. Den praktiske gennemførelse mangler dog ofte at blive udmøntet lokalt.

⁵ KOM(2009) 2 endelig.

⁶ Gennemførelsen af direktivet i Kroatien er endnu ikke blevet evalueret.

⁷ Sag C-464/08 af 3.9.2009, Kommissionen mod Estland, og sag C-527/08 af 3.9.2009, Kommissionen mod Det Forenede Kongerige.

Direktivet fastsætter – i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet – at medlemsstaterne selv fastlægger afgrænsningerne for hver havn, og de kan selv beslutte at anvende direktivet på tilgrænsende områder. Medlemsstaterne skal desuden sørge for, at der udarbejdes forsvarlige havnesikringsvurderinger og -planer. I 2009 var et stort antal havne stadig ikke i stand til at opfylde kravene i direktivet.

I hele perioden 2009-2013 fortsatte Kommissionen således sin indsats for at sikre en bedre gennemførelse af direktivet. Arbejdet i Kommissionens tjenestegrene kom konkret til udtryk dels i initiativer til bistand til medlemsstaterne og dels i kontrolforanstaltninger. Arbejdet var centreret omkring følgende elementer:

- forberedelse af et andet seminar om gennemførelsen af direktivet
- gennemførelse af en undersøgelse om de tekniske aspekter af havnesikringen (TAPS II) i Det Fælles Forskningscenter (JRC – Ispra)
- indsamling og udbredelse af bedste praksis i Marsecudvalgets regi
- etablering af et system for løbende information om gennemførelse af og tilsyn med medlemsstaternes handlingsplaner for praktisk gennemførelse af direktivet
- gennemførelse af inspektioner med henblik på tilsyn med gennemførelsen af direktivet i henhold til forordning (EF) nr. 324/2008⁸.

4. BISTAND TIL GENNEMFØRELSE AF DIREKTIVET

4.1. Seminar den 21. oktober 2010

Der blev i september 2006 afholdt et første seminar, hvor medlemsstaterne og Kommissionen udvekslede oplysninger om den nærmere gennemførelse af direktivet. De medlemsstater, der oplevede flest problemer, ønskede imidlertid flere oplysninger om de foranstaltninger og den praksis, der allerede var blevet indført med succes i visse EU-havne.

Kommissionen fulgte op på dette ved den 21. oktober 2010 at afholde et andet seminar, hvor flere eksempler på foranstaltninger til at højne sikringsstandarderne i havnene blev præsenteret.

Dette seminar gjorde det muligt at illustrere forskellige tilgange til **afgrænsning af havneområdet** i sikringsmæssig henseende i henhold til havneområdernes geografiske karakteristika og deres placering i beboelsesområder eller industri- og forretningsområder. Der blev præsenteret forskellige løsninger til afgrænsning af havneområdet med udgangspunkt i så forskellige tilfælde som en havn ved en flodmunding (Bordeaux), en traditionel havn (La Vallette), en havn omgivet af et meget tæt bymæssigt område (Salerno) og en af verdens største havne (Rotterdam).

Denne workshop var en lejlighed til at minde om direktivets grundlæggende formål og fokusere på alle aspekter af havnesikringsvurderingen, som er hjørnestenen i direktivets gennemførelse. Seminarets konklusioner blev efterfølgende godkendt af Marsecudvalget.

⁸ Kommissionens forordning (EF) nr. 324/2008 af 9. april 2008 om fastsættelse af reviderede procedurer for Kommissionens inspektioner inden for maritim sikring, EUT L 98 af 10.4.2008, s. 5.

4.2. Undersøgelse om de tekniske aspekter af havnesikringen (TAPS II)

I lyset af visse medlemsstaters vanskeligheder pålagde Kommissionen Det Fælles Forskningscenter (JRC) at gennemføre en undersøgelse af havnenes anvendelse af direktivet.

Undersøgelsen fokuserer på metoder til fremme af fornuftig anvendelse af direktivet og de tekniske midler til gennemførelse heraf. Formålet med undersøgelsen er at bidrage til at fastlægge fælles kriterier med henblik på at nå direktivets mål gennem udvikling af mindstekrav, anbefalinger, retningslinjer og indsamling af bedste praksis. Der blev rettet særlig opmærksomhed mod **afgrænsningen af havneområdet** i lyset af de vanskeligheder eller forbehold, som visse medlemsstater har haft med fastlæggelse af direktivets anvendelsesområde og havnesikringsforanstaltningerne generelt. Den endelige rapport fastlægger en metode, der omfatter to på hinanden følgende kontroltrin, hvor det første skal definere havnefaciliteterne og de øvrige karakteristiske elementer, der er en del af samme havn, hvorimod det andet, ved hjælp af en risikoanalyse, skal fastlægge havnens afgrænsning med henblik på at opnå et så effektivt havnesikringsniveau som muligt.

Inden forelæggelsen af den endelige undersøgelsesrapport for Kommissionen afholdt Institut for Beskyttelse af Borgerne og Borgernes Sikkerhed under JRC den 9.-10. marts 2011 et møde i Ispra (Italien) med samtlige interesserede parter, herunder 14 repræsentanter for medlemsstaterne og havnesektoren, for at præsentere og drøfte de foreløbige konklusioner og anbefalinger fra undersøgelsen og således give undersøgelsens forfattere mulighed for at validere deres konklusioner.

Den 20. september 2011 blev resultaterne af TAPS II-undersøgelsen forelagt for Marsecudvalget. Visse forslag, navnlig forslaget om en systematisk metode til gennemførelse af en risikoanalyse i to trin med henblik på at afgrænse havneområdet, blev præsenteret som særlig nyttige og effektive redskaber i analysearbejdet forud for den praktiske gennemførelse af direktivet⁹.

Den 24. januar 2012 fik medlemmerne af udvalget forelagt et arbejdsdokument om kapitlet om afgrænsning af havneområdet. Medlemsstaterne mente generelt, at undersøgelsens tilgang vil gøre det muligt at løse visse problemer i forbindelse med den geografiske afgrænsning af havneområdet. Medlemmerne afviste dog kategorisk at overveje muligheden for obligatorisk anvendelse af en sådan metode, men mente, at konklusionerne i TAPS II-undersøgelsen – på ad hoc-basis og uden at være bindende – kunne anvendes med henblik på den kommende revision efter fem år af havnesikringsvurderingerne.

5. KONTROL MED GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIVET

5.1. Tilsyn med handlingsplanerne for den praktiske gennemførelse af direktivet

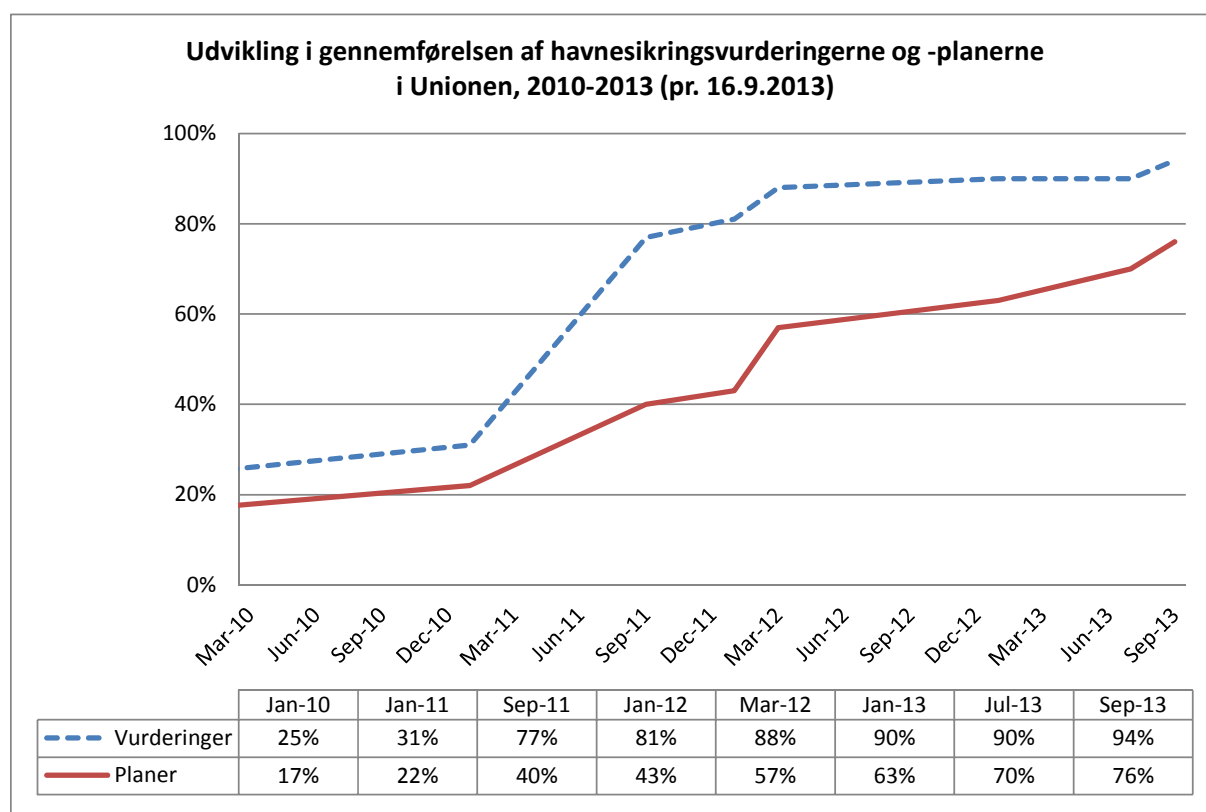
I 2009 indførte Kommissionen et system, der gør det muligt løbende at modtage oplysninger fra medlemsstaterne om gennemførelsen af direktivet. Kommissionen er i løbende dialog med medlemsstaternes myndigheder med henblik på regelmæssigt at få pålidelige oplysninger om niveauet for gennemførelsen af vurderingerne og vedtagelsen af sikkerhedsplaner for havnene.

⁹ I forbindelse med inspektionerne er den pædagogiske værdi af og tankegangen i TAPS II-undersøgelsen blevet bekræftet gentagne gange.

De medlemsstater, der er mest forsinket med opfyldelsen af deres forpligtelser, er blevet anmodet om at indsende nationale handlingsplaner med præcise frister for udarbejdelsen af vurderingerne og planerne. Derudover er de blevet anmodet om løbende situationsrapporter med henblik på at få bekræftet, at de opfylder deres forpligtelser.

Situationen er hurtigt blevet bedre for de medlemsstater, der har færre end 30 havne. For denne gruppe medlemsstater er stort set alle vurderingerne gennemført, og 96 % af havnesikringsplanerne er udarbejdet og godkendt.

For de medlemsstater, der har flere end 30 havne, har udviklingen imidlertid været væsentligt langsommere. På nuværende tidspunkt vurderes det, at 92 % af vurderingerne er gennemført korrekt, og at lidt over to tredjedele (70 %) af havnesikringsplanerne er udarbejdet og godkendt. Forsinkelserne vedrører primært Det Forenede Kongerige, Spanien, Grækenland og Tyskland. Disse medlemsstaters manglende vilje til at vise, at de er villige til at prioritere gennemførelsen af direktivet, har fået Kommissionen til at indlede overtrædelsesprocedurer (se punkt 5.3).



5.2. Kommissionens inspektioner med henblik på tilsyn med gennemførelsen af direktivet

Procedurerne for tilsyn med gennemførelsen af direktivet blev indført i forbindelse med Kommissionens inspektioner i henhold til forordning (EF) nr. 324/2008.

Arbejdsprogrammet for inspektioner af maritim sikkerhed omfatter fra og med 2009 systematisk en kontrol af, at de procedurer, der anvendes til tilsyn med gennemførelsen af direktivet, er korrekt iværksat.

Frem til 2012 blev den praktiske udførelse af inspektionsopgaverne dog desværre forsinket, fordi de lokale myndigheder ikke havde modtaget de instrukser og de midler, der var nødvendige for at foretage havnesikringsvurderingerne.

Ud fra de inspektioner, der er gennemført siden 2012, både i de nationale myndigheder og direkte i udvalgte havne, kan det konstateres, at selv om de generelle rammer for gennemførelsen af direktivet nu er korrekt etableret, er der et betydeligt skel mellem målsætningerne om bedre havnesikring og de stadig ufuldstændige resultater i praksis. Inspektørerne melder bl.a. løbende om, at vurderingerne ikke foretages i henhold til passende procedurer, at planerne ikke hænger sammen med resultaterne af vurderingen, at der stadig ikke er udpeget havnesikringsofficerer, at systemet for løbende overvågning af havnesikringsplanerne ikke fungerer korrekt, og at forskrifterne vedrørende uddannelse og øvelser ikke efterleves.

5.3. Overtrædelsesprocedurer

Selv om Kommissionen har været i løbende dialog med alle medlemsstaterne for at opnå en ensartet og sammenhængende gennemførelse af direktivet, har den været nødt til at indlede fem overtrædelsesprocedurer i løbet af perioden 2009-2013.

Tre af disse sager vedrører mangelfuld gennemførelse af direktivet på grund af forsinkelser i vurderingerne og vedtagelsen af havnesikringsplaner. De pågældende sager vedrører Grækenland, Spanien og Det Forenede Kongerige, der nu har afgivet tilsagn om at udarbejde nye handlingsplaner med henblik på at opnå fuld gennemførelse af vurderingerne og planerne senest i første kvartal 2014.

To andre sager vedrører forkert anvendelse af direktivet, hvilket er konstateret i forbindelse med inspektioner:

- Den første vedrørte havnen i Malmø (Sverige), hvor inspektørerne konstaterede, at de 11 havnefaciliteter, der udgjorde havnen, var blevet klassificeret som særskilte havne for at undgå at skulle gennemføre direktivets grundlæggende bestemmelser. Denne sag kunne lukkes efter en ændring af havnesikringsvurderingen, som førte til etablering af én enkelt havn i Malmø (Malmö Hamn) bestående af 11 havnefaciliteter¹⁰.
- Den anden sag vedrører havnene i Mecklenburg-Vorpommern (Tyskland), hvor det i forbindelse med inspektionerne viste sig, at havnesikringsvurderingerne og -planerne endnu ikke var udarbejdet og gennemført. Efter fremsendelsen af en begrundet udtalelse forpligtede de tyske myndigheder sig til at gennemføre nye havnesikringsvurderinger i havne med flere havnefaciliteter med henblik på at udarbejde havnesikringsplaner, som opfylder kravene i direktivet.

¹⁰ En opfølgende inspektion bekræftede, at direktivet er gennemført korrekt i Malmø.

6. SÆRLIGE PUNKTER SOM FØLGE AF EVALUERINGSARBEJDET

6.1. Kritisk størrelse for de havne, der er underkastet kravene til praktisk gennemførelse af direktivet

I forbindelse med dialogen med de forskellige berørte parter tilkendegiver de ofte, at direktivet generelt er godt skruet sammen for de store havne med stor kommerciel aktivitet, men at tilpasningen til de små havne giver anledning til flere vanskeligheder.

Det skal bemærkes, at direktivet finder anvendelse på alle havne på medlemsstaternes område, hvor der findes en eller flere havnefaciliteter, der er omfattet af en godkendt sikringsplan for havnefaciliteter i henhold til forordning (EF) nr. 725/2004 (artikel 2, stk. 2), og at medlemsstaterne sikrer, at havnesikringsforanstaltninger koordineres nøje med de foranstaltninger, der træffes i medfør af forordningen (artikel 4 og 7). Ifølge direktivet fastlægger medlemsstaterne selv afgrænsningerne for hver havn, og at de selv kan beslutte at anvende direktivet på tilgrænsende områder.

For at sikre passende indførelse af nyttige foranstaltninger i henhold til proportionalitetsprincippet har medlovgiverne således, i artikel 2, stk. 4, indført en bestemmelse om, at såfremt afgrænsningen af en havnefacilitet, som defineret i forordning (EF) nr. 725/2004, er fastlagt på en sådan måde, at havnen reelt er omfattet heraf, viger bestemmelserne i direktivet for bestemmelserne i forordningen.

Denne bestemmelse er i vid udstrækning blevet udnyttet af medlemsstaterne i havne med kun én havnefacilitet, jf. forordningen. På grundlag af havnesikringsvurderingen er afgrænsningen af havneområdet meget ofte (men ikke altid) blevet defineret således, at den falder sammen med afgrænsningen af havnefaciliteten. Ud af de 1 052 havne¹¹, hvor der findes en eller flere havnefaciliteter, der er omfattet af en godkendt sikringsplan for havnefaciliteter i henhold til forordningen, betragtes 586 havne som hørende under bestemmelserne i direktivets artikel 2, stk. 4, hvilket svarer til 55 % af EU's havne. Denne situation forekom især i medlemsstater med små havne spredt langs kysterne og på øer¹².

6.2. Kendskab til trusler og bevidstgørelse af aktørerne

Arbejdet i forbindelse med havnesikringsvurderingerne gør det muligt at udpege de bygninger og den infrastruktur, der skal beskyttes, på baggrund af den risiko, havnevirksomhederne er udsat for. Den efterfølgende fase består i at udarbejde og iværksætte de hensigtsmæssige foranstaltninger, der kan formindske risiciene på alle tre risikoniveauer (normal, stigende, høj) ved specifikke procedurer og ved at tage det tekniske udstyr i brug, der er hensigtsmæssigt for den enkelte havn og gør det muligt at reagere hensigtsmæssigt på infrastrukturernes potentielle sårbarhed.

Ifølge direktivet kan der nedsættes udvalg for havnesikring, hvis opgave er at give praktisk vejledning (betragtning 9). I de medlemsstater, der har nedsat sådanne udvalg, består de

¹¹ Forskellen i forhold til tallet fra rapporten for 2009 (754 havne) skyldes, at visse medlemsstater ikke oprindeligt havde opført havne, der henhører under bestemmelserne i direktivets artikel 2, stk. 4, på deres liste over havne, som er omfattet af direktivet. Det blev rettet efter anmodning fra Kommissionen (tal pr. 16.9.2013).

¹² Disse havne, som kun har én havnefacilitet, udgør en stor del af havnene i Finland (65/78, 83 %), Sverige (131/162, 81 %), Grækenland (82/119, 69 %), Det Forenede Kongerige (119/175, 68 %) og Danmark (51/82, 62 %).

generelt af lokale repræsentanter for myndigheder med ansvar for sikringen (politi, kystvagt, søfartsmyndighed, told, gendarmerie osv.). Der er således sikret et forum for den uundværlige udveksling af oplysninger med henblik på at udbrede kendskabet til risikoen og således fremme oplysning af alle berørte aktører.

Øget kendskab til beskyttelsen af havne bidrager til den overordnede politik for sikring, som det er vigtigt at udbrede til samtlige ansatte på havnen (dvs. ansatte i havnevirksomheder, men også ansatte i eksterne virksomheder, der deltager i havnens aktiviteter) og til de forskellige brugere af havnen. Oplysningskampagner bidrager til at sikre effektiv udbredelse af kendskabet til og overholdelse af sikringsforanstaltningerne. Det er vigtigt, at sikringsforanstaltningerne opfattes som midler til fremme af gennemførelse og udvikling af havnens økonomiske aktiviteter.

Øget hensyntagen til kravene til uddannelse af personalet og gennemførelse af øvelser i havnesikring¹³ vil endvidere, som det allerede er blevet fremhævet i flere inspektionsrapporter, øge den generelle viden, som er nødvendig for at beskytte havnene.

6.3. Kontrol og overvågning af havnesikringsplanerne

I henhold til direktivets artikel 13 skal medlemsstaterne sikre en kontrol, hvormed der kan føres det fornødne regelmæssige tilsyn med havnesikringsplaner og deres gennemførelse. Det er et springende punkt, som ikke altid fungerer i alle medlemsstater som følge af forsinkelser med gennemførelsen, men også den manglende overensstemmelse mellem de fastsatte mål og de ressourcer, der er nødvendige for at gennemføre kontrollerne.

De enkelte medlemsstater har udviklet deres egne overvågningssystemer i henhold til deres interne organisation og tilgængelige midler. Disse kontrolbeføjelser er blevet overdraget til de centrale myndigheder, de lokale myndigheder eller hold bestående af flere forskellige administrative enheder (transportmyndigheder, politi, told, havnekontor osv.). Revisionerne skal bekræfte, at planerne er i overensstemmelse med lovgivningen, at sikringsforanstaltningerne i praksis opfylder kravene i planen, og at de er gennemført korrekt.

Disse opgaver udføres i henhold til et arbejdsprogram, der udarbejdes løbende. Når der konstateres fejl, stilles der forslag om korrigerende forholdsregler. På grundlag af den rapport, der er fremsendt til den kompetente myndighed, kan der stilles krav om en ny havnesikringsvurdering eller en ajourføring af planen. Et vigtigt spørgsmål, der giver anledning til bekymring for inspektionstjenesterne, er, hvorvidt de foranstaltninger, der træffes for havnefaciliteterne, og de foranstaltninger, der træffes for havnen, reelt er koordineret. Tilsynet med de korrigerende forholdsregler kan foregå i form af uanmeldte revisioner af den operationelle kvalitet af de trufne foranstaltninger.

Revisorernes rapporter, men muligvis også rapporterne fra Kommissionens inspektører, danner udgangspunkt for de nationale myndigheders rådgivning og bistand til de kompetente havnemyndigheder i forbindelse med korrigerende af de opdagede fejl. Denne praksis skal fremmes og udvikles. Desværre har visse medlemsstater endnu ikke indført de nødvendige

¹³ Den 4.5.2012 blev der, som opfølgning på udarbejdelsen af en manual om øvelser i havnesikring, gennemført en øvelse på havnen i Antwerpen (Belgien). Øvelsen blev fulgt af observatører fra medlemsstaterne og Kommissionen.

strukturer for at sikre løbende og hensigtsmæssig kontrol med overholdelsen¹⁴. Det er vigtigt, at de menneskelige og økonomiske ressourcer, der afsættes til overvågningsopgaverne, fastlægges hurtigst muligt. Dette punkt vil blive fremhævet igen fremover, eftersom de nuværende systemer for overvågning af havnesikringsplanerne generelt bør forbedres.

7. KONKLUSION

Arbejdet med at evaluere gennemførelsen af direktiv 2005/65/EF har vist, at de foranstaltninger, der er nødvendige for at opnå en fuldstændig anvendelse af samtlige bestemmelser i direktivet, fortsat skal forbedres i størstedelen af medlemsstaterne.

De opnåede erfaringer i forbindelse med kontrollen med gennemførelsen af direktivet, tyder imidlertid på, at der er opnået store fremskridt. Der er ingen tvivl om, at sikkerhedsniveauet er blevet bedre i de europæiske havne. Den kombinerede gennemførelse af forordningen og anvendelse af direktivet har gjort det muligt at indføre troværdige rammer for forebyggelsen af sikkerhedsproblemer i havnene og passende beskyttelse af søfarts- og havnevirksomheder. Foranstaltningernes virkning med hensyn til at afskrække fra terrorhandlinger er vanskelig at måle, men havnemyndighederne er enige om, at de har haft markant indvirkning på antallet af tilfælde af smugleri, tyveri og hærværk, som er faldet betydeligt. Iværksættelsen af sikringsforanstaltninger har ofte ført til organisatoriske ændringer på havnene, f.eks. strømme og lagring af varer, adgangskontrol ved de forskellige dele af havnen eller fastlæggelse af områder med begrænset adgang. Disse foranstaltninger har også vist sig at bidrage til at forbedre havnevirksomhedernes effektivitet i et meget konkurrencepræget miljø.

Som Kommissionen minder om i sin meddelelse¹⁵ af 23. maj 2013 "Havnene som vækstmotor", er EU stærkt afhængig af søhavne til sin handel med resten af verden og i EU's indre marked. Havnesikringen og strategien herfor er således afgørende for at sikre den maritime transports globale sikkerhed. For at holde havnene sikre og for at sikre et højt og ensartet sikringsniveau i alle europæiske havne skal medlemsstaterne udvise særlig årvågenhed, og alle involverede aktører skal forfølge disse mål. Alle berørte aktører bør derfor fortsat arbejde med at forbedre forebyggelses-, beskyttelses- og beredskabsforanstaltningerne permanent og reagere på nye trusler. I denne henseende skal henholdsvis havnefaciliteternes og havnens sikringssystemer supplere hinanden indbyrdes. Velfungerende forbindelser mellem havnen, havnefaciliteterne og de skibe, der anløber dem, er fortsat en stor udfordring for operatørerne og myndighederne.

I de kommende måneder skal medlemsstaterne revidere havnesikringsvurderingerne og -planerne igen i henhold til bestemmelserne i direktivets artikel 10, der fastsætter, at de revideres mindst hvert femte år. I denne henseende mener Kommissionen, at **den metode, der er udviklet i TAPS II-undersøgelsen**, med fordel kan anvendes for, efter behov, at revidere havneafgrænsningerne, herunder for at tage behørig højde for vandmiljøet.

Det flerårige arbejdsprogram for Kommissionens inspektioner går i øvrigt ind i en mere dybdegående kontrolfase. Det betyder f.eks., at undersøgelsen af gennemførelsen og anvendelsen af de foranstaltninger, der er fastsat i havnesikringsplanerne, og som finder

¹⁴ Som led i udvekslingen af oplysninger blev medlemsstaterne anmodet om at fremsende oplysninger om deres programmer. Nogle medlemsstater fremsendte præcise tal om ansættelse af revisorer og tabeller over gennemførelsen af havnerevisionerne. Andre har ikke været i stand til at fremsende så nøjagtige oplysninger.

¹⁵ COM(2013) 295 final.

anvendelse på passagerer og køretøjer, der skal til at køre om bord på skibe (som pr. definition er særlig udsatte), skal fortsættes, og at det endvidere skal bekræftes, at de pågældende medlemsstater samarbejder om havnesikringen i begge ender af ruten, når der er tale om international søfartstransport.

Endelig vil Kommissionen fortsat samarbejde med medlemsstaterne om at forbedre gennemførelsen af direktivet med det fælles mål at beskytte EU's havne endnu bedre til gavn for alle brugere af havne og transportmidler og for økonomien i søfarten og i samfundet som helhed. Kommissionen vil fortsat føre tilsyn med, at direktivet anvendes korrekt, og indlede overtrædelsesprocedurer, når den vurderer, at det er nødvendigt.