



Bruxelles, den 7.5.2024
COM(2024) 192 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**Fjerde evalueringsrapport om gennemførelse af direktivet om bedre havnesikring
(der dækker årene 2019-2023)**

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Fjerde evalueringsrapport om gennemførelse af direktivet om bedre havnesikring

1. INDLEDNING

Hovedformålet med direktiv 2005/65/EF¹ om bedre havnesikring ("direktivet") var at supplere de foranstaltninger, der blev vedtaget i 2004 ved forordning (EF) nr. 725/2004² om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter ("forordningen").

Forordningens anvendelsesområde var begrænset til at omfatte sikringsforanstaltninger om bord på skibe og den umiddelbare grænseflade mellem skibe og havne. 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 den mekanisme, der er fastsat i forordningen, ved at indføre et sikringsystem for hele havneområdet, med henblik på at sikre et højt og ensartet sikringsniveau for alle europæiske havne, der betjener direkte søgående ruter³.

Der drives over 1 000 søhavne i Den Europæiske Union fordelt på 60 000 km kyststrækning, og Den Europæiske Union er en af de regioner i verden, der har flest havne. Ca. 850 af disse havne (se punkt 5.1) falder ind under direktivets anvendelsesområde, dvs. alle havne, der huser en eller flere havnefaciliteter, som er omfattet af en sikringsplan, der er godkendt i henhold til forordningen.

Formålet med direktivet er at forbedre koordineringen af sikkerheden i havneområder, der ikke er omfattet af forordningen, og også at sikre, at forbedringen af havnesikringen kan understøtte de sikringsforanstaltninger, der træffes i henhold til forordningen. Selv om ansvaret for gennemførelsen af sikringsforanstaltninger for havnefaciliteter først og fremmest påhviler operatøren af havnefaciliteter⁴, er passende sikringsforanstaltninger for havne først og fremmest et ansvar, der påhviler havnemyndigheden⁵ og de myndigheder, der er ansvarlige for opretholdelse af den offentlige orden, sikkerhed og sikringsforanstaltninger i havneområdet (både offentlige og operationelle områder).

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.

Den første rapport blev vedtaget den 20. januar 2009⁶, den anden den 18. november 2013⁷ og den tredje den 25. april 2019⁸. I denne fjerde rapport beskrives de foranstaltninger, der er

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 EFTA-Tilsynsmyndigheden sikrer, at Island og Norge opfylder deres forpligtelser i henhold til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

⁴ I langt de fleste tilfælde er operatører af havnefaciliteter private operatører.

⁵ Havnesikringsmyndigheden udpeges af medlemsstaten i overensstemmelse med direktivets artikel 5.

⁶ COM(2009) 2 final.

⁷ COM(2013) 792 final.

⁸ COM(2019) 191 final.

truffet for at fremme gennemførelsen af standardiserede havnesikringsforanstaltninger i hele Unionen i løbet af den sidste femårige referenceperiode.

Rapporten bygger på:

- udveksling af oplysninger med medlemsstaternes myndigheder med ansvar for søfartssikkerhed og andre berørte parter
- resultaterne af det store antal havnesikringsinspektioner, som Kommissionen har foretaget med henblik på overvågning af dette direktiv i referenceperioden
- løbende dialog mellem de nationale myndigheder og de forskellige aktører på det maritime område og havneområdet.

I rapporten gøres der opmærksom på de fremskridt, der er gjort, de forskellige udfordringer, der er opstået med hensyn til at opnå de ønskede resultater, samt den generelle virkning af gennemførelsen af direktivet.

2. KONKLUSIONER FRA DEN FØRSTE, ANDEN OG TREDJE RAPPORT

I den **første rapport**, som Kommissionen udarbejdede i 2008 med henblik på i første omgang at vurdere efterlevelsen af direktivet (i overensstemmelse med direktivets artikel 19) og effektiviteten af de truffene foranstaltninger, blev det understreget, at selv om direktivet var blevet vedtaget ved førstebehandlingen og godkendt af et stort flertal i Europa-Parlamentet og med enstemmighed i Rådet, var der opstået betydelige forsinkelser i medlemsstaternes gennemførelse. Dette førte til, at der blev indledt traktatbrudssager, hvoraf to resulterede i en dom om manglende opfyldelse af forpligtelser⁹.

Ved udløbet af denne vurderingsperiode var direktivets bestemmelser endelig blevet gennemført i den nationale lovgivning i langt de fleste medlemsstater. Desværre var den praktiske gennemførelse i havnene stadig præget af organisatoriske og funktionelle problemer, fordi de lokale myndigheder endnu ikke rådede over alle de nødvendige ressourcer til at sikre den praktiske gennemførelse af direktivet. Det vigtigste problem vedrørte, hvordan afgrænsningen af havne skulle fastsættes i sikringsmæssig henseende.

Den **anden rapport** (der dækkede årene 2009-2013) viste, at der var sket betydelige fremskridt, men at de foranstaltninger, der var nødvendige for at gennemføre samtlige bestemmelser i direktivet, stadig skulle forbedres i de fleste medlemsstater. Sikringsniveauet var steget i de europæiske havne, og kombinationen af gennemførelsen af forordningen og anvendelsen af direktivet havde skabt et troværdigt grundlag for forebyggelse af brud på sikkerheden i havne og opnåelse af en passende beskyttelse af søfarts- og havneaktiviteter.

Indførelsen af sikringsforanstaltninger førte ofte til en gennemgang af organiseringen af havne, som f.eks. transport og oplagring af gods, kontrol med adgang til forskellige områder af havnen eller udpegning af områder med adgangsbegrænsning. Disse foranstaltninger viste sig at være meget vigtige for at gøre havneaktiviteterne mere effektive i et meget konkurrencepræget miljø.

⁹ 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.

I den **tredje rapport** (der dækkede årene 2014-2018) blev det konkluderet, at der var gjort yderligere væsentlige fremskridt. Alle sikkerhedsforanstaltninger blev imidlertid ikke gennemført fuldt ud i nogle medlemsstater i overensstemmelse med bestemmelserne i direktivets bilag I og II, og der var behov for yderligere forbedringer.

3. STØTTE- OG OVERVÅGNINGSFORANSTALTNINGER SIDEN FORRIGE EVALUERINGSPERIODE

Direktivet fastsætter i overensstemmelse med nærhedsprincippet, at medlemsstaterne selv fastlægger grænserne for hver enkelt havn, og at havnene selv beslutter, om bestemmelserne også skal finde anvendelse på tilstødende områder. Medlemsstaterne skal desuden sørge for, at der udarbejdes havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner. I evalueringsperioden var en række havne imidlertid stadig ude af stand til at opfylde kravene i direktivet, navnlig dem, der vedrører fastlæggelse af grænser for at øge sikkerheden.

I perioden 2019-2023 tog Kommissionen specifikke initiativer, der skal hjælpe medlemsstaterne, sammen med et robust overvågningsprogram, der gennemføres ved hjælp af et stort antal inspektioner.

Disse overvågningsaktiviteter og -initiativer har fokuseret på følgende hovedområder:

- opretholdelse af et system for regelmæssig rapportering om medlemsstaternes resultater og gennemførelse af handlingsplaner med henblik på at sikre den praktiske gennemførelse af direktivet
- gennemførelse af 80 inspektioner i perioden 2019-2023 for at overvåge gennemførelsen af direktivet i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 324/2008¹⁰, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/462, med 30 inspektioner af nationale myndigheder og 50 inspektioner af havne
- indsamling og udbredelse af bedste praksis i MARSEC-udvalgets regi.

Det bør bemærkes, at søfartssektoren i hele den undersøgte periode øgede brugen af digitale teknologier, hvilket gav mange fordele, men også skabte visse risici i forbindelse med cyberhændelser. Selve sikringssystemerne i havnefaciliteter og havne kan i stigende grad blive afhængige af digitale teknologier. Selv om EU's lovgivning om søfartssikkerhed fokuserer på fysisk sikkerhed, udgør den en nyttig ramme, hvorigennem det kan overvejes, hvor foranstaltninger til styring af cybersikkerhedsrisici kan være de mest hensigtsmæssige. Nogle havne kan allerede være berørt af de cybersikkerhedskrav, der er indført ved NIS-

¹⁰ Kommissionens forordning (EF) nr. 324/2008 af 9. april 2008 om fastsættelse af reviderede procedurer for Kommissionens inspektioner inden for maritim sikring, som ændret (EUT L 98 af 10.4.2008, s. 5).

direktivet¹¹, og et større antal vil blive berørt af gennemførelsen af det efterfølgende NIS 2-direktiv¹².

I henhold til forordning (EF) nr. 725/2004 skal havnefacilitetens sikkerhedsvurderinger tage hensyn til edb-systemernes og nettenes sikkerhed. I henhold til direktivets artikel 4 skal havnesikringsforanstaltninger nøje koordineres med foranstaltninger, der træffes i henhold til forordning (EF) nr. 725/2004. Hvis cybersikkerhed er vurderes til at være et vigtigt aspekt for en eller flere havnefaciliteter i en havn, bør dette derfor afspejles i havnesårbarhedsvurderingen og havnesikringsplanen. Som følge heraf kan Kommissionens inspektioner derefter omfatte cybersikkerhed ved vurderingen af overensstemmelsen med hele lovgivningen om søfartssikkerhed.

4. OVERVÅGNING AF GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIVET

4.1. Overvågningshandlingsplaner for udførelse af den praktiske gennemførelse af direktivet

I 2009 indførte Kommissionen et system, der gør det muligt regelmæssigt at modtage oplysninger fra medlemsstaterne om gennemførelsen af direktivet. Der er etableret en 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. Desuden udgør de årlige overvågningsrapporter fra medlemsstaterne, der forelægges Kommissionen, grundlaget for den overvågning af status for de havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner, som Kommissionens tjenestegrene foretager. De oplysninger, der er modtaget i perioden 2019-2023, har generelt været fuldstændige og giver Kommissionen et godt overblik over gennemførelsen af direktivet i medlemsstaterne. Dette fører ofte til en mere gnidningsløs proces under inspektioner, da Kommissionen lettere kan indkredse udestående spørgsmål og afklare dem med medlemsstaterne.

4.2. Inspektioner foretaget af Kommissionen med henblik på at overvåge gennemførelsen af direktivet

Procedurerne for overvågning af gennemførelsen af direktivet blev gennemført under Kommissionens inspektioner i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 324/2008, som ændret.

De gennemførte inspektioner, både vedrørende nationale myndigheder og direkte inspektioner af et udsnit af havne, har vist, at selv om de retlige rammer for gennemførelsen af direktivet generelt er blevet anvendt korrekt, er der stadig en række tilbagevendende fælles problemer vedrørende korrekt gennemførelse i medlemsstaternes havne. Nogle tilbagevendende

¹¹ Direktiv (EU) 2016/1148 af 6. juli 2016 om foranstaltninger, der skal sikre et højt fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer i hele Unionen (ophæves ved NIS 2-direktivet med virkning fra den 18.10.2024).

¹² Direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet).

alvorlige mangler hænger sammen med den manglende rettidige gennemgang af havnesikringsvurderinger og havnesikringsplaner, hvilket tyder på en vis grad af spændinger i forbindelse med ressourceallokeringen. I 2022 blev der ved den manglende rettidige gennemgang af havnesikringsvurderinger og havnesikringsplaner f.eks. konstateret otte mangler fordelt på 17 inspektioner. Selv om disse mangler ikke burde være vanskelige at rette op på, tyder den omstændighed, at de er tilbagevendende, på et strukturelt problem. Det kan derfor siges, at gennemførelsen af direktivet løbende er blevet forbedret i de seneste år, selv om der undertiden stadig konstateres strukturelle mangler.

Dette kan illustreres ved, at der har der været én traktatbrudssag (jf. punkt 4.3) i denne rapporteringsperiode. Der konstateres stadig strukturelle mangler i forbindelse med kontrollen af gennemførelsen af direktiv 2005/65, navnlig med hensyn til fastsættelsen af havnesikringsgrænser. Kravet om, at der skal foretages havnesårbarhedsvurderinger, hvilket er et nødvendigt skridt, inden der fastsættes havnesikringsgrænser, er ikke altid opfyldt.

Ved fastsættelsen af afgrænsninger af de havneområder, der skal sikres, blev medlemsstaterne mindet om, at de skulle være særligt opmærksomme på den korrekte definition af havneområder, der er relevante for havnesikringen, jf. bilag I til direktivet. Hvis den kompetente havnesikringsmyndighed definerer grænserne for en havn som værende de samme som en havnefacilitet, skal visse forpligtelser i direktivet også overholdes. Selve afgørelsen skal være baseret på en havnesårbarhedsvurdering, og medlemsstaten skal udpege en havnesikringsofficer for hver havn. Medlemsstaterne skal tage hensyn til alle disse krav i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2005/65. Med hensyn til afgrænsninger af havne bevarer retningslinjerne fra TAPS II-undersøgelsen om bedre havnesikring, der blev udsendt og delt med medlemsstaterne, fortsat fuldt ud deres nytte.

Gennemgangen af havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner giver fortsat anledning til stor bekymring. I henhold til direktivets artikel 10 skal medlemsstaterne sikre, at havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner gennemgås efter behov og mindst én gang hvert femte år. Inspektioner har vist, at en sådan gennemgang hvert femte år endnu ikke finder sted overalt. Ændringer vedrørende havnefaciliteter førte ikke til en gennemgang af havnesårbarhedsvurderingerne og havnesikringsplanerne. I flere tilfælde er fristen på fem år ikke blevet overholdt. Denne type mangel blev konstateret i 13 medlemsstater i perioden 2019-2023.

Desuden viste Kommissionens inspektioner i medlemsstaternes havne de vanskeligheder, som nogle havne oplever med hensyn til iværksættelse af processen med en femårgennemgang af havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner. Den største udfordring er det store antal myndigheder og aktører, der er involveret i gennemgangs- og godkendelsesprocessen. Dette kræver forudgående planlægning i god tid inden femårsdagen. Nogle medlemsstater har imidlertid ikke sikret tilstrækkeligt tilsyn med havnesikringsplanerne og deres gennemførelse. Endelig er der visse mangler i forbindelse med behovet for at tage hensyn til alle krav ved fastlæggelsen af havnesårbarhedsvurderingen eller uoverensstemmelser mellem havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner.

4.3. Traktatbrudssager

Et faldende antal traktatbrudssager er en god indikator for forbedret gennemførelse.

Som det fremgår af den anden rapport, var det nødvendigt at indlede fem traktatbrudssager i perioden fra 2009 til 2013: Tre sager vedrørte forsinkelser i forbindelse med gennemførelsen af direktivet i medlemsstaterne, og de øvrige to sager vedrørte ukorrekt gennemførelse, som blev konstateret i forbindelse med inspektioner.

Mellem 2014 og 2018 var der kun én traktatbrudssag, og den vedrørte ukorrekt gennemførelse af direktivet: Den 6. april 2017 afsagde Domstolen dom i sag C-58/16. For en række havne havde den tyske delstat Nordrhein-Westfalen undladt at fastlægge afgrænsningerne, godkende havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner og udpege havnesikringsofficerer. I begyndelsen af 2018 bekræftede Tyskland, at alle havne i Nordrhein-Westfalen nu var i overensstemmelse med bestemmelserne i direktivet, og at Tyskland efterkommer Domstolens dom.

Mellem 2019 og 2023 blev der indledt en traktatbrudssag mod Sverige for manglende opfyldelse af landets forpligtelser i henhold til EU's lovgivning om søfartssikkerhed, herunder direktivet. Denne traktatbrudssag er endnu ikke afsluttet.

5. SÆRLIGE PUNKTER SOM FØLGE AF VURDERINGERNE

5.1. Kritisk størrelse for de havne, der er underlagt kravene vedrørende praktisk gennemførelse af direktivet

De inspektioner, der blev gennemført fra 2019 til 2023, har fortsat vist, at direktivet er særlig nyttigt for mellemstore og store havne, hvor koordineringen af de sikringsforanstaltninger i hele havnen, der udføres af forskellige relevante aktører, er et vigtigt element, der burde følge af direktivet, hvis det anvendes korrekt. Inspektioner har også vist, at gennemførelsen af direktivet kan være vanskeligere i små havne.

Som anført i den foregående rapport skal det bemærkes, at direktivet finder anvendelse på alle havne på en medlemsstats 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 skal sikre, at havnesikringsforanstaltninger koordineres nøje med de foranstaltninger, der træffes i medfør af forordningen (artikel 4 og 7). Direktivet fastsætter, at medlemsstaterne selv skal fastlægge de enkelte havnes afgrænsninger, og giver dem mulighed for at bestemme, om de vil anvende direktivet på tilstødende havneområder, hvis disse har en indvirkning på den pågældende havns sikkerhed.

For at sikre en afbalanceret gennemførelse af nyttige foranstaltninger i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet har medlovgiverne derfor besluttet, at hvis afgrænsningerne af en havnefacilitet som defineret i forordning (EF) nr. 725/2004 er blevet fastlagt på en sådan måde, at hele havnen reelt er omfattet heraf, viger bestemmelserne i direktivet for de relevante bestemmelser i forordningen.

Denne bestemmelse er i vid udstrækning blevet udnyttet af medlemsstaterne i havne med kun én havnefacilitet, der er omfattet af forordningen. På grundlag af havnesårbarhedsvurderingen er afgrænsningen af havne meget ofte (men ikke altid) blevet fastlagt således, at den falder sammen med afgrænsningen af havnefaciliteter. Derfor er 389 havne ud af de 859 havne med en eller flere havnefaciliteter, der er omfattet af en godkendt sikringsplan for havnefaciliteter i

henhold til forordningen, dvs. 45,3 % af havnene i Den Europæiske Union, blevet anset for at være omfattet af bestemmelserne i direktivets artikel 2, stk. 4. Dette har især været tilfældet i medlemsstater med små havne spredt langs kysterne og på øer¹³.

Kommissionen er stødt på en række problemer i forbindelse med gennemførelsen af artikel 2, stk. 4, mellem 2019 og 2023. Begrundelsen for at anvende artikel 2, stk. 4 bør klart påvises og dokumenteres fra sag til sag efter en grundig havnesårbarhedsvurdering. Det er ved flere lejligheder blevet konstateret, at dette krav ikke er opfyldt.

5.2. Kendskab til truslen og øget kendskab blandt aktører

Ifølge direktivet kan der nedsættes udvalg for havnesikring, hvis opgave skal være at give praktisk vejledning (betragtning 9). I medlemsstater med denne type struktur er udvalget generelt sammensat af lokale repræsentanter fra de organer, der er ansvarlige for sikkerheden (politi, kystvagter, myndigheder med ansvar for maritime anliggender, toldvæsen osv.), og i de fleste tilfælde også private operatører med aktiviteter i havnen. Der er således sikret et egnet forum for den uundværlige udveksling af oplysninger og for udbredelse af viden om mulige trusler, hvilket øger kendskabet blandt alle berørte parter. Kommissionens inspektioner har vist, at tilstedeværelsen af havnesikringsudvalg i betydelig grad forbedrer koordineringen mellem de relevante aktører.

Øget kendskab til beskyttelsen af havne er en del af den overordnede sikringspolitik, som det er vigtigt at udbrede til alle ansatte på havnen (dvs. ansatte i havnevirksomheder, men også ansatte i eksterne virksomheder, der deltager i havneaktiviteter) og også de forskellige brugere af havnen. Oplysningsaktiviteter er vigtige redskaber til at sikre effektiv formidling af oplysninger om behovet for og indholdet af sikkerhedsforanstaltninger. Det er vigtigt, at sikringsforanstaltningerne opfattes som midler til fremme af udviklingen af havnes økonomiske aktiviteter. Øvelser er et væsentligt element i direktivet og bør også anvendes til at øge bevidstheden om sikringspolitikken i havnen.

5.3. Inspektion af og tilsyn med havnesikringsplaner

I henhold til direktivets artikel 13 skal medlemsstaterne gennemføre inspektioner på en måde, der gør det muligt for dem at føre det fornødne regelmæssige tilsyn med havnesikringsplaner og deres gennemførelse. Det er et vigtigt punkt, som stadig ikke finder sted i tilfredsstillende grad i alle medlemsstater, især som følge af den manglende overensstemmelse mellem de fastsatte mål og de ressourcer, der er nødvendige for at gennemføre kontrollerne.

Inspektionsrapporterne danner udgangspunkt for de nationale myndigheders rådgivning og bistand til de kompetente myndigheder i havnene med henblik på afhjælpning af de konstaterede mangler. Denne praksis skal fremmes og udvikles. Det er også vigtigt, at inspektionsorganet følger op på, at der er truffet korrigerende foranstaltninger for at afhjælpe de konstaterede mangler. Nogle medlemsstater foretager dog stadig ikke systematisk denne

¹³ Disse havne, der kun har én havnefacilitet, som er omfattet af direktivets artikel 2, stk. 4, udgør en stor del af havnene i Finland (48/64 eller 75 %), Sverige (112/156 eller 72 %), Grækenland (82/123 eller 67 %) og Danmark (37/71 eller 52 %).

kontrol af overholdelsen på et regelmæssigt og passende grundlag. Kommissionen konstaterede denne mangel i seks medlemsstater i perioden 2019-2023. Det er vigtigt, at de menneskelige og finansielle ressourcer, der er nødvendige til disse overvågningsopgaver, etableres så hurtigt som muligt.

Tilsynet med havnesikringsplanerne kan også give medlemsstaterne mulighed for bedre at koordinere gennemførelsen af direktivet med andre foranstaltninger, der har til formål at beskytte havneinfrastrukturen. Et eksempel herpå, som blev bemærket under Kommissionens inspektioner, er det arbejde, som medlemsstaterne har udført for at beskytte kritisk infrastruktur mere horisontalt, navnlig med direktivet om kritiske enheders modstandsdygtighed¹⁴ eller NIS 2-direktivet. Dette kan navnlig gøre det muligt for medlemsstaterne og havnene at anvende eksisterende organisationsstrukturer såsom informationsdeling eller strukturer til indberetning af hændelser til håndtering af sikkerhed set i et bredere perspektiv.

6. KONKLUSION

Vurderingen af gennemførelsen af direktiv 2005/65/EF har vist, at der er gjort væsentlige fremskridt i løbet af de seneste fem år. Der er dog stadig behov for yderligere forbedringer på en række områder og i nogle medlemsstater. Dette er navnlig tilfældet med de sikringsforanstaltninger, der er afgrænset og foreskrevet i direktivets bilag I (havnesikringsvurdering) og II (havnesikringsplan).

Et eksempel på en væsentlig mangel i forbindelse med bilag I er manglen på korrekt fastsættelse af afgrænsninger af de havneområder, der skal sikres, mens der i forbindelse med begge bilag er et ret stort antal tilfælde af for sen gennemgang af havnesårbarhedsvurderinger og havnesikringsplaner. Sidstnævnte bør revideres mindst én gang hvert femte år, men dette er ikke tilfældet overalt. Hovedårsagen hertil er det store antal kompetente myndigheder, der er involveret i gennemgangs- og godkendelsesprocessen.

Ikke desto mindre viser denne rapport, at der generelt er gjort positive fremskridt i de seneste år med hensyn til omfanget af koordineringen af sikkerheden blandt lokale myndigheder, havneoperatører og offentlige retshåndhævende myndigheder.

På trods af covid-19-pandemien gav anvendelsen af alternative kontrolmetoder desuden mulighed for kontinuitet, i det omfang det var muligt. Som følge heraf kunne der gennemføres et stort antal havnesårbarhedsinspektioner, hvilket i høj grad har bidraget til den høje grad af havnesikring, der er opnået og opretholdes. Resultaterne af inspektionerne udveksles også fortsat regelmæssigt mellem medlemsstaterne gennem MARSEC-udvalget, idet der lægges særlig vægt på udveksling af bedste praksis.

Kommissionen har konstateret, at der er behov for at udarbejde retningslinjer for at præcisere de lovgivningsmæssige krav vedrørende sikring af net- og informationssystemer, der anvendes af havne og havnefaciliteter, jf. forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter og direktiv 2005/65/EF af 26. oktober 2005 om

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164).

bedre havnesikring. Der findes allerede vejledende materiale om cybersikkerhed i søfartssektoren, men behovet for at fokusere på de cybersikkerhedsforanstaltninger og -mekanismer, der er defineret i EU's eksisterende lovgivning om søfartssikkerhed, er blevet fastsat som en prioritet for den næste evalueringsperiode.

Forordningen og direktivet er fortsat centrale elementer i sikringen af EU's havne og bidrager dermed direkte til målene for sikkerhedsunionen. Direktivet viser, hvordan forskelligartet, kompleks infrastruktur kan sikres gennem individuelle lokale havnesikkerhedsvurderinger og tilsvarende planer baseret på en fælles tilgang og ved at fremme koordinering og kommunikation mellem et stort antal involverede parter. Kommissionen mener generelt, at denne ramme lever op til forventningerne, og at direktiv 2005/65 om bedre havnesikring ikke for øjeblikket kræver ændring.

Kommissionen vil fortsat samarbejde med medlemsstaterne om at forbedre gennemførelsen af direktivet med det fælles mål at beskytte EU's havne bedre og overvåge, at det anvendes korrekt.