

**ET**

**ET**

**ET**



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel, 20.1.2009  
KOM(2009) 2 lõplik

**KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE**

**Hindamisaruanne sadamate turvalisuse tugevdamist käsitleva direktiivi rakendamise kohta**

## SISUKORD

1.	Sissejuhatus .....	3
2.	Direktiivi asjakohasus .....	4
3.	Hindamise meetod ja ulatus .....	5
4.	Direktiivi rakendamine.....	5
4.1.	Siseriiklikku õigusse ülevõtmine .....	5
4.2.	Direktiivi ülevõtmiseks vastu võetud siseriiklike meetmete vastavus.....	6
5.	Põhiküsimused .....	6
5.1.	Sadama piirid .....	7
5.2.	Sadamate turvalisuse hindamise tulemused .....	7
5.3.	Kontroll ja järelevalve sadamate turvalisuse plaanide ja nende rakendamise üle .....	8
5.4.	Tunnustatud turvaorganisatsioon .....	8
6.	Kokkuvõte .....	8
7.	Järeldus.....	9
	Lisad:.....	11
	I lisa: Tabel liikmesriikide poolt direktiivi ülevõtmise kohta (seisuga 15/10/2008).....	12
	II lisa: Tabel direktiivi reguleerimisalasse kuuluvate sadamate arvu kohta liikmesriikide lõikes. ....	13

# KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

## Hindamisaruanne sadamate turvalisuse tugevdamist käsitleva direktiivi rakendamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

### 1. SISSEJUHATUS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2005. aasta direktiivi 2005/65/EÜ<sup>1</sup> (sadamate turvalisuse tugevdamise kohta) (edaspidi „direktiiv” või „sadamate turvalisuse direktiiv”) peamine eesmärk on täiendada 2004. aastal Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 725/2004<sup>2</sup> (laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta) (edaspidi „määrus”) võetud meetmeid.

Määruse peamine eesmärk on rakendada ühenduse meetmeid, mille abil tõhustatakse laevade ja sadamarajatiste turvalisust, pidades silmas tahtliku õigusvastase tegevuse ohte. Määrusega pannakse alus 2002. aasta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO diplomaatilisel konverentsil vastuvõetud meresõiduturvalisuse tugevdamise erimeetmete harmoneeritud tõlgendamiseks, rakendamiseks ja ühendusepoolseks järelevalveks. Määruses võetak arvesse 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS - Safety Of Life At Sea) muudatust ning laevade ja sadamarajatiste rahvusvahelise turvalisuse koodeksi (ISPS-koodeks - International Ship and Port facility Security) kehtestamist. Määrusega kehtestatud meresõiduturvalisuse alased meetmed moodustavad vaid ühe osa meetmetest, mis on vajalikud meretranspordiga seotud erinevate transpordiahelate piisava turvalisuse taseme tagamiseks. Määruse reguleerimisalasse kuuluvad vaid laevade pardal ning laeva ja sadama vahelise liidesega seoses kehtivad turvameetmed. Nendele ISPS-koodeksiga seotud kohustustele kirjutasiid liikmesriigid alla enne seda, kui nad nõustusid rakendama direktiivi vastuvõtmisega kaasnevaid lisakohustusi.

Direktiiv täiendab määrusega ettenähtud meetmeid, kehtestades kõigis sadamapiirkondades turvalisussüsteemi, mille eesmärk on tagada kõigis Euroopa sadamates ühtlaselt kõrge turvalisuse tase. Direktiivi eesmärk on tugevdada turvalisust sadamaaladel, mida määrus ei hõlma, ja kindlustada, et sadamate turvalisuse tugevdamine toetaks määruse rakendamise seoses võetud turvameetmeid, tekitamata uusi kohustusi valdkondades, mida määrusega juba reguleeritakse. Suurima võimaliku turvalisuse saavutamiseks merenduse ja sadama tegevusvaldkondades tuleb võtta sadamate turvameetmed, mis hõlmavad iga asjaomase liikmesriigi poolt eraldi määratletud piiridesse jäävaid kõiki sadamaid, tagades sellega, et määruse rakendamiseks võetavaid turvameetmeid toetaks sadamate tegevuspiirkondade tugevdatud turvalisus. Neid meetmeid kohaldatakse kõigis sadamates, kus asub üks või mitu määruse reguleerimisalasse kuuluvatest sadamarajatistest.

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/65/EÜ, 26. oktoober 2005, sadamate turvalisuse tugevdamise kohta (ELT L 310, 25.11.2005, lk 28).

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 725/2004, 31. märts 2004, laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta (ELT L 129, 29.4.2004, lk 6).

Seega moodustavad ühelt poolt laevade ja sadamarajatiste turvalisust käsitlev määrus ja teiselt poolt direktiiv sadamate turvalisuse kohta õigusliku raamistiku transpordi logistikaahela merelüli kaitseks rünnaku- ja muude taoliste ohtude vastu. See raamistik ületab rahvusvahelisi kohustusi ning selle eesmärk on tagada meretranspordi ennetava turvalisuse võimalikult kõrge tase, säilitades võimekuse edendada ja jätkusuutlikult arendada ülemaailmset kaubandust.

Et kontrollida määruse rakendamist liikmesriikide poolt ja jälgida meresõidurvalisuse meetmete, menetluste ja struktuuride tõhusust siseriiklikul tasandil, võttis komisjon 2005. aastal vastu määruse (EÜ) nr 884/2005<sup>3</sup>, millega kehtestatakse mereturvalisuse alaste kontrollide läbiviimise kord. Seejärel võttis komisjon 9. aprillil 2008. aastal vastu määruse (EÜ) nr 324/2008<sup>4</sup>, millega kehtestatakse meresõidurvalisuse alaste komisjoni kontrollide läbiviimise uuendatud kord, „*millega kehtestatakse ka kord, mille kohaselt komisjon teostab järelevalvet direktiivi 2005/65/EÜ rakendamise üle koostöös liikmesriikide ja liikmesriikide poolt määratletud sadamate rajatiste tasandil teostatavate kontrollidega*”. Kõnealune määrus, millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 884/2005, jõustus 1. mail 2008.

Direktiivi artiklis 19 on sätestatud:

*„Hiljemalt 15. detsembriks 2008 ja seejärel iga viie aasta tagant esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule hindamisaruande, mis põhineb muu hulgas artikli 13 [Rakendamise ja nõuetele vastavuse kontroll] alusel saadud teabel. Aruandes analüüsib komisjon direktiivi järgimist liikmesriikide poolt ja võetud meetmete tõhusust. Vajadusel esitab komisjon ettepanekuid täiendavate meetmete kohta.”*

Käesolevas aruandes analüüsitakse direktiivi rakendamise seisu ja võetud meetmete tõhusust.

## 2. DIREKTIIVI ASJAKOHAUS

Tuleb meelde tuletada, et direktiivi kohaldatakse kõigi liikmesriikide territooriumidel asuvate sadamate suhtes, kus asub üks või mitu sadamarajatist, mida hõlmab määruse (EÜ) nr 725/2004 alusel heakskiidetud sadamarajatise turvalisuse plaan.

Direktiivi reguleerimisalasse kuulub umbes 750 Euroopa Liidu sadamat (vt II lisa). Kuid nende geograafiline jaotus on väga ebavõrdne, sest 80 % asjaomastest sadamatest (590) asuvad vaid seitsmes liikmesriigis (Ühendkuningriik, Itaalia, Kreeka, Taani, Hispaania, Saksamaa ja Prantsusmaa<sup>5</sup>). Koos Belgia ja Madalmaade sadamatega moodustavad nende seitsme riigi sadamad kõigi liikmesriikide jaoks värava kaupade importimiseks Euroopa Liitu<sup>6</sup>.

Komisjoni talituste algatusel korraldati 2006. aasta septembris seminar, mille eesmärk oli võimaldada liikmesriikidel ja komisjonil vahetada teavet direktiivi ülevõtmiseks ja rakendamiseks kavandatavate meetmete kohta. See mitteametlikus vormis toimunud teabevahetus võimaldas muu hulgas liikmesriikide meresõidurvalisuse eest vastutavatel

---

<sup>3</sup> Komisjoni määrus (EÜ) nr 884/2005, 10. juuni 2005, millega kehtestatakse mereturvalisuse alaste komisjoni kontrollide läbiviimise kord (ELT L 148, 11.6.2005, lk 25).

<sup>4</sup> Komisjoni määrus (EÜ) nr 324/2008, 9 aprill 2008, millega kehtestatakse meresõidurvalisuse alaste komisjoni kontrollide läbiviimise uuendatud kord (ELT L 98, 10.4.2008, lk 5).

<sup>5</sup> Vt II lisa. Liikmesriigid on loetletud kahanevas järjekorras vastavalt direktiivi reguleerimisalasse kuuluvate sadamate arvule.

<sup>6</sup> Import nimetatud seitsme liikmesriigi sadamatesse moodustab 66 % kogu 2006. aastal EL 27-sse meritsi veetavast impordist (allikas Eurostat).

ametnikel tugevdada vastastikuseid usaldussuhteid, analüüsida põhjalikult direktiivi rakendamisega seotud valupunkte<sup>7</sup> ja algatada teabevahetusi rakendatud meetmete ja tavade kohta, aidates seeläbi tõsta turvalisusstandardeid sadamate halduspiirkondades, eelkõige sadamarajatistega piirnevatel või neile juurdepääsu aladel.

### **3. HINDAMISE MEETOD JA ULATUS**

Käesoleva aruande koostamiseks palus komisjon 2008. aasta suve algul liikmesriikidel vastata küsimustikule<sup>8</sup> direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohta. Küsimustikule vastas kakskümmend liikmesriiki (kahekümne kahest riigist, kes peavad direktiivi üle võtma).

Komisjon algatas ka menetluse direktiivi 2005/65/EÜ rakendamise üle järelevalve teostamiseks sadamate turvalisuse valdkonnas läbiviidavate kontrollide raames. Alates 2008. aasta suvest viib komisjon samaaegselt liikmesriikide ja sadamarajatiste tasandil teostatava kontrolliga läbi menetlusi sadamates direktiivi rakendamise üle järelevalve teostamiseks kooskõlas määrusega (EÜ) nr 324/2008. 2008. aasta oktoobri keskpaigaks oli neljas erinevas liikmesriigis läbi viidud neli kontrolli direktiivi rakendamise üle järelevalve teostamiseks.

Arvestades ühelt poolt sadamate turvalisuse alaste kontrollide läbiviimise uuendatud korda käsitleva määruse (EÜ) nr 324/2008 kohaldamise lühikest aega ja teiselt poolt mitmete liikmesriikide poolt direktiivi ülevõtmise ja selle sätete praktilise rakendamisega viivitamist oleks ennatlik teha lõplikke järeldusi direktiivi mõju kohta. Seepärast keskendutakse käesolevas aruandes direktiivi rakendamisega seotud küsimustele ning lühiajalises perspektiivis saavutatud tulemustele.

### **4. DIREKTIIVI RAKENDAMINE**

#### **4.1. Siseriiklikku õigusse ülevõtmine**

Direktiiv, mis võeti vastu 26. oktoobril 2005, võeti liikmesriikide siseriiklikku õigusse üle hilinemisega 2007. ja 2008. aasta jooksul. Enamus kahekümne kahest liikmesriigist<sup>9</sup>, kes peavad direktiivi sätteid oma siseriiklikku õigusse üle võtma, tegid seda alles pärast rakendamiseks määratud tähtaja 15. juuni 2007 möödumist. Vaid kuus liikmesriiki teavitasid enne nimetatud ülevõtmistähtaega oma siseriiklikest meetmetest ning neile järgnes peagi veel kuus liikmesriiki. Ülevõtmisega hilineti keskmiselt kuus kuud<sup>10</sup>. Komisjoni talitused algatasid kümme rikkumismenetlust seoses siseriiklikest ülevõtmismetmetest teavitamata jätmisega, mille kohta saadeti 1. augustil 2007 kümme ametlikku teatist ja seejärel ajavahemikus novembrist 2007 veebruarini 2008 kuus põhjendatud arvamust. 1. jaanuariks 2008 pidid veel seitse liikmesriiki vastu võtma ja komisjonile edastama oma siseriiklikud meetmed direktiivi ülevõtmiseks. Lõpuks otsustas komisjon 18. septembril 2008 teha esildise Euroopa Kohtule

---

<sup>7</sup> Näiteks sadama piiritlemine turvalisuse järgi, veetaseme turvalisus, lähenemise jälgimine või talitustesisene kooskõlastamine liikmesriikide sisesealt

<sup>8</sup> Dokument MARSEC (Maritime Safety – meresõidurvalisus) 2316, mis jaotati laiali meresõidurvalisuse komitee 27. juuni 2008. aasta istungil. 20. oktoobriks 2008 ei olnud Läti ja Malta veel oma vastuseid küsimustikule tagasi saatnud.

<sup>9</sup> Meresadamatega seotud kohustuste osas ei kohaldata direktiivi Austria, Tšehhi Vabariigi, Ungari, Luksemburgi ja Slovakkia suhtes (põhjendus nr 18).

<sup>10</sup> Ülevõtmismetmetest teavitamise kuupäevad on esitatud I lisa tabelis.

kahe viimase hilinenud liikmesriigi<sup>11</sup> suhtes seoses siseriiklikest ülevõtmismeetmetest määratud tähtajaks teavitamata jätmisega.

Tuleb märkida, et siseriiklike ülevõtmismeetmete ettevalmistamise ja vastuvõtmise hilinemisel erinevates liikmesriikides olid ulatuslikud tagajärjed, sest tulenevalt asjaolust, et siseriiklikud meetmed ei olnud lõplikult otsustatud ja vastu võetud, ei saanud pädevad asutused alustada tööd direktiivi rakendamiseks.

#### **4.2. Direktiivi ülevõtmiseks vastu võetud siseriiklike meetmete vastavus**

Seoses direktiivi rakendamiseks vajalike siseriiklike meetmete hilinenud vastuvõtmisega liikmesriikides ei ole komisjoni talitused veel saanud põhjalikult analüüsida teatatud meetmete vastavust direktiivi asjakohaste sätetega. Kuid kuigi esimese analüüsi põhjal võib järeldada, et üldiselt on liikmesriigid direktiivi sobivalt oma siseriikliku õigusse üle võtnud, tuleb direktiivi sätete rakendamine sageli otsustada kohalikul tasandil, nagu näitavad komisjoni inspektorite poolt direktiivi kohaldamise kontrollimiseks sadamates läbiviidud esimeste kontrollkäikude tulemused<sup>12</sup>.

Niipea kui siseriiklikud meetmed on talituste käsutusse jõudnud (st 2008. aasta lõpus ja 2009. aasta esimestel kuudel), viivad komisjoni talitused läbi liikmesriikide poolt vastu võetud siseriiklike ülevõtmismeetmete või hilisemate õigusaktide põhjalikuma analüüsi, et hinnata üldiselt kõigi asjaomaste liikmesriikide siseriiklike meetmete vastavust direktiivi asjakohaste sätetega.

Alates 2009. aastast hakkab komisjoni poolt meresõiduturvalisuse vallas läbiviidavate kontrollide tööprogramm sisaldama pidevalt osa, mis võimaldab kontrollida, kas direktiivi rakendamise üle teostatava järelevalve menetlused on korrektselt ellu viidud.

### **5. PÕHIKÜSIMUSED**

Pärast traagilisi sündmusi 2001. aastal (11. septembril New Yorgis ja Washingtonis), 2004. aastal (11. märtsil Madridis) ja seejärel 2005. aastal (7. juulil Londonis) on sadamate turvalisuse direktiiv vastuseks suurenenud murele ja vajadusele tugevdada kõigi veoliikide turvalisust, eelkõige läbi õigusraamistiku tugevdamise ja ennetusmehhanismide täiustamise.

Direktiivis on sätestatud, et vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele määravad liikmesriigid ise iga sadama piirid ja neile on jäetud õigus otsustada, kas direktiivi kohaldada külgnevate alade suhtes või mitte. Lisaks sellele peavad liikmesriigid tagama sadamate turvalisuse hindamise korrektse läbiviimise ja sadamate turvalisuse plaanide nõuetekohase koostamise. Kaasseadusandjad pakkusid välja idee kasutada samu määruses sätestatud turvalisusstruktuure ja -organeid, et luua turvalisuse kord, mida kohaldatakse kogu meretranspordi logistikaahela suhtes alates laevast kuni sadamaalani terminale läbides. Selline lähenemisviis peaks võimaldama menetlusi lihtsustada ja tekitada sünergia liikmesriikide turvalisuse eest vastutavate talituste vahel.

Käesolev peatükk käsitleb põhiküsimusi, mis tekivad seoses hindamise läbiviimisega.

---

<sup>11</sup> Eesti ja Ühendkuningriik.

<sup>12</sup> 2008. aasta septembris ja oktoobris neljas erinevas liikmesriigis kontrollitud neli sadamat ei olnud veel alustanud tööd turvalisuse plaanide koostamiseks ja vastuvõtmiseks vajaliku eelhindamise läbiviimiseks.

## 5.1. Sadama piirid

Sadamad on väga erinevad oma staatuse, kuuluvuse, mõõtmete, funktsiooni ja geograafiliste tunnuste poolest. Nende liigitust on raske teha, arvestades eelkõige asjaolu, et enamiku sadamate sadamaalal võib teostada erinevaid tegevusi (äritegevus, tööstustegevus,...). Sadamate olukord on väga erinev, kui võrrelda „ajaloolisi” sadamaid, mille ümber on arenenud linn, ja „kaasaegseid” sadamaid, mis on tekkinud tühjale kohale ning on vahetult seotud oma sisemaa ning muude ühendus- ja veoteedega. Mõnede sadamaalade geograafiline mitmekesisus ning nende seotus linnastruktuuride või tööstus- ja äripiirkondadega muudavad sadama piiride määramise turvalisuse suhtes sageli keeruliseks.

Direktiivi reguleerimisalasse kuuluva sadamaala piiride määramise teeb keeruliseks ka liikmesriikides kohaldatav erinev lähenemisviis. Sadamaala piiride määramiseks konsulteeriti ja arutati sadama ametiasutustega. Mõnes liikmesriigis määrati need piirid teatavate ametivõimude pädevuse või teatavate sadamarajatiste tegevusvaldkonna alusel, samas kui teistes liikmesriikides määrati piirid vastavalt merendusega vahetult seotud tegevustele, mis võimaldab direktiivi reguleerimisalast välja jätta sadamavaldkonnad, mis on seotud lõbusõidulaevanduse või elurajoonidega, kuid ka äri- või tööstustegevustega.

Üldiselt tuleks veelkord meenutada põhimõtet, et vastavalt direktiivile on sadamad need paigad, kus asub üks või mitu sadamarajatist, mida hõlmab määruse (EÜ) nr 725/2004 alusel heakskiidetud sadamarajatise turvalisuse plaan. Sadamaala piirid on iga liikmesriigi sageli eraldi määratlenud oma kohalikke eripärasid arvestades. Kogu sadamapiirkonnas turvalisussüsteemi kehtestamisel tuleb arvesse võtta äritegevuse, kalanduse ja lõbusõidulaevanduse struktuurset ja ajaloolist kooslust. Kui terrorirünnakud võivad sadamates põhjustada tõsiseid transpordisüsteemi häireid, tekitada kahju sadamates viibivatele inimestele või ümbruskonna elanikele, võimaldavad sadamate turvalisuse plaanide raames rakendatavad meetmed, eelkõige kolme kõrgema turvalisuse taseme puhul, tagada vajaliku kaubanduse toimimise ning isikute ja kaupade sujuva liikumise sadamates.

## 5.2. Sadamate turvalisuse hindamise tulemused

Turvalisuse hindamist ei ole veel kõigis sadamates lõpule viidud, mis on peamiselt tingitud siseriikliku õigusliku aluse puudumisest. Hindamise abil peab olema võimalik kindlaks määrata varad ja infrastruktuurid, mida tuleks kaitsta sadamategevusi ähvardavate ohtude ja võimaliku tahtliku õigusvastase tegevuse eest. Kui infrastruktuuride potentsiaalne haavatavus on kindlaks tehtud, siis järgmises etapis töötatakse välja ja rakendatakse sobivad meetmed ohtude vastu võitlemiseks kõigil kolmel kindlakstehtud ohu tasandil (tavaline, kasvav, kõrge), kasutades tehnilist varustust, mis vastab vaatlusaluste sadamate eripäradele. Hindamise tulemusel peab määrama iga sadama piirid ja kavandama tõhusad meetmed, mis koondatakse sadamate turvalisuse plaanidesse ja mida rakendatakse kindlakstehtud ohtude vastu võitlemiseks.

Mitmes liikmesriigis peab hinnangu suhtes arvamust avaldama kohalik sadamate turvalisuse komitee, mida juhatab sadama turvaasutus. See kohalik komitee koosneb tavaliselt sadamates töötavate ja turvalisuse tagamises osalevate asutuste (politseiasutused, rannavalve, merendusasutused, toll, korrakaitse jne) kohalikest esindajatest. Sageli teeb pädev asutus teatavaks oma seisukoha hinnangu ja sadama turvalisuse plaani suhtes alles pärast kohaliku komitee arvamuse kättesaamist. Hindamise tulemuste rakendamise ja plaanide elluviimise peamine eeltingimus on, et kõik turvalisuse eest vastutavad sidusrühmad teeksid omavahel koostööd.



Direktiiviga nähakse ka ette, et liikmesriigid kinnitavad iga sadama kohta ametisse sadama turvaülema. Turvaülemad määratakse ametisse pädeva asutuse poolt ning nad on kontaktisikuteks sadama turvalisuse küsimustes. Liikmesriigid leiavad, et enne turvaülemate ametisse määramist peaksid nad läbima turvaalased koolitused. Kuigi direktiivis ei ole seda teemat käsitletud, on üldiselt oluline, et turvaülemate teadmised oleksid kontrollitud ja et neile oleks väljastatud pädevustunnistus.

### **5.3. Kontroll ja järelevalve sadamate turvalisuse plaanide ja nende rakendamise üle**

Vastavalt direktiivi artiklile 13 peavad liikmesriigid tagama kontrollisüsteemi, mis võimaldab neil teostada sobivat ja korrapärast järelevalvet sadamate turvalisuse plaanide ja nende rakendamise üle.

Üldiselt on liikmesriigid selle rolli andnud keskasutustele, kes viivad ise läbi või lasevad läbi viia auditeid ja kontrole (ette teatatud või ootamatud) sadamates, et teha kindlaks, kas plaanid vastavad eeskirjadele, kas rakendatavad turvameetmed on kooskõlas plaani nõuetega ja kas kõik vajalikud meetmed on võetud ja rakendatud.

Lisaks sellele annavad riigi ametiasutused sadamatele ja pädevatele asutustele olulist tuge, pakkudes nõu ja abi eelkõige plaanide koostamisel ja kohalike turvalisuse komiteede istungite läbiviimisel.

### **5.4. Tunnustatud turvaorganisatsioon**

Hindamiste läbiviimisel ja plaanide koostamisel tuleb konsulteerida direktiivi IV lisa tingimustele vastavate tunnustatud turvaorganisatsioonidega ja kasutada nende abi. Kuid tunnustatud turvaorganisatsioon, mis on läbi viinud sadama turvalisuse hindamise või on asunud läbi vaatama hindamise tulemusi, ei või koostada ega läbi vaadata sama sadama turvalisuse plaani.

Tunnustatud turvaorganisatsioonide abi kasutamise võimalus on liikmesriikides erinev. Kuigi mõned liikmesriigid leiavad, et direktiivi tingimustele vastavad tunnustatud turvaorganisatsioonid võivad viia läbi sadamate hindamist ja koostada sadamate turvalisuse plaane, on enamiku liikmesriikide arvates sadamad ja sadamarajatised riiklikud esmatähtsad infrastruktuurid ja nende suhtes ei saa kellelegi õiguslikku vastutust delegerida. See kehtib eelkõige liikmesriikide suhtes, kes omavad piisavat haldussuutlikkust nende kohustuste pädevaks, tõhusaks ja sõltumatuks täitmiseks. Tunnustatud turvaorganisatsiooni abi kasutamise küsimus on väga keeruline teema ja tänaseks ei ole veel piisavat kogemust, et teha järeldusi osutatavate teenuste hindade ja kvaliteedi usaldusväärse kohta.

## **6. KOKKUVÕTE**

Kuigi direktiiv võeti vastu esimesel lugemisel Euroopa Parlamendi tugeval toetusel ja ühehäälselt nõukogus ning vaatamata siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtaja pikendamisele 18 kuu võrra (komisjoni algses ettepanekus ettenähtud 12 kuu asemel), võttis enamik asjaomaseid liikmesriike direktiivi üle alles pärast selle tähtaja möödumist ja isegi märkimisväärse hilinemisega, mida õnnestus lühendada üksnes rikkumismenetluse algatamisega.

Kuid üldiselt tundub, et direktiivi rahvusvahelisi kohustusi ületavad põhisätted on sisse viidud liikmesriikide siseriiklikesse õigus- või haldusnormidesse. Kuid direktiivi rakendamine

praktikas põrkub endiselt korralduslike ja operatiivsete probleemide vastu sadamate tasandil. Kohalikel asutustel ei ole veel kõiki vajalikke vahendeid direktiivi praktikas rakendamiseks.

Peamised probleemid on seotud sadama piiride määratlemisega. Need määratakse iga juhtumi puhul eraldi sadamate turvalisuse hindamise tulemuste põhjal. Sadamate sidusrühmade mitmekesisus, sadamarajatiste ja -infrastruktuuride väga erinev staatus, sadama äritegevuses otseselt mitte osalevate sadamaalade seotus sadama geograafilise ruumiga ja vajadus luua sünergia kõigi jaoks mõistetava ja vastuvõetava turvalisuse eesmärgi saavutamiseks on aspektid, mis muudavad sadamate turvalisuse hindamise aeganõudvaks ja raskesti teostatavaks.

## 7. JÄRELDUS

Et komisjonil on vaid suhteliselt värske direktiivi rakendamise kogemus, on liiga ennatlik teha lõplikke järeldusi direktiivi mõju kohta.

Kuid pärast rasket tööd laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise meetmete rakendamisel, millega liikmesriigid on seotud olnud 2004. aastast alates, on liikmesriikide ees nüüd tähtis ülesanne täiendada oma sadamate turvalisuse meetmeid, et tagada kõigis Euroopa sadamates ühtlaselt kõrge turvalisuse tase. Liikmesriikide töö, mille eesmärk on saavutada direktiivi läbipaistvus kõigi kohalike tasandite jaoks, peab jätkuma mitte üksnes selleks, et täiendada meresõiduturvalisuse õiguslikku raamistikku, kuid eelkõige selleks, et tugevdada merenduse ja sadama tegevuspiirkonna turvalisust ning tagada nende tegevusele suurim võimalik kaitse iga asjaomase sadama piirides. Tuleb alati meeles pidada, et logistikaahel on just nii kindel, kui kindel on tema kõige nõrgem lüli.

Nende järelduste põhjal tuletab komisjon meelde, et sadamate ja neile juurdepääsu turvalisuse tagamine on väga oluline meretranspordi üldise turvalisuse seisukohalt. Mitte keegi ei soovi tänapäeval oma inimesi maale lasta või kaupu maha laadida sadamas, mis ei ole „kindel” ega ka oma kaupu või inimesi sellise sadama valdusse usaldada. Sadamate turvalisuse tingimuste täitmiseks peavad liikmesriigid olema väga tähelepanelikud ja asjaomased sidusrühmad ette valmistatud, et tagada kõigis Euroopa sadamates ühtlaselt kõrge turvalisuse tase. Sel põhjusel tuleb mere- ja sadamaalade turvalisuse vallas jätkata tööd selle nimel, et pidevalt täiustada ennetus-, kaitse- ja reageerimismeetmeid, et võidelda uute terrorismiohtude, piraatluse või muude tahtlike õigusvastaste tegevustega. Sel eesmärgil sisaldab komisjoni poolt meresõiduturvalisuse vallas läbiviidavate kontrollide tööprogramm alates 2009. aastast pidevalt osa, mis võimaldab kontrollida, kas direktiivi rakendamise üle teostatava järelevalve menetlusi on korrektselt ellu viidud.

Lisaks sellele teeb komisjon ettepaneku uurida piiranguid, mis takistavad pädevatel asutustel turvalisusmeetmeid rakendada. See uuring peaks võimaldama koostada sadamate objektiivse liigituse ning analüüsida, kuidas kõige paremal viisil arvestada kõigi sadamate sidusrühmade huve, kes vastutavad õigusvastaste tegevuste ja nende laastavate tagajärgede vastu kaitsvate vajalike meetmete rakendamise eest. Uuringus peaks kindlasti käsitlema seoseid erinevate sadama tegevusvaldkondade, sealhulgas nii äri-, tööstus- ja elamuvaldkonna kui ka muude merendusvaldkondade, näiteks kalanduse või lõbusõidulaevanduse vahel, millel on otsene või kaudne mõju sadama turvalisusele üldiselt. Vastavalt iga sadamaliigi eripäradele tuleb analüüsida kõige sobivamaid meetodeid, mille abil tagada vajalik tasakaal vabaduse peamiste põhimõtete ja oluliste meetmete rakendamise vahel, võttes arvesse haavatavust ohtude suhtes ja ohtudele reageerimist. Selle eesmärk on tagada vastavalt ohtude tasemetel hinnangule parim

kaitse kõigile sadamate ja meretranspordi kasutajatele kogu Euroopa majanduse ja üldiselt kogu ühiskonna huvides.

**LISAD:**

**I lisa:** Tabel liikmesriikide poolt direktiivi ülevõtmise kohta

**II lisa:** Tabel direktiivi reguleerimisalasse kuuluvate sadamate arvu kohta liikmesriikide lõikes

**ILISA: TABEL LIIKMESRIIKIDE POOLT DIREKTIIVI ÜLEVÕTMISE KOHTA**  
**(SEISUGA 15/10/2008)**

**Direktiivi siseriiklikest ülevõtmismeetmetest teavitamine**

Ülevõtmise tähtaeg: 15/06/2007 (art. 18)

Liikmesriigid (1)	Direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtmine(4)	Algatatud rikkumismenetlused		
		Ametliku teatise saatmine	Põhjendatud arvamuse edastamine	Otsus Euroopa Kohtule esildise tegemise kohta
<b>Belgia</b>	27/04/2007			
<b>Bulgaaria</b>	<b>28/08/2007</b>	<b>01/08/2007</b>		
<b>Küpros (5)</b>	<b>27/07/2007</b>	<b>01/08/2007</b>		
<b>Saksamaa</b>	<i>Mittetäielik 7/8 (2)</i>	<b>01/08/2007</b>	<b>29/02/2008</b>	
<b>Taani</b>	10/07/2007			
<b>Eesti</b>	-	<b>01/08/2007</b>	<b>28/11/2007</b>	<b>18/09/2008</b>
<b>Kreeka</b>	<b>15/01/2008</b>	<b>01/08/2007</b>		
<b>Hispaania</b>	<b>9/01/2008</b>	<b>01/08/2007</b>	<b>28/11/2007</b>	
<b>Soome</b>	12/06/2007			
<b>Prantsusmaa</b>	16/07/2007			
<b>Iirimaa</b>	18/07/2007			
<b>Itaalia</b>	<b>10/11/2007</b>	<b>01/08/2007</b>		
<b>Leedu</b>	31/01/2007			
<b>Läti</b>	31/08/2006			
<b>Malta</b>	<b>10/01/2008</b>	<b>01/08/2007</b>	<b>28/11/2007</b>	
<b>Madalmaad</b>	13/06/2007			
<b>Poola</b>	<b>30/09/2008</b>	<b>01/08/2007</b>	<b>29/02/2008</b>	
<b>Portugal</b>	21/11/2006			
<b>Rumeenia</b>	14/06/2007			
<b>Rootsi</b>	30/05/2007			
<b>Sloveenia</b>	26/05/2007			
<b>Ühendkuningriik</b>	<b>Osaline (3)</b>	<b>01/08/2007</b>	<b>28/11/2007</b>	<b>18/09/2008</b>

(1) Meresadamatega seotud kohustuste osas ei kohaldata direktiivi Austria, Tšehhi Vabariigi, Ungari, Luksemburgi ja Slovakkia suhtes (põhjendus nr 18).

(2) Tulenevalt riigi föderaalset struktuurist kuulub direktiiv liidumaade pädevusse, kes peavad direktiivi üle võtma. Praeguseks on kaheksast liidumaast, kes peavad direktiivi üle võtma, seitse liidumaad võtnud vastu ülevõtmismeetmed, millest teavitati komisjoni 14. oktoobril 2008. Saksamaa ametivõimud märkisid, et ülejäänud meetmed võetakse vastu 2008. aasta detsembris (Alam-Saksi Liidumaa).

(3) Ühendkuningriigi ametivõimud teavitasid 3. septembril 2008 üksnes Gibraltari suhtes võetud ülevõtmismeetmetest, kuid Suurbritannia ja Põhja-Iirimaa ülevõtmismeetmed on alles ettevalmistamisel ning ei ole veel lõplikult vastu võetud.

(4) Liikmesriikide teated koondati komisjoni andmebaasi, mida haldab peasekretariaat.

(5) Küprose puhul sattusid siseriiklikest meetmetest teavitamine ja ametliku teatise saatmine ihele ajale, mistõttu rikkumismenetlus lõpetati viivitamatult.

**II LISA: TABEL DIREKTIIVI REGULEERIMISALASSE KUULUVATE  
SADAMATE ARVU KOHTA LIIKMESRIIKIDE LÖIKES**

<b>Liikmesriik</b>	<b>Direktiivile vastavate sadamate arv (1)</b>	<b>Sadamate arv &gt; 1 milj. tonni aastas &gt; 1 milj. reisijat aastas</b>	<b>Liikmesriik</b>	<b>Direktiivile vastavate sadamate arv (1)</b>	<b>Sadamate arv &gt; 1 milj. tonni aastas &gt; 1 milj. reisijat aastas</b>
<b>Austria</b>	<b>puudub (2)</b>	<b>-</b>	<b>Itaalia</b>	<b>90</b>	<b>28</b>
<b>Belgia</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>Leedu</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Bulgaaria</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>Luksemburg</b>	<b>puudub (2)</b>	<b>-</b>
<b>Küpros</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>Läti</b>	<b>6</b>	<b>2</b>
<b>Tšehhi Vabariik</b>	<b>puudub (2)</b>	<b>-</b>	<b>Malta</b>	<b>5</b>	<b>2</b>
<b>Saksamaa</b>	<b>62</b>	<b>17</b>	<b>Madalmaad</b>	<b>20</b>	<b>12</b>
<b>Taani</b>	<b>79</b>	<b>16</b>	<b>Poola</b>	<b>9</b>	<b>4</b>
<b>Eesti</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>Portugal</b>	<b>17</b>	<b>6</b>
<b>Kreeka</b>	<b>81</b>	<b>9</b>	<b>Rumeenia</b>	<b>11</b>	<b>8</b>
<b>Hispaania</b>	<b>78</b>	<b>31</b>	<b>Rootsi</b>	<b>27</b>	<b>26</b>
<b>Soome</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>Sloveenia</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Prantsusmaa</b>	<b>47</b>	<b>18</b>	<b>Slovaki Vabariik</b>	<b>puudub (2)</b>	<b>-</b>
<b>Ungari</b>	<b>puudub (2)</b>	<b>-</b>	<b>Ühendkuningriik</b>	<b>153</b>	<b>51</b>
<b>Iirimaa</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>KOKKU</b>	<b>754</b>	<b>263</b>

(1) Liikmesriikide poolt vastavalt direktiivile 12 edastatud asjaomaste sadamate nimekirjast tulenevad arvud.

(2) Meresadamatega seotud kohustuste osas ei kohaldata direktiivi Austria, Tšehhi Vabariigi, Ungari, Luksemburgi ja Slovakkia suhtes (põhjendus nr 18).