



Bryssel 25.4.2019
COM(2019) 191 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**Satamien turvallisuuden parantamisesta annetun direktiivin täytäntöönpanon kolmas
arviointikertomus**

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Satamien turvallisuuden parantamisesta annetun direktiivin täytäntöönpanon kolmas arviointikertomus

1. JOHDANTO

Satamien turvallisuuden parantamisesta annetun direktiivin 2005/65/EY¹, jäljempänä 'direktiivi', päätavoitteena on täydentää toimia, jotka otettiin vuonna 2004 käyttöön alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annetulla asetuksella (EY) N:o 725/2004², jäljempänä 'asetus'.

Asetuksen soveltamisala rajoittuu turvatoimiin, joita toteutetaan aluksilla tai jotka liittyvät aluksen ja sataman välittömään vuorovaikutukseen. Jäsenvaltioilla oli jo ensisijaisena tehtävänä näiden ISPS-säännöstöön (alusten ja satamarakenteiden kansainvälinen turvasäännöstö) sisältyvien velvoitteiden noudattaminen ennen kuin direktiivissä vahvistettiin lisävelvoitteita. Direktiivillä täydennetään järjestelyä luomalla koko satama-alueella noudatettava turvajärjestelmä, jonka tarkoituksena on varmistaa korkea ja samantasoinen turvataso kaikissa suoria meripalveluja tarjoavissa Euroopan satamissa³.

Unionin 70 000 kilometrin pituisella rantaviivalla toimii yli 1 200 kaupallista merisatamaa. Euroopan satamaverkosto onkin yksi tiheimmistä koko maailmassa. Satamista noin tuhat (katso 6.1 kohta) kuuluu direktiivin soveltamisalaan, sillä direktiiviä sovelletaan kaikkiin satamiin, joissa on yksi tai useampi asetuksen nojalla hyväksytyn turvallisuussuunnitelman piiriin kuuluva satamarakenne.

Direktiivin tavoitteena on parantaa turvatoimien koordinointia sellaisilla satama-alueilla, jotka eivät kuulu asetuksen soveltamisalaan, ja varmistaa, että parempi satamaturvallisuus tukee asetuksen soveltamiseksi toteutettavia turvatoimia. Satamarakennetta koskevien turvatoimien toteuttaminen on ennen kaikkea satamarakenteen operaattorin vastuulla⁴, mutta koko satamaa koskevien asianmukaisten turvatoimien toteuttamisesta vastaavat ensisijaisesti satamaturvallisuusviranomaiset⁵ ja kaikki viranomaiset, joiden tehtävänä on turvallisuuden ja yleisen järjestyksen ylläpito sekä turvatoimet satama-alueella (sekä julkisilla että operatiivisilla alueilla).

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/65/EY, annettu 26 päivänä lokakuuta 2005, satamien turvallisuuden parantamisesta (EUVL L 310, 25.11.2005, s. 2).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 725/2004, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta (EUVL L 129, 29.4.2004, s. 6).

³ EFTAn valvontaviranomaisen huolehtii siitä, että Islanti ja Norja noudattavat Euroopan talousalueesta tehdystä sopimuksesta johtuvia velvoitteitaan.

⁴ Yleensä satamarakenteen operaattorit ovat yksityisiä toiminnanharjoittajia.

⁵ Jäsenvaltiot nimeävät satamaturvallisuusviranomaisen direktiivin 5 artiklan säännösten mukaisesti.

Direktiivin 19 artiklassa säädetään, että komissio arvioi direktiivin noudattamista ja toteutettujen toimien tehokkuutta viimeistään 15. joulukuuta 2008 ja sen jälkeen joka viides vuosi.

Ensimmäinen kertomus annettiin 20. tammikuuta 2009 ja toinen 18. marraskuuta 2013⁶. Tästä kolmannesta direktiivin täytäntöönpanon edistymistä käsittelevästä kertomuksesta käyvät ilmi toimenpiteet, jotka on toteutettu satamien turvatoimien yhdenmukaistamiseksi kaikkialla unionissa, ja viimeisen viiden vuoden viitejakson aikana tapahtunut edistys sekä täytäntöönpanon aikana esiin tulleet, vielä ratkaisemattomat ongelmat.

Tämä kertomus perustuu

- merenkulun turvallisuudesta vastaavilta jäsenvaltioiden viranomaisilta ja muilta sidosryhmiltä saatuihin tietoihin,
- komission tämän direktiivin valvomiseksi viitejakson aikana tekemien lukuisten satamien turvatarkastusten tuloksiin,
- jatkuvaan vuoropuheluun kansallisten viranomaisten sekä merenkulku- ja satama-alan eri toimijoiden kanssa.

Kertomuksessa kiinnitetään huomiota ongelmiin, joita on kohdattu pyrittäessä toivottuihin tuloksiin, mutta myös direktiivin täytäntöönpanon kokonaisvaikutukseen.

2. ENSIMMÄISEN JA TOISEN KERTOMUKSEN PÄÄTELMÄT

Ensimmäisessä kertomuksessa korostettiin, että vaikka direktiivi oli hyväksytty ensimmäisessä käsittelyssä Euroopan parlamentin suurella enemmistöllä ja neuvoston yksimielisellä päätöksellä, valtaosassa asianomaisia jäsenvaltioita direktiivin saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä oli viivästynyt huomattavasti, mikä johti rikkomusmenettelyjen käynnistämiseen. Kahdessa näistä menettelyistä annettiin jäsenyyssvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva tuomio⁷.

Arviointikauden lopussa direktiivin säännökset oli vihdoinkin saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä valtaosassa jäsenvaltioita. Valitettavasti käytännön soveltamista vaikeuttivat edelleen satamien organisatoriset ja toiminnalliset ongelmat, koska paikallishallinnoilla ei vielä ollut käytettävissään kaikkia direktiivin käytännön täytäntöönpanoon tarvittavia resursseja. Suurimmat vaikeudet liittyivät satamien turvarajojen määrittämiseen.

Toisesta kertomuksesta kävi ilmi, että tuntuvasta edistymisestä huolimatta valtaosassa jäsenvaltioita oli vielä parannettavaa direktiivin kaikkien säännösten täysimääräisessä soveltamisessa. Turvataso oli parantunut Euroopan satamissa, ja asetuksen täytäntöönpano ja direktiivin soveltaminen olivat yhdessä mahdollistaneet uskottavien puitteiden luomisen satamien turvallisuusloukkausten ehkäisemiselle ja merenkulku- ja satamatoiminnan

⁶ KOM(2009) 2 lopullinen ja COM(2013) 792 final.

⁷ Asia C-464/08, komissio v. Viro, tuomio 3.9.2009, ja asia C-527/08, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 3.9.2009.

riittävälle suojelulle. Turvatoimien käyttöönotto johti usein satamien uudelleen organisointiin: on esimerkiksi muutettu tavaroiden siirtämistä ja varastointia, sataman eri osiin tapahtuvan kulun valvontaa tai rajoitetun pääsyn alueiden määrittelyä. Toimenpiteet osoittautuivat erittäin hyödyllisiksi tehostettaessa satamatoimintaa erittäin vaativassa kilpailuympäristössä.

3. EDELLISEN ARVIOINTIKAUDEN JÄLKEEN TOTEUTETUT TÄYTÄNTÖÖNPANON TUKI- JA SEURANTATOIMENPITEET

Direktiivissä säädetään toissijaisuusperiaatteen mukaisesti, että jäsenvaltiot määrittävät itse satamien rajat ja päättävät, sovelletaanko direktiiviä satamaa ympäröiviin alueisiin. Jäsenvaltioiden on myös varmistettava, että satamien turvallisuusarvioinnit ja satamaturvallisuussuunnitelmat laaditaan asianmukaisesti. Vuonna 2014 osa satamista ei kuitenkaan vielä kyennyt täyttämään direktiivin vaatimuksia.

Komissio on siksi koko kauden 2014–2018 jatkanut toimiaan sen varmistamiseksi, että direktiivi pannaan paremmin täytäntöön. Komissio pyrki auttamaan jäsenvaltioita erilaisin aloittein, ja sillä oli myös laaja tarkastusohjelma, jonka osana tehtiin useita tarkastuksia.

Direktiivin 2005/65/EY täytäntöönpanoa seurattiin vuosina 2014–2018 seuraavin keinoin:

- 17 kansallisten viranomaisten tarkastusta;
- 41 satamatarkastusta.

Toimissa on keskitytty seuraaviin painopisteisiin:

- säännöllinen raportointi jäsenvaltioiden toimintasuunnitelmien toteuttamisesta ja tuloksista direktiivin käytännön täytäntöönpanon varmistamiseksi,
- edellä mainittujen 58 tarkastuksen suorittaminen direktiivin täytäntöönpanon valvomiseksi asetuksen (EY) N:o 324/2008⁸, sellaisena kuin se on muutettuna komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2016/462, mukaisesti; hyvien käytäntöjen kokoaminen ja levittäminen merenkulun turvatoimista vastaavan MARSEC-komitean puitteissa.

4. DIREKTIIVIN TÄYTÄNTÖÖNPANON VALVONTA

4.1 Direktiivin käytännön täytäntöönpanon loppuunsaattamista koskevien toimintasuunnitelmien seuranta

Komissio otti jo vuonna 2009 käyttöön järjestelmän, jonka avulla se saa jäsenvaltioilta säännöllisesti tietoa direktiivin täytäntöönpanosta. Komissio on käynyt jäsenvaltioiden viranomaisten kanssa ahkeraa vuoropuhelua saadakseen säännöllisesti luotettavaa tietoa

⁸ Komission asetus (EY) N:o 324/2008, annettu 9 päivänä huhtikuuta 2008, merenkulun turvatoimien alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavista tarkistetuista menettelyistä, sellaisena kuin se on muutettuna (EUVL L 98, 10.4.2008, s. 5).

arviointien etenemisestä ja satamaturvallisuussuunnitelmien hyväksymisestä. Jäsenvaltioiden komissiolle vuosittain toimittamat seurantaraportit luovat myös perustan, jonka pohjalta komission yksiköt voivat seurata satamien turvallisuusarviointien ja satamaturvallisuussuunnitelmien tilannetta.

4.2 Komission suorittamat tarkastukset direktiivin täytäntöönpanon seuraamiseksi

Direktiivin täytäntöönpanoa on seurattu asetuksen (EY) N:o 324/2008, sellaisena kuin se on muutettuna, mukaisten komission tarkastusten yhteydessä.

Sekä paikallishallinnoissa että satamien otoksessa suoritetuissa tarkastuksissa on voitu todeta, että vaikka direktiivin täytäntöönpanon yleiset puitteet on otettu asianmukaisesti käyttöön, jäsenvaltioiden tasolla on asianmukaisessa täytäntöönpanossa yhä toistuvia yhteisiä ongelmia, joita käsitellään jäljempänä.

Tavoitteena on satamien turvatoimien koordinoinnin parantaminen paikallisviranomaisten, satamaoperaattorien ja julkisoikeudellisten valvontaelinten parissa. Tulokset ovat kuitenkin yhä epätäydellisiä, vaikka viime vuosina onkin tapahtunut merkittävää parannusta.

Satamien turvarajojen määrittäminen on edelleen ongelmallista joissakin jäsenvaltioissa siitäkin huolimatta, että komissio on tarjonnut apua muun muassa järjestämällä seminaarin syyskuussa 2006 ja lokakuussa 2010 sekä tilaamalla yhteiseltä tutkimuskeskukselta (JRC Ispra) tutkimuksen satama-alueiden turvallisuuteen liittyvistä teknisistä näkökohdista (TAPS II). TAPS II sisältää selkeät ohjeet siitä, miten sataman turvarajat olisi määriteltävä. Turvarajojen perusteella puolestaan vahvistetaan direktiivin liitteessä II määritellyn satamaturvallisuussuunnitelman sisältämien toimenpiteiden laajuus.

Toinen keskeinen kysymys koskee satamien turvallisuusarviointien ja satamaturvallisuussuunnitelmien tarkistamista. Direktiivin 10 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että satamien turvallisuusarviointeja ja satamaturvallisuussuunnitelmia tarvittaessa tarkistetaan. Uudelleentarkastelu on tehtävä vähintään viiden vuoden välein. Tarkastukset ovat osoittaneet, ettei tästä viiden vuoden määräaikaistarkastelusta vielä huolehdita kaikkialla. Satamarakenteiden muutokset tai poistot eivät johtaneet satamien turvallisuusarviointien ja satamaturvallisuussuunnitelmien tarkistamiseen, eikä viiden vuoden määräaika useinkaan noudatettu.

Komission jäsenvaltioiden satamissa suorittamat tarkastukset osoittivat, että joissakin satamissa oli vaikeuksia käynnistää satamien turvallisuusarviointien ja satamaturvallisuussuunnitelmien viiden vuoden määräaikaistarkastelu. Tarkastelu- ja hyväksymismenettelyssä on mukana useita viranomaisia ja toimijoita, ja menettely on aloitettava hyvissä ajoin ennen viiden vuoden määräajan päättymistä.

Kaikki jäsenvaltiot eivät ole vieläkaan varmistaneet satamaturvallisuussuunnitelmien riittävää valvontaa ja täytäntöönpanoa 13 artiklan 1 kohdassa edellytetyllä tavalla. Suunnitelmia olisi seurattava ja ne olisi tarkastettava säännöllisesti siinä yhteydessä, kun kussakin satamassa

tehdään asetuksen (EY) N:o 725/2004 9 artiklan 4 kohdan mukaiset satamarakenteisiin kohdistuvat tarkastukset.

Puutteita on myös sikäli, ettei satamien turvallisuusarviointeja laadittaessa ole otettu huomioon kaikkia vaatimuksia. Lisäksi satamien turvallisuusarviointien ja satamaturvallisuussuunnitelmien välillä on eroavaisuuksia.

4.3 Rikkomismenettelyt

Rikkomismenettelyjä on käynnistetty aiempaa vähemmän, mikä osaltaan osoittaa, että direktiivin täytäntöönpano on parantunut merkittävästi.

Toisessa kertomuksessa todettiin, että vuosina 2009–2013 käynnistettiin viisi rikkomismenettelyä. Kolme tapausta liittyi direktiivin täytäntöönpanon viivästymiseen jäsenvaltioissa, ja kahdessa muussa tapauksessa kyseessä oli tarkastusten aikana ilmi tullut virheellinen täytäntöönpano.

Vuosina 2014–2018 toteutettiin vain yksi rikkomismenettely. Syynä oli direktiivin virheellinen täytäntöönpano: Unionin tuomioistuin antoi 6. huhtikuuta 2017 tuomionsa asiassa C-58/16. Saksan Nordrhein-Westfalenin osavaltio oli useissa satamissa laiminlyönyt rajojen määrittämisen, ei ollut hyväksynyt sataman turvallisuusarviointeja eikä satamaturvallisuussuunnitelmia, eikä ollut nimittänyt sataman turvapäälliköitä. Vuoden 2018 alkupuolella Saksa vahvisti, että kaikki Nordrhein-Westfalenin satamat olivat direktiivin säännösten mukaisia ja että Saksa noudattaa tuomioistuimen tuomiota.

5. ARVIOINNEISSA ESIIN TULLEITA ERITYISSEIKKOJA

5.1 Niiden satamien kriittinen koko, joiden on täytettävä direktiivin käytännön täytäntöönpanoa koskevat vaatimukset

Keskusteluissa eri sidosryhmät totesivat usein, että direktiivi soveltuu yleensä hyvin suuriin satamiin, joissa on paljon kaupallista toimintaa, mutta sitä on vaikeampi soveltaa pieniin satamiin.

On syytä pitää mielessä, että direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioiden kaikkiin sellaisiin satamiin, joissa on yksi tai useampi asetuksen (EY) N:o 725/2004 nojalla hyväksytyn satamarakenteiden turvallisuussuunnitelman piiriin kuuluva satamarakenne (2 artiklan 2 kohta), ja että jäsenvaltioiden on varmistettava, että satamien turvatoimet sovitetaan tiiviisti yhteen asetuksen soveltamiseksi toteutettujen toimenpiteiden kanssa (4 ja 7 artikla). Direktiivissä säädetään, että jäsenvaltiot määrittävät itse kunkin sataman rajat ja päättävät, sovelletaanko direktiiviä kyseistä satamaa ympäröiviin alueisiin, jos näillä alueilla on vaikutusta sataman turvatoimiin.

Jotta voidaan varmistaa hyödyllisten toimenpiteiden tasapainoinen täytäntöönpano suhteellisuusperiaatteen mukaisesti, lainsäätäjät ovat hyödyntäneet 2 artiklan 4 kohdassa säädettyä mahdollisuutta, jonka mukaan asetuksen asianomaiset säännökset ovat ensisijaisia direktiivin säännöksiin nähden, jos asetuksessa (EY) N:o 725/2004 tarkoitettun satamarakenteen rajat on määritetty siten, että ne tosiasiallisesti kattavat koko sataman.

Tätä säännöstä on jäsenvaltioissa monesti sovellettu satamiin, joissa on vain yksi asetuksen mukainen satamarakenne. Sataman rajat on turvallisuusarvioinnin perusteella hyvin usein (mutta ei aina) määritetty samoiksi kuin satamarakenteen rajat. Niistä 1 087 satamasta, joissa on yksi tai useampi asetuksen nojalla hyväksytyn turvallisuussuunnitelman piiriin kuuluva satamarakenne, 405:n onkin katsottu kuuluvan direktiivin 2 artiklan 4 kohdan soveltamisalaan, mikä on 37,2 prosenttia satamista Euroopan unionissa. Tämä koskee etenkin jäsenvaltioita, joissa on pieniä satamia hajallaan rannikoilla tai saarissa⁹.

5.2 Tietoisuus uhkasta ja tiedottaminen toimijoille

Turvallisuusarviointien avulla voidaan tunnistaa omaisuus ja infrastruktuurit, joita on suojeltava satamatoimintaan kohdistuvilta laittoman tahallisen toiminnan uhkilta ja riskeiltä. Tämän jälkeen suunnitellaan ja otetaan käyttöön tarvittavat toimenpiteet, joilla uhkat pystytään torjumaan kaikilla kolmella riskitasolla (normaali, kohonnut, korkea). Tähän käytetään erityisiä menettelyjä ja teknisiä laitteita, jotka soveltuvat kyseisiin satamiin ja joilla voidaan asianmukaisella tavalla suojella infrastruktuurin mahdollisesti haavoittuvia osia.

Direktiivin johdanto-osan 9 kappaleessa käsitellään mahdollisuutta perustaa satamaturvallisuuskomiteoita, joiden tehtävänä on käytännön neuvojen antaminen. Tällaisia elimiä perustaneissa jäsenvaltioissa niihin kuuluu yleensä turvallisuudesta vastaavien viranomaisten (esimerkiksi poliisi-, rajavartio-, merenkulku- tai tullilaitoksen) paikallisia edustajia ja useimmissa tapauksissa myös satamien yksityisiä toiminnanharjoittajia. Komiteat muodostavatkin foorumin välttämättömälle tietojenvaihdolle, ja niiden kautta voidaan levittää tietoa uhkista kaikille sidosryhmille.

Tietoisuuden lisääminen sataman suojelusta on osa yleistä turvallisuuspolitiikkaa, joka on tärkeää saattaa sataman kaikkien työntekijöiden (eli kaikkien satamayritysten työntekijöiden lisäksi myös sataman toimintaan osallistuvien ulkopuolisten yritysten työntekijöiden) ja sataman eri käyttäjien tietoon. Tiedotustoimilla voidaan varmistaa, että turvatoimet tunnetaan ja niitä noudatetaan. On tärkeää, että turvatoimien ymmärretään edistävän sataman taloudellisen toiminnan toteuttamista ja kehittämistä.

5.3 Satamaturvallisuussuunnitelmien valvonta

Direktiivin 13 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on luotava järjestelmä, jolla varmistetaan satamaturvallisuussuunnitelmien ja niiden toteuttamisen riittävä ja säännöllinen valvonta.

⁹ Seuraavien maiden satamista suuri osa on tällaisia yhden satamarakenteen satamia: Suomi (65/78 eli 83 %), Ruotsi (131/162 eli 81 %), Kreikka (82/119 eli 69 %), Yhdistynyt kuningaskunta (119/175 eli 68 %) ja Tanska (51/82 eli 62 %).

Kyse on erittäin tärkeästä asiasta, joka ei vielääkään toteutunut täysimääräisesti kaikissa jäsenvaltioissa. Suurimpana syynä on se, ettei tarkastusten tekemiseksi ole ollut tavoitteita vastaavia riittäviä resursseja.

Kukin jäsenvaltio on luonut oman valvontajärjestelmänsä sisäisen organisaationsa ja käytettävissä olevien henkilöresurssiensa mukaisesti. Valvontatehtävä on uskottu joko keskus- tai paikallisviranomaisille tai eri viranomaisten (esimerkiksi liikenneviranomaisten, poliisin, tullin ja satamaviranomaisten) edustajista koostuville ryhmille. Viranomaisten suorittamien tarkastusten tavoitteena on varmistaa, että suunnitelmat ovat direktiivin liitteen II sääntöjen ja säännösten mukaiset ja että satamien turvatoimet vastaavat käytännössä suunnitelman vaatimuksia ja ne toteutetaan asianmukaisesti.

Tehtävät suoritetaan säännöllisesti hyväksyttävän työohjelman mukaisesti. Jos havaitaan puute, sen korjaamiseksi tehdään ehdotus. Toimivaltaiselle viranomaiselle toimitetun kertomuksen perusteella voidaan vaatia uuden turvallisuusarvioinnin suorittamista tai suunnitelman ajantasaistamista. Yksi tarkastusviranomaisten tärkeistä tehtävistä on sen varmistaminen, että satamarakenteita koskevat toimenpiteet on sovitettu tehokkaasti yhteen satamaa koskevien toimenpiteiden kanssa. Korjaavia toimenpiteitä seurataan säännöllisten tarkastusten yhteydessä.

Kansalliset viranomaiset neuvovat ja avustavat toimivaltaisia satamaviranomaisia havaittujen puutteiden korjaamisessa tarkastusviranomaisten kertomusten, mutta myös komission tarkastajien kertomusten perusteella. Tämä käytäntö on suositeltava, ja sitä on syytä kehittää. Kuten jo mainittiin, jotkin jäsenvaltiot eivät kuitenkaan vielääkään todenna vaatimusten noudattamista säännöllisesti ja asianmukaisesti. On tärkeää, että näihin valvontatehtäviin tarkoitetut taloudelliset ja henkilöstöresurssit otetaan käyttöön mahdollisimman pian. Asiaan kiinnitetään vielä enemmän huomiota tulevaisuudessa, sillä satamaturvallisuussuunnitelmien nykyisissä valvontajärjestelmissä on joissakin jäsenvaltioissa parantamisen varaa.

6. PÄÄTELMÄ

Direktiivin 2005/65/EY täytäntöönpanossa on arvioinnin mukaan tapahtunut huomattavaa edistystä. Direktiivin liitteiden I ja II kaikkien säännösten täysimääräisen täytäntöönpanon edellyttämässä turvatoimissa on kuitenkin joissakin jäsenvaltioita vielä parannettavaa.

Turvatoimien koordinoinnin taso on edelleen parantunut paikallisviranomaisten, satamaoperaattorien ja julkisoikeudellisten valvontaelinten parissa Euroopan satamissa. Asetuksen täytäntöönpano ja direktiivin soveltaminen ovat yhdessä mahdollistaneet uskottavien puitteiden luomisen satamien turvallisuusloukkausten ehkäisemiselle sekä satamassa olevien alusten ja satamien kaupallisen toiminnan riittävälle suojelulle. On vaikea arvioida, onko toimenpiteillä ehkäisty terroritekoja, mutta satamaviranomaiset ovat yhtä mieltä siitä, että toimenpiteillä on ollut huomattava vaikutus salakuljetukseen, varkauksiin ja ilkkivaltaan, jotka ovat selvästi vähentyneet. Turvatoimien käyttöönotto on lisäksi usein johtanut satamien uudelleen organisointiin: on esimerkiksi muutettu tavaroiden siirtämistä ja

varastointia, sataman eri osiin tapahtuvan kulun valvontaa tai rajoitetun pääsyn alueiden määrittelyä sataman operatiivisella alueella. Nämä toimet ovat osoittautuneet hyvin tärkeiksi satamatoiminnan tehostamiseksi henkilöiden, tavaroiden ja alusten turvaamisen ja suojelun kannalta satamien erittäin kilpaillussa ympäristössä.

Satamissa tehtyjen turvatarkastusten suuri määrä on myös merkittävästi edistänyt satamaturvallisuuden korkeaa tasoa. Jäsenvaltiot vaihtavat havaintoja MARSEC-komiteassa ja edistävät parhaiden käytäntöjen vaihtoa.

Komissio on muistuttanut 23. toukokuuta 2013 antamassaan tiedonannossa *Satamat: kasvun moottori*¹⁰, että Euroopan unioni on erittäin riippuvainen merisatamistaan sekä ulkomaankaupassa että sisämarkkinakaupassa. Satamien ja niiden lähestymisväylien turvaaminen on siksi välttämätöntä merenkulun yleisen turvallisuuden takaamiseksi. Satamien turvallisuuden varmistaminen edellyttää jäsenvaltioilta valppautta ja kaikilta toimijoilta valmiutta taata korkea ja samantasoinen turvataso kaikissa Euroopan satamissa. Tästä syystä kaikkien toimijoiden on jatkuvasti kehitettävä ennaltaehkäisy-, turvaamis- ja reagointikeinoja, joilla voidaan torjua uudenlaisia uhkia. Tätä varten satamarakenteiden ja sataman turvajärjestelmien on täydennettävä toisiaan saumattomasti. Operaattoreiden ja viranomaisten suurena haasteena on tehokkaiden suhteiden turvaaminen sataman, sen satamarakenteiden ja niitä käyttävien alusten välillä.

Se seikka, että on hyväksytty sekä asetus että direktiivi, on keskeinen tekijä satamien turvaamisessa ja edistää suoraan turvallisuusunionin tavoitteita. Direktiivi on hyvä esimerkki siitä, miten heterogeeninen monimutkainen infrastruktuuri voidaan turvata yksilöllisillä arvioinneilla ja niihin perustuvilla suunnitelmilla, joissa noudatetaan yhteistä lähestymistapaa, sekä edistämällä koordinointia ja viestintää määrältään lukuisten sidosryhmien kesken. Suunnitelmien laatiminen kolmelle eri turvatasolle sopii yhteen turvallisuuteen ja toimintaan liittyvien tarpeiden kanssa täysin joustavasti.

Komissio katsoo, että järjestelmä on tällä hetkellä odotusten mukainen eikä satamien turvallisuuden parantamisesta annettua direktiiviä 2005/65/EY ole tässä vaiheessa tarpeen muuttaa.

Jäsenvaltioiden on jälleen kerran tulevana kuukausina tarkasteltava uudelleen satamien turvallisuusarviointeja ja satamaturvallisuussuunnitelmia direktiivin 10 artiklan mukaisesti. Mainitussa artiklassa säädetään, että uudelleentarkastelu on suoritettava vähintään viiden vuoden välein. Komissio katsoo, että tässä voitaisiin tarvittaessa käyttää TAPS II -tutkimuksessa kehitettyä menetelmää satamien rajojen uudelleenmäärittämiseksi niin, että satamien vesialue otetaan asianmukaisesti huomioon.

Komission monivuotisessa tarkastusohjelmassa myös jatketaan satamien turvatoimien yksityiskohtaista tarkastelua. Komission tarkastusyksiköt esimerkiksi tarkastelevat ja seuraavat jatkossakin sellaisten satamaturvallisuussuunnitelmien mukaisten menettelyjen

¹⁰ COM(2013) 295 final.

täytäntöönpanoa ja soveltamista, joita sovelletaan, kun matkustajia ja ajoneuvoja otetaan kuljetettaviksi ro-ro-aluksiin (jotka ovat luonnostaan erityisen haavoittuvia). Samoin kansainvälisten meriliikennepalvelujen yhteydessä lähestymistapana on edelleen tarkastusten tekeminen reitin molemmissa päätepisteissä, jotta voidaan todentaa ja varmistaa, että asianomaiset jäsenvaltiot tekevät yhteistyötä satamien turvallisuusarvioinneissa.

Komissio jatkaa direktiivin täytäntöönpanon parantamista yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Yhteisenä tavoitteena on Euroopan unionin satamien suojeleminen entistäkin paremmin. Tästä hyötyvät kaikki satamien ja liikennevälineiden käyttäjät, merenkulkualan talous ja koko yhteiskunta. Komissio seuraa edelleen direktiivin soveltamista ja ryhtyy vastaisuudessa oikeudellisiin toimenpiteisiin katsoessaan sen tarpeelliseksi.