EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 28.5.2004
KOM(2004) 393 lõplik

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Muudetud ettepanek

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIVI

sadamakaitse tugevdamise kohta

(komisjoni esitatud)

SELETUSKIRI

ÜLDINE SISSEJUHATUS

Teatis, mis puudutas turvalisust merel (COM(2003) 229 lõplik) ja sisaldas ettepanekut laevade ja laeva/sadama kokkupuuteala turvalisuse kohta ja mis praegusel hetkel on seadusandlikus protsessis ja millele käesolevas dokumendis viidatakse kui määrusele (EÜ) nr …/…, leidis, et sadama turvalisus on teine vajalik samm sadama ning sadama ja tagamaa vahelise ala kindlustamisel. Kaitsimise vajadus kehtib ka sadamas töötavate või sealt läbikäivate inimeste, infrastruktuuri ja varustuse, kaasa arvatud tanspordivahendid, kohta.

MIKS ON SADAMAD OHUS?

Sadamad on oluliseks lüliks täielikus transpordiahelas, mis ühendab mere- ja maismaakaubandust ning reisijate vahetust. Sadamad asuvad linnade lähedal ning on tihti ohtlike laevalastide laadimise ja suurte keemia- ja naftatoodete tootmise kesksteks kohtadeks. Terrorirünnakud sadamatele võivad ilmselgelt põhjustada tõsiseid häireid transpordisüsteemides, halvata ümbritsevat tööstust ja otseselt kahjustada sadamas ja lähinaabruskonnas viibivaid inimesi. Selles kontekstis teebki komisjon ettepaneku arendada välja mitmekülgne sadama julgeolekupoliitika.

RAHVUSVAHELINE VAATENURK

Rahvusvahelise Mereorganistatsiooni (RMO)[1] töö tulemusena on alustatud SOLASi[2] ja ISPSi[3] eeskirjade täiendamist. Komisjon on teinud ettepaneku võtta vastu määrus, mis liidaks need meetmed siduva ühenduse seadusega (COM(2003) 229 lõplik). Seadusandlik protsess praegusel hetkel veel käib.

Kuigi RMO-RTO[4] töögrupp töötab praegusel hetkel sadamakaitse praktiseerimise eeskirjaga, on tulemuste kiire saavutamine ebarealistlik. Tuleb märkida, et nimetatud eeskiri poleks seaduslikult siduv. Seda arvestades leiab komisjon, et EL peaks alustama oma sadamakaitse plaani väljatöötamist. Käesolev ettepanek on täienduseks RMO-RTO tööle.

VAJADUS SADAMAKAITSEKOHASE DIREKTIIVI JÄRELE

SOLASi täiendused, ISPSi eeskiri ja soovitatud määrus tugevdaksid turvalisust merel laevade ja sadamaala[5] turvameetmete arendamise kaudu. Määrus (EÜ) nr …/… puudutab ala kuni selle osani sadamas, mis tähistab laeva/sadama kokkupuuteala ehk terminali[6]. Käesoleva ettepaneku tegemiseks on kaks põhjust: tugevdada määrusest (EÜ) nr. …/… välja jäänud sadamaalade kaitset ja kindlustada, et määruse (EÜ) nr. …/… rakendamisega kasutusele

---

1 RMO: Rahvusvaheline Mereorganisatsioon [IMO: International Maritime Organisation.]

2 SOLAS: inimelude ohutus merel. (Safety Of Life At Sea)

3 ISPS: rahvusvaheline laevade ja sadamaala kaitse (International Ship and Port Facility Security)

4 RTO: Rahvusvaheline Tööorganisatsioon [ILO: International Labour Organisation].

5 Antud kontekstis tähistab "sadamaala" laeva/sadama kokkupuuteala; see hõlmab, vastavalt vajadusele, alasid nagu ankrukohad, ootekaid ja merepoolsed lähenemisalad. "Laeva/sadama kokkupuuteala" tähistab vastastikke kokkupuuteid, mis toimuvad, kui laev on otseselt ja vahetult seotud sadamaasutuste personali, kauba või varustuse liikumisega laevale või laevalt.

6 Kuigi teoreetiliselt oleks liikmesriikidel võimalik tõlgendada "sadamaala" ka kui kogu sadamat hõlmavat ala, laiendades nõnda ISPSi eeskirja rakendamist kogu sadama suhtes, on arusaadav, et taoline tõlgendusviis on väga ebatõenäoline.

võetud turvameetmed saaksid kasu sadamaga külgnevate alade turvalisuse tugevdamisest. Käesolev ettepanek ei sisalda uusi kohustusi määruses (EÜ) nr. …/… käsitletud alade suhtes.

Komisjon leiab seega, et nimetatud direktiiviga saavutatakse järgmist:

– Piisavalt kõrge sadamakaitse taseme saavutamise garanteerimine ja kontrollimine ühenduse tasemel laeva/sadama kokkupuuteala suhtes rakendatavate turvameetmete täiendamise ja toetamise kaudu.

– Ühtlase rakendamise ja võrdsete tingimuste kindlustamine kogu Euroopa Liidus, et mitte luua erinevusi kaubasadamate jaoks.

– Vajalike turvameetmete rakendamise tagamine kogu sadama piires nii suures ulatuses kui võimalik tuginedes määruses (EÜ) nr. …/… nimetatud vahenditele, saavutades selle läbi maksimaalse turvalisuse minimaalse lisakoormaga sadamatele.

Arvestades ühenduse sadamate märkimisväärset mitmekesisust (suured-väikesed, eraomanduses-riigilekuuluvad jne) ja ühenduse sadamates toimuvat mitmekülgset tegevust (laadimistööd, tööstus, ladustamine, transport, keskkonnaalad, linnastud jpm), on direktiiv kõige sobilikum juriidiline dokument, et kehtestada nõutav kohaldatavus samaaegselt koos vajaliku sadamakaitse ühise taseme loomisega kogu ühenduses.

Tunnistatakse, et mitmeid sadamakaitse režiime on liikmesriikides juba rakendatud. Käesolev direktiiv võimaldab olemasolevate turvameetmete ja -struktruuride säilitamist juhul, kui need on kooskõlas direktiivis kehtestatud reeglitega.

Sellele vastavalt komisjon:

– **teeb ettepaneku, et Euroopa parlament ja nõukogu võtaksid käesoleva direktiivi sadamakaitse tugevdamise kohta vastu nii pea kui võimalik. Käesolev ettepanek on täienduseks turvameetmetele, mis on esitatud määruses laevade ja sadamaala turvalisuse tugevdamise kohta (määrus (EÜ) nr …/…), tagades, et tulemuseks on kaitserežiimi rakendamine kogu sadamas. Käesolev uus ettepanek puudutab kõiki sadamaid, mis hõlmavad ühte või rohkemat määruse (EÜ) nr. …/… alla kuuluvat sadamaala.**

SADAMAKAITSEKOHASE DIREKTIIVI SISU

Sadamakaitse tugevdamiseks ettenähtud meetmed peaksid järgima järgmisi põhimõtteid:

– Sadamakaitse on täienduseks turvalisuse tagamisel merel ja laeva/sadama kokkupuutealal ja kindlustab, et kogu sadama turvameetmed tugevdaksid antud turvameetmeid;

– Milliseid meetmeid kuna ja kus on vaja rakendada, otsustatakse sadama turvalisuse hindamise järgi;

– Tavalise, kõrgendatud ja otsese ohu jaoks on olemas erinevad turvalisuse tasemed;

– Sadamakaitse plaan määrab kindlaks kõik sadamakaitse tugevdamise meetmed ja üksikasjad;

– Sobivate sadamakaitse meetmete tuvastamise ja rakendamise eest vastutab sadamakaitse asutus, järgides eelpool nimetatud hindamist ja plaani;

– Sadamakaitse plaani arendamist ja rakendamist juhatab sadamakaitse inspektor;

– Vastutavale asutusele annab nõu sadamakaitse komitee;

– Ettenähtud meetmete rakendamist toetavad koolitus ja kontoll.

ETTEPANEKU ÜLDPÕHIMÕTTED

– Ettepanek toetub samadele kaitsestruktuuridele ja -organitele (turvalisuse hindamised, inspektorid jne), mis on esitatud **määruses (EÜ) nr …/…**, et kindlustada mitmekülgne kaitserežiim, mis hõlmaks kogu merelogistika ahelat veesõidukist laeva/sadama kokkupuutealani, kogu sadamast sadama/tagamaa kokkupuutealani. Taoline lähenemine võimaldab protseduuride lihtsustamist ja kaitsealase koostöö suuremat tulemuslikkust. Käesolev direktiiv:

– soovitab liikmesriikidel määrata käesoleva direktiivi jaoks kindlaks oma sadamate piirid;

– soovitab liikmesriikidel kindlustada, et arendatakse välja vajalikud sadama turvalisuse hindamised ja sadamakaitse plaanid;

– soovitab liikmesriikidel määrata kindlaks kasutuses olevad turvalisuse tasemed ja sellekohased muudatused ning edastada sellealast infot;

– soovitab liikmesriikidel määrata tegevusse iga sadama või sadamagrupi jaoks sadamakaitse asutus. See on see riiklik asutus, mis vastutab sobivate sadamakaitse meetmete tuvastamise ja rakendamise eest;

– kehtestab sadamakaitse inspektori ametisse määramise igasse sadamasse, et kindlustada sadama turvalisuse hindamise ja sadamakaitse plaanide kehtestamise, ajakohastamise ja järgimise korral nende nõuetekohane toimimine;

– kehtestab üldnõude kaitsekomitee moodustamiseks, mis tooks kokku sadama kõigi asjassepuutuvate tegevuslike ja riiklike funktsioonide esindajad;

– sätestab turvalisuse hindamise ja sadamakaitse plaanide miinimumnõuded;

– nõuab liikmesriikide tähtsaimate punktide nimetamist, et edastada vajalik teave teistele liikmesriikidele ja komisjonile;

– näeb ette kontrolltegevust sadamakaitse meetmete rakendamise jälgimiseks;

– kehtestab menetluskorra direktiivi sätete rakendamiseks.

JURIIDILISED KAALUTLUSED

Komisjon teeb ettepaneku, et käesolev direktiiv tugineks EÜ asutamislepingu artikli 80 lõigule 2, ilma et piiraks liikmesriikide rahvuslikku julgeolekuseaduse või Euroopa Liidu asutamislepingu VI jao kohaste meetmete kohaldamist.

ERILISED KAALUTLUSED

Artikkel 1:

Nimetatud artikkel sätestab direktiivi sisu.

Artikkel 2:

Nimetatud artikkel sätestab direktiivi tegevuspiirid.

Artikkel 3:

Nimetatud artikkel sisaldab direktiivis kasutatud põhiterminite definitsioone.

Artikkel 4:

Nimetatud artikkel kehtestab liikmesriikide kohustuse kooskõlastada hoolsalt sadamakaitse meetmete rakendamist meetmetega, mida rakendatakse vastavalt määrusele mere ja sadamaala turvalisuse kohta.

Artikkel 5:

Nimetatud artikkel kehtestab liikmesriikide kohustuse määratata tegevusse sadamakaitse asutus. Sadamakaitse asutus vastutab sobivate sadamakaitse meetmete tuvastamise ja rakendamise eest.

Artikkel 6:

Nimetatud artikkel sisaldab liikmesriikide kohustust kindlustada, et sadama turvalisuse hindamised viiakse läbi kõigis nende käesoleva direktiivi alla kuuluvates sadamates. Nimetatud hindamised võtavad arvesse sadama erinevate sektsioonide eripära, samamoodi võtavad need arvesse ka sadama piiridesse jäävate sadamaalade jaoks turvalisust merel puudutava määruse sätete kohaselt väljatöötatud hindamisi. Sadama turvalisuse hindamise üksikasjalikud nõuded on esitatud I lisas.

Artikkel 7:

Nimetatud artikkel sisaldab liikmesriikide kohustust kindlustada, et sadamakaitse plaanid töötatakse välja iga nende käesoleva direktiivi alla kuuluva sadama kohta. Nimetatud plaanid võtavad arvesse sadama erinevate sektsioonide eripära, samamoodi võtavad need arvesse ka sadama piiridesse jäävate sadamaalade jaoks turvalisust merel puudutava määruse sätete kohaselt väljatöötatud sadamakaitse plaane. Sadamakaitse plaani üksikasjalikud nõuded on esitatud II lisas. Käesolev artikkel hõlmab ka vajadust vastava väljaõppe ja õppuste järele. Selle eesmärgiga viitab artikkel III lisale, milles on esitatud väljaõppe põhinõuded.

Artikkel 8:

Direktiiv kehtestab kolm erinevat turvalisuse taset. Liikmesriigid peavad oma asjassepuutuvates sadamates võtma kasutusele taolise tasemete süsteemi, määrama kindlaks kasutusel olevad turvalisuse tasemed sadamate erinevates piirkondades ja sellekohased muudatused ja edastama sellealast infot. Informatsiooni edastatakse parajasti-piisava-informeerimise põhimõttel.

Artikkel 9:

Artikkel 9 sisaldab kohustust määrata kõigis käesoleva direktiivi alla kuuluvates sadamates ametisse sadamakaitse inspektor, kellel oleks piisavalt teadmisi kohaliku olukorra kohta ja õigus tagada ja juhtida vastavates sadamates sadama turvalisuse hindamiste ja plaanide välja töötamist, ajakohastamist ning järgimist.

Artikkel 10:

Tunnistades vajadust optimaalse koostöö järele sadamas tegevus- ja riigiasutuse vahel, sätestab käesolev artikkel nõuandva sadamakaitse komitee asutamise, grupeerides ümber sadamakaitse huvirühmad.

Artikkel 11:

Nimetatud artikkel sisaldab sadama turvalisuse hindamiste regulaarse ülevaatamise nõuet.

Artikkel 12:

Artikkel 12 sätestab liikmesriikide võimaluse määrata tegevusse tunnustatud sadamakaitse organisatsioonid juhul, kui need organisatsioonid on kooskõlas IV lisas sätestatud tingimustega.

Artikkel 13:

Nimetatud artikkel sätestab sadamakaitse keskpunkti rajamise, mis on direktiivi rakendamisel komisjoni kontaktpunktiks.

Artikkel 14:

Nimetatud artikkel hõlmab liikmesriikide kohustust rajada adekvaatne ja regulaarne kontrollsüsteem sadamakaitse plaanide ja nende rakendamise suhtes. Nimetatud artikkel sisaldab ka komisjoni poolt teostatavate kontrollide sisseseadmise menetluskorda, et kontrollida sadamakaitse rakendamise kontrollimise tõhusust ja meetmeid.

Artikkel 15:

Nimetatud artikkel osutab, et võib kehtestada sätted käesoleva direktiivi lisades nimetatud üksikasjade rakendamise ühtlase menetluskorra jaoks. Taoliste sätete vastuvõtmine peab toimuma vastavalt artiklis 14 nimetatud komitee menetluskorrale.

Artikkel 16:

Komisjoni abistab **määrusesega (EÜ) nr …/…** kehtestatud komitee. See komitee tegutseb vastavalt regulatiivkomitee menetluskorrale (nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsuse 1999/468/EÜ artiklid 5 ja 7, millega kehtestatakse komisjoni rakendamisvolituste kasutamise menetlused[7]).

Artikkel 17:

Need artiklid tegelevad turvalisusega seotud informatsiooni konfidentsiaalsusega, eriti mis puudutab kontrollaruaandeid ja liikmesriikide vastuseid.

Artikkel 18:

Nimetatud artikkel soovitab liikmesriikidel kehtestada käesoleva direktiivi rikkumise korral tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistusmeetmed.

Artikkel 19:

Nimetatud artikkel sisaldab liikmesriikide kohustust kehtestada mitte hiljem kui aasta jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumisest seadused, määrused ja rakendussätted, mis oleksid kooskõlas käesoleva direktiiviga.

Artikkel 20:

Sisaldab jõustumise üksikasju.

Artikkel 21:

Tegeleb käesoleva direktiivi adressaatidega.

I lisa :

Sisaldab sadama turvalisuse hindamise kehtestamise üksikasjalikke nõudeid.

II lisa:

Sisaldab sadamakaitse plaani kehtestamise üksikasjalikke nõudeid.

III lisa:

Sisaldab koolituse põhinõudeid.

IV lisa:

Sisaldab üksikasjalikke tingimusi tunnustatud sadmakaitse organisatsioonide kohta.

---

[7] EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

2004/0031 (COD)

Muudetud ettepanek

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIVI

sadamakaitse tugevdamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiku 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut[8],

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust[9],

võttes arvesse regioonide komitee arvamust[10],

tegutsedes kooskõlas asutamislepingu artiklis 251 sätestatud menetluskorraga[11]

ning arvestades, et:

(1) Ebaseaduslikud rünnakud ja terrorism on üheks suuremaks ohuks demokraatia ja vabaduse ideaalidele ning rahu väärtustamisele, mis on Euroopa Liidu olemuse põhituumaks.

(2) Inimeste, infrastruktuuri ja varustuse, kaasa arvatud transpordivahendid, turvalisust sadamates ja nendega seotud külgnevatel aladel peab kaitsma ebaseaduslike rünnakute ja nende poolt põhjustatud laastavate tagajärgede eest. Taoline kaitse oleks kasulik transpordi kasutajajatele, majandusele ja ühiskonnale.

(3) Kuupäev/kuu/2003 võttis Euroopa Liidu Euroopa Parlament ja Nõukogu vastu määruse (EÜ) nr …/…, mis puudutab turvalisust merel. Nimetatud määruses kehtestatud meetmed turvalisuse tagamiseks merel moodustavad ainult osa merega ühenduses olevate transpordiahelate piisava turvalisuse taseme saavutamiseks vajalikest meetmetest. Nimetatud määrus on piiratud parvlaevade ja vahetu laeva/sadama kokkupuuteala turvameetmete suhtes;

(4) Tugevaima võimaliku turvalisuse saavutamiseks mere- ja sadamatööstustes tuleks kasutusele võtta sadamakaitse meetmed. Need peaksid hõlmama laiemat ala kui laeva/sadama kokkupuuteala, kindlustades nõnda kogu sadamaala turvalisuse ja tagades, et vastavalt määrusesele (EÜ) nr …/… rakendatud turvameetmed saaksid kasu külgnevate alade tugevdatud turvalisusest. Neid meetmeid peaks rakendama

---

8 EÜT C […], […], lk […].
9 EÜT C […], […], lk […].
10 EÜT C […], […], lk […].
11 EÜT C […], […], lk […].

kõigis sadamates, mis hõlmavad ühte või rohkemat määrusese (EÜ) nr. …/… alla kuuluvatest aladest.

(5) Piiramata liikmesriikide siseriikliku julgeolekureeglite ja Euroopa Liidu asutamislepingu VI jao kohaste meetmete kohaldamist, tuleks teises deklaratiivses osas kirjeldatud kaitse eesmärkide saavutamiseks kasutusele võtta sobivad sadama julgeolekupoliitikaalased meetmed, mis sätestavad sadama piisava turvalisuse taseme loomise ühised standardid kõigis ühenduse sadamates.

(6) Liikmesriigid peaksid turvalisusega seotud sadamaala täpsete piiride ja vajaliku sadamakaitse kindlustamise erinevate meetmete tuvastamisel tuginema üksikasjalikele turvalisuse hindamistele. Taolised meetmed erinevad üksteisest vastavalt kehtestatud turvalisuse tasemele ja kajastavad erinevate sadamaaalade riskiprofiilide erinevusi;

(7) Liikmesriigid peaksid välja töötama sadamakaitse plaanid, mis täielikult teostavad sadama turvalisuse hindamise tulemusi. Turvameetmete efektiivse toimimise jaoks on vajalik ka ülesannete selge jaotamine kõigi asjassepuutuvate osapoolte vahel ja regulaarsed meetmete õppused. Ülesannete jaotamise ja õppuste korraldamise nõudest kinnipidamine sadamakaitse plaani raames aitab suuesti kaasa sadama turvameetmete ennetamis- ja taasatamistõhususele.

(8) **Ro-ro tüüpi reisiparvlaevad on eriti ohustatud ebaseaduslike rünnakute poolt, kuna need kannavad nii reisijaid kui lasti. Turvalisuse hindamiste põhjal tuleks võtta kasutusele vastavad meetmed, mis kindlustaksid, et autod ja kaubaveokid, mis on mõeldud transpordiks ro-ro tüüpi reisiparvlaevadel riigi- ja rahvusvahelistel marsuutidel, ei ohustaks parvlaeva, reisijaid, meeskonda ega lasti. Vajalikke meetmeid tuleks rakendada sadamas või sadama piiridesse jäävatel aladel, enne kui autod ja kaubaveokid sisenevad parvlaevale ja viisil, mis aeglustaks kogu tegevust nii vähe kui võimalik.**

(9) Liikmesriigid peaksid kindlustama, et sadamakaitset puudutavaid kohustusi tunnistavad kõik sellega seotud olevad osapooled. Liikmesriigid kontrollivad turvanõuete järgimist ja määravad igasse sadamasse tegevusse kindla vastutava asutuse, kinnitavad kõigi oma sadamate turvalisuse hindamisi ja sadamakaitse plaane, kehtestavad turvalisuse tasemed ja edastavad sellekohast teavet, tagavad,et meetmed on informatsiooniga hästi varustatud, rakendatud ja toimivad, ja sätestavad turvameetmete tõhususe ja valmisoleku tugevdamise sadamasisese nõuandesüsteemi kaudu.

(10) Liikmesriigid peaksid kinnitama kõiki hindamisi ja plaane ning kontrollima nende rakendamist sadamates. Rakendamise kontrolli efektiivsust peaks kontrollima komisjoni poolt läbi viidavate inspektsioonidega.

(11) Liikmesriigid peaksid kindlustama, et komisjoni ja liikmesriikide vaheliseks kontaktpunktiks saaks sadamakaitse keskpunkt.

(12) Käesolev direktiiv tunnistab põhiõigusi ja järgib eriti. Euroopa põhiõiguste hartas tunnistatud põhimõtteid.

(13) Käesoleva direktiivi rakendusmeetmed peaksid olema kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni

rakendamisvolituste kasutamise menetlused[12]. Käesoleva direktiivi rakendamise menetlus tuleks määrata kindlaks, võttes arvesse rahvusvaheliste vahendite arengut ja, vastavalt kogemusele, et käesoleva direktiivi lisades kehtestatud üksikasjalike sätete vastuvõtmisel või täiendamisel ei laiendataks käesleva direktiivi tegevuspiire;

(14) Kuna soovitatud tegevuse eesmärk, milleks on meretranspordi ja sadamapoliitika valdkonnas vajalike meetmete tasakaalustatud rakendamine, ei ole liikmesriikide poolt piisaval määral saavutatav ja on paremini saavutatav ühenduse tasemel, millest on tingitud ka käesoleva direktiivi üleeuroopaline tähtsus, võib ühendus võtta vastu meetmeid, mis on kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 kehtestatud volituse põhimõtetega. Käesolev direktiiv on vastavalt nimetatud artiklis kehtestatud proportsionaalsusega piiratud ühiste põhistandarditega sadamakaitse eesmärkide saavutamiseks ja ei hõlma midagi muud, mis jääb sellest eesmärgist kõrvale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1
Sisu

1. Käesoleva direktiivi põhieesmärk on, arvestades tahtlike ebaseaduslike rünnakute ohtu, võtta kasutusele ühenduse meetmed sadamakaitse tugevdamiseks.

   Direktiiv tagab ka, et vastavalt määrusesele (EÜ) nr …/… rakendatud turvameetmed saaksid kasu sadamaga külgnevate alade tugevdatud turvalisusest.

2. Lõigus 1 nimetatud meetmed on järgmised:

   a) Sadama turvameetmete üldreeglite kehtestamine;

   b) Nende reeglite rakendamise süsteemi kehtestamine;

   c) Reeglite järgimist kontrollivate süsteemide kehtestamine.

Artikkel 2
Tegevuspiirkond

1. Käesolev direktiiv hõlmab turvameetmeid, mis kehtivad inimeste, infrastruktuuri ja varustuse, kaasa arvatud transpordivahendid, kohta sadamates ja sadamaga külgnevatel aladel, kus need otseselt või kaudselt mõjutavad sadama turvalisust.

2. Käesoleva direktiiviga sätestatud meetmed kehtivad iga liikmesriigi alal paikneva sadama kohta, mis hõlmab ühte või rohkem määruse (EÜ) nr …/… alla kuuluvat sadamaala.

3. Liikmesriigid määravad käesoleva direktiivi jaoks kindlaks iga sadama piirid võttes nõutekohaselt avesse sadama turvalisuse hindamise tulemusi.

---

[12] EÜT L 184, 17.1.1999, lk 23.

4. Kui sadamaala piirid on liikmesriigi poolt kindlaks määratud määruse (EÜ) nr …/… raames, nii et need tõhusalt katavad kogu sadamaala, kehtivad käesoleva direktiivi asemel määrusega (EÜ) nr …/… kehtestatud sätted.

Artikkel 3
Definitsioonid

Käesoleva direktiivi raames:

1. tähistab "sadam" või "meresadam" piirkonda maismaal ja merel tegevuse ja varustuse jaoks, mis on mõeldud põhiliselt laevade vastuvõtmiseks, nende laadimiseks ja maha laadimiseks, kauba ladustamiseks, selle vastuvõtmiseks ja väljastamiseks ja reisijate laevale minekuks ja sealt maha tulekuks.

2. tähistab "laeva/sadama kokkupuuteala" vastastikuseid kokkupuuteid, mis toimuvad, kui laev on otseselt ja vahetult seotud sadamaasutuste personali, kauba või varustuse liikumisega laevale või laevalt.

3. tähistab "sadamaala" ala, kus toimub laeva/sadama kokkupuude; see hõlmab, vastavalt vajadusele, alasid, nagu ankrukohad, ootekaid ja merepoolsed lähenemisalad.

4. tähistab "merekaitse keskpunkt" iga liikmesriigi poolt tegevusse määratud organit, mis töötab komisjoni ja liikmesriikide vahelise kontaktpunktina ja aitab kaasa käesolevas direktiivis ja ka määruses (EÜ) nr …/….sätestatud mere turvameetmete rakendamisele, jälgib seda ja edastab sellekohast informatsiooni.

5. tähistab "sadamakaitse asutus" vastavas sadamas sadamakaitse eest vastutavat asutust.

Artikkel 4
Kooskõlastamine vastavalt määrusele (EÜ) nr …/….rakendatud meetmetega.

Liikmesriigid tagavad käesolevas direktiivis esitatud turvameetmete hoolika kooskõlastamise vastavalt määrusele (EÜ) nr …/…. rakendatud meetmetega.

Artikkel 5
Sadamakaitse asutus

1. Liikmesriigid määravad igasse sadamasse, mille kohta käesolev direktiiv on kehtiv, tegevusse sadamakaitse asutuse. Sadamakaitse asutuse võib määrata rohkem kui ühe sadama kohta.

2. Sadamakaitse asutus vastutab vajalike sadamakaitse meetmete tuvastamise ja rakendamise eest sadama turvalisuse hindamiste ja sadamakaitse plaanide kaudu.

3. Liikmesriigid võivad vastavalt määrusele (EÜ) nr …/…. määrata sadamakaitse asutusena tegevusse 'kompetentse merekaitse asutuse'.

Artikkel 6

Sadama turvalisuse hindamine

1. Liikmesriigid tagavad sadamate, mille kohta käesolev direktiiv on kehtiv, turvalisuse hindamisete läbiviimise. Need hindamised peaksid võtma arvesse sadama erinevate sektsioonide eripära ja vastavalt määrusele (EÜ) nr …/…. nende piiridesse jäävate sadamaalade hindamisi. Sadama turvalisuse hindamised peab kinnitama liikmesriik.

2. Iga sadma turvalisuse hindamine teostatakse kooskõlas käesoleva direktiivi I lisas sätestatud ükikasjalike nõuetega.

3. Sadama turvalisust võib hinnata vastavalt artiklile 12 tunnustatud sadamakaitse organisatsioon.

Artikkel 7

Sadamakaitse plaan

1. Liikmesriigid tagavad, et sadamate turvalisuse hindamise tulemusena koostatakse, korraldatakse ja ajakohatatakse sadamakaitseplaanid. Sadamakaitseplaanid peaksid hõlmama erinevate sadama piirkondade eripärasusi ja ühendama nende piiridesse jäävate sadamaalade sadamakaitseplaane, mida rakendatakse vastavalt määrusele (EÜ) nr …/…. . Sadamakaitse plaanid peab kinnitama liikmesriik. Plaane saab rakendada ainult siis, kui need on kinnitatud..

2. Sadamakaitse plaanid tuvastavad vastavalt artiklile 8 iga erineva turvalisuse taseme jaoks:

   a) menetluskorra, mida tuleb järgida;

   b) menetluskorra, mis tuleb kehtestada;

   c) tegevused, mida tuleb ette võtta.

3. Iga sadamakaitseplaan koostatakse kooskõlas käesoleva direktiivi II lisas sätestatud üksikasjalike nõuetega.

4. Sadamakaitseplaanid võib vastavalt artiklile 12 välja arendada tunnustatud sadamakaitseorganisatsioon.

5. Liikmesriigid tagavad, et sadamakaitseplaanide rakendamine toimub kooskõlas teiste sadamas läbiviidavate kontrolltegevustega.

6. Liikmesriigid tagavad, et viiakse läbi vastavad koolitused ja õppused, võttes arvesse III lisas loetletud koolituse põhinõudeid.

7. Sadamakaitseplaan tagab eriti, et riski hindamise põhjal viiakse rahvuslike pädevate asutuste poolt läbi vastavaid autosid ja kaubaveokeid, mida transporditakse samadel veesõidukitel, mille pardal sõidavad ka inimesed, puudutavad turvakontrollid.

See eriline nõue kehtib riikliku ja rahvusvahelise liikluse kohta; rahvusvahelise liikluse korral teevad riski hindamisel asjassepuutuvad liikmesriigid koostööd.

Artikkel 8
Turvalisuse tasemed

1. Liikmesriigid võtavad kasutusele sadama turvalisuse tasemete süsteemi.

2. Turvalisuse tasemeid on vastavalt määrusele (EÜ) nr …/…. kolm.

   – Turvalisuse tase 1 tähistab taset, mille puhul rakendatakse alaliselt miinimumnõuetele vastavat turvameetmeid;

   – Turvalisuse tase 2 tähistab taset, mille puhul kõrgendatud ohu korral rakedatakse vastavaid lisaturvameetmeid;

   – Turvalisuse tase 3 tähistab taset, mille puhul tõenäose või otsese ohu korral, kuigi rünnaku objekt ei pruugi kindlalt teada olla, rakendatakse tugevdatud spetsiifilisi turvameetmeid.

3. Turvalisuse tasemed määravad kindlaks liikmesriigid. Iga turvalisuse taseme puhul võivad liikmesriigid otsustada, et sadama eri piirkondades rakendatakse erinevaid turvameetmeid, sõltuvalt sadama turvalisuse hindamise tulemusest.

4. Liikmesriigid teatavad igast kehtestatud turvalisuse tasemest ja sellekohastest muudatustest. Infot turvalisuse tasemete kohta jagatakse parajasti-piisava-informeerimise põhimõttel kooskõlas sadamakaitseplaaniga.

Artikkel 9
Sadamakaitse inspektor

1. Igasse sadamasse määratakse ametisse sadamakaitseinspektor. Igas sadamas on oma sadamakaitseinspektor. Väikestes külgnevates sadamates võib olla ühine sadamakaitseinspektor.

2. Sadamakaitse inspektor on kontaktisikuks sadamakaitsealastes küsimustes ja neil peaks olema piisavalt teadmisi kohaliku olukorra suhtes ja võimu, et kindlustada sadama turvalisuse hindamise ja sadamakaitseplaanide väljatöötamine, ajakohastamine ja järgimine.

3. Kui sadamakitse inspektor ei ole sama, kes vastavalt määrusele (EÜ) nr …/…. on sadamaala(de) turvainspektor(id), peab nende vahel toimuma tihe koostöö.

Artikkel 10
Sadamakaitse komitee

1. Liikmesriigid tagavad, et moodustatakse sadamakaitsekomiteed, mis annavad praktilist nõu sadamatele, mille kohta käsolev direktiiv kehtiv on, välja arvatud juhtudel, kui sadama eripära tõttu on taolised komiteed üleliigsed.

2. Sadamakaitse komiteede koosseis võib erinevates sadamates olla erinev, kuid peaks igal juhul esindama sadama tegevus- ja riigiasutusi. Komitee töötab parajasti-piisava-informeerimise põhimõttel.

Artikkel 11
Ülevaatamised

1. Liikmesriigid tagavad, et sadama turvalisuse hindamised ja sadamakaitse plaanid vaadatakse üle iga kord, kui toimuvad turvalisusealased muudatused. Neid peab üle vaatama vähemalt iga viie aasta järel. Ülevaatamise korral peab sadama turvalisuse hindamised ja sadamakaitse plaanid kinnitama liikmesriik. Ülevaadatud plaani saab rakendada ainult juhul, kui see on kinnitatud.

2. Sadama turvalisuse hindamiste ja sadamakaitseplaanide ülevaatamised võib vastavalt artiklile 12 välja arendada tunnustatud sadamakaitseorganisatsioon.

Artikkel 12
Tunnustatud sadamakaitse organisatsioon

Liikmesriigid võivad käesolevas direktiivis sätestatud eesmärgiga määrata ametisse tunnustatud sadamakaitse organisatsioonid. Tunnustatud sadamakaitseorganisatsioonid peavad vastama IV lisas sätestatud nõuetele.

Artikkel 13
Sadamakaitse keskpunkt

Liikmesriigid määravad sadamakaitse seisukohalt tegevusse määrusega (EÜ) nr …/…. kehtestatud mere ja sadamaala kaitse keskpunkti.

Sadamakaitse keskpunkt edastab komisjonile nende sadamate nimekirja, mida käesolev direktiiv puudutab.

Sadamakaitse keskpunkt koostab ja peab nimekirja sadamakaitse asutuste ja sadamakaitse inspektorite kontaktandmete kohta. See nimekiri edastatakse komisjonile ja ajakohastatakse vastavalt toimunud muudatustele.

Artikkel 14
Rakendamise ja nõuetele vastavuse kontroll

1. Liikmesriigid kehtestavad süsteemi, mis kindlustab adekvaatse ja regulaarse sadamakaitse plaanide ja nende rakendamise jälgimise.

2. Kuus kuud pärast artiklis 19 nimetatud kuupäeva alustab komisjon koostöös artiklis 13 nimetatud keskpunktidega kontrollide sarja, mis sisaldab ka nõuetekohaste sadamate kontrolli, et kontrollida käesoleva direktiivi rakendamist liikmesriikide poolt. Need kontrollid võtavad arvesse keskpunktide poolt antud informatsiooni, kaasa arvatud kontrollaruandeid. Taoliste kontrollide läbi viimise kord võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõigus 2 nimetatud menetluskorraga.

3. Komisjoni poolt taolisi lõiguga 2 kooskõlas olevaid kontrolle läbi viima volitatud ametkonnad teostavad oma võimu komisjoni poolt väljastatud kirjaliku volikirja alusel, milles on täpsustatud kontrolli sisu, eesmärk ja alguskuupäev. Komisjon teavitab aegsasti enne kontrolle neid liikmesriike, keda kontrollid puudutavad.

   Vastav liikmesriik võimaldab taolist kontrolli ja tagab, et asjassepuutuvad organid või isikud seda samuti teeksid.

4. Komisjon edastab kontrollaruande vastavale liikmesriigile, kes kolme kuu jooksul aruande kättesaamisest esitab puuduste parandamiseks rakendatud meetmete vajalikud üksikasjad. Aruanne ja vastused edastatakse artiklis 16 nimetatud komiteele.

Artikkel 15
Kohandamised

I ja IV lisas kehtestatud sätteid võib muuta kooskõlas artikli 16 lõigus 2 nimetatud menetluskorraga, laiendamata käesoleva direktiivi tegevuspiire.

Artikkel 16
Komitee menetluskord

1. Komisjoni abistab määrusega (EÜ) nr …/…. kehtestatud komitee koos sinna kuuluvate liikmesriikide esindajatega, mida juhatab komisjoni esindaja.

2. Käesolevale lõigule viitamise korral on kehtivad otsuse 1999/468/EÜ [13] artiklid 5 ja 7, vastavalt otsuse artiklile 8.

   Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõigus 6 kehtestatud perioodiks määratakse üks kuu.

Artikkel 17
Konfidentsiaalsus ja informatsiooni levitamine

1. Käesoleva direktiivi rakendamisel võtab komisjon vastavalt komisjoni otsusele 2001/844/EÜ, ECSC, Euratom [14] kasutusele vastavad meetmed, et kaitsta informatsiooni, mille kohta kehtivad konfidentsiaalsusnõuded ja millele komisjonil on juurdepääs või mida edastatakse liikmesriikidele.

   Liikmesriigid rakendavad vastavaid meetmeid kooskõlas sellealaste siseriiklike õigusaktidega.

2. Personal, kes teostab turvakontrolle või tegeleb käesoleva direktiiviga seotud konfidentsiaalse informatsiooniga, peab olema selle liikmesriigi poolt, mille kodakondsus vastaval personalil on, hoolikalt kontrollitud.

---

[13] EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.
[14] EÜT L 317, 3.12.2001, lk 1.

3. Piiramata Euroopa parlamendi ja nõukogu[15] määrusega (EÜ) nr. 1049/2001 kehtestatud üldise õiguse kohaldamist dokumentidele ligipääsemiseks, on artikli 14 lõigus 4 nimetatud kontrollaruanded ja liikmesriikide vastused salajased ega kuulu avaldamisele. Need on kättesaadavad vaid vastavatele asutustele, mis edastavad need asjaosalistele parajasti-piisava-informeerimise põhimõttel kooskõlas siseriiklike kohaldatavte reeglitega tundliku informatsiooni levitamise kohta.

4. Liikmesriigid käsitlevad kontrollaruannete ja liikmesriikide vastuseid, kui need puudutavad teisi liikmesriike, võimalikkuse piires ja kooskõlas siseriikliku kohaldatava seadusega kui konfidentsiaalset informatsiooni.

5. Seni, kuni pole kindel, et kontrollaruandeid ja vastuseid ei avalikustata, peab komisjon asjassepuutuvate liikmesriikidega nõupidamisi.

Artikkel 18
Sanktsioonid

Liikmesriigid tagavad, et siseriiklike sätete rikkumise korral, mis on vastu võetud vastavalt käesolevale direktiivile, rakendatakse tõhusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid sanktsioone.

Artikkel 19
Rakendamine

1. Liikmesriikides peavad jõustuma käesoleva direktiiviga kooskõlas olevad seadused, määrused ja rakendussätted hiljemalt [...] [aasta pärast käesoleva direktiivi jõustumist]. Liikmesriigid informeerivad sellest viivitamatult komisjoni.

   Kui liikmesriigid võtavad vastu nimetatud sätted, peavad need säilitama viite käesolevale direktiivile või peab sellekohane viide olema lisatud nende ametlikul avalikustamisel. Kuidas sellekohased viited tehakse, määravad kindlaks liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile siseriikliku seaduse põhisätete teksti, mis on vastu võetud valdkonnas, mida käesolev direktiiv puudutab.

Artikkel 20
Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeva pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas.*

[15] EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43

Artikkel 21
Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Koostatud Brüsselis,

Euroopa Parlamendi nimel	*nõukogu nimel*
President	*President*

I LISA
Sadama turvalisuse hindamine

Sadama turvalisuse hindamine on sadamakaitseplaani väljatöötamise põhialuseks ja selle hilisemaks rakendamiseks. Sadama turvalisuse hindamine võtab vaatluse alla vähemalt need järgmised elemendid:

– Tähtsa vara ja infrastruktuuri, mis vajab kindlasti kaitsmist, tuvastamine;

– Varadele ja infrastruktuurile võimaliku ohu ja selle tõenäosuse tuvastamine, eesmärgiga võtta kasutusele ja prioriteerida vastavad turvameetmed;

– Vastumeetmete ja menetlustes tehtud muutuste ja nende haavatavuse vähendamise efektiivsuse taseme tuvastamine, väljavalimine ja prioritiseerimine ja

– Nõrkade punktide, kaasa arvatud inimtegur infrastruktuuris, põhimõtted ja menetlused, tuvastamine.

Selle eesmärgiga hõlmab hindamine vähemalt järgmisi aspekte:

– kõigi sadama turvalisuse seisukohalt oluliste piirkondade tuvastamine, määrates sellega kindlaks ka sadama piirid. See hõlmab ka juba määruse (EÜ) nr …/…. alla kuuluvaid sadamaalasid, millede riski hindamine on põhialuseks turvalisuse hindamisele;

– sadamaala ja teiste sadamakaitse meetmete kokkupuutest tulenevate turvalisusealaste probleemide tuvastamine;

– riskigruppide tuvastamine sadama personali hulgas;

– vajaduse korral sadama osadeks jaotamine vastavalt ebaseaduslike rünnakute sihtmärgiks saamise tõenäosusele. Piirkondi ei hinnata mitte ainult nende võimalikuks sihtmärgiks saamise otsese profiili järgi, vaid ka nende võimaliku läbipääsuks olemise järgi, kui rünnatakse naaberalasid;

– riski variatsioonide, näiteks aastaajast sõltuvate riskide tuvastamine;

– iga alampiirkonna eripäraste krakteristikute, nagu asukoht, ligipääs, energiavarustus, kommunikatsioonisüsteem, omanik, kasutajad ja teised turvalisuse seisukohalt olulised elemendid tuvastamine;

– iga alampiirkonna võimalike ohustsenaariumite tuvastamine. Infrastruktuur, last, pagas, inimesed ja antud ala transpordivahendid võivad olla tuvastatud ohu sihtmärgiks või kuuluda ohustsenaariumis väljatöötatud suuremasse alasse;

– ohustsenaariumi võimalike tagajärjede tuvastamine. Tagajärjed võivad mõjutada rohkem kui ühte alampiirkonda. Tuvastada tuleks nii otsesed kui ka kaudsed tagajärjed. Erilist tähelepanu tuleks pöörata inimohvreid nõudvale ohule;

– ebaseaduslike rünnakute võimalike kobarefektide tuvastamine;

– iga alampiirkona haavatavate punktide tuvastamine;

– kõikide kogu sadama turvalisuse seisukohalt oluliste organisatoorsete aspektide tuvastamine, kaasa arvatud turvalisusega seotud olevate asutuste jagunemine, olemasolevad reeglid ja menetluskorrad;

– kogu sadamat puudutava turvalisuse haavatavate punktide, mis on seotud organisatoorsete, seadusandlike ja menetluskorra aspektidega, tuvastamine;

– kriitiliste haavatavuste vähendamiseks mõeldud meetmete, menetluste ja tegevuse tuvastamine. Erilist tähelepanu tuleks pöörata sissepääsu kontrollimise või kogu sadamale või teatud sadama piirkondadele sissepääsu piiramise vajadusele ja vahenditele; siia alla kuulub ka reisijate, sadama või teiste töötajate, külastajate ja laevameeskondade tuvastamine, piirkonna või tegevuse kontrollimise nõuded ning lasti ja pagasi kontroll. Meetmed, menetlused ja tegevus peaksid olema vastavuses tuvastatud ohuga, mis võib erinevates sadama piirkondades olla erinev;

– sadamakaitse tugevdamist toetava organisatoorse struktuuri tuvastamine;

– tuvastada, kuidas turvalisuse taseme kõrgendamisel tugevdada meetmeid, menetlusi ja tegevust;

– eriliste nõuete tuvastamine kehtestatud turvaprobleemide, nagu ‘kahtlane’ laadung, pagas, punker, varustus või isik, tundmatu pakk, äratuntav oht (nt pomm), lahendamiseks. Need nõuded peaksid analüüsima probleemide kohapeal lahendamise või nende turvaalasse transportimise soovitatavuse võimalusi;

– tagajärgede piiramiseks ja leevendamiseks mõeldud meetmete, menetluste ja tegevuse tuvastamine;

– ülesannete jaotamise tuvastamine, mis võimaldaks tuvastatud meetmete, menetluste ja tegevuse nõuetekohast ja korrektset rakendamist;

– pöörata vastavalt vajadusele erilist tähelepanu suhetele teiste kaitseplaanidega (nt sadamaala kaitseplaanid) ja teiste juba olemasolevate turvameetmetga. Tähelepanu peaks pöörama ka suhetele teiste vastutegevusplaanidega (nt õlilekke vastutegevusplaan, sadama erakorraliste olukordade plaan, meditsiinilise sekkumise plaan, tuumakatastroofi plaan jne);

– kommunikatsiooninõuete tuvastamine meetmete ja menetluste rakendamiseks;

– pöörata erilist tähelepanu turvalisuse seisukohalt tundliku informatsiooni avalikustamise eest kaitsmise meetmetele. Asjassepuutuvate osaliste kui ka üldsuse parajasti-piisava-informeerimise nõuete tuvastamine.

II LISA
Sadamakaitse plaan

Sadamakaitseplaan sätestab sadama julgeoleku korraldamise. Plaan põhineb sadama turvalisuse hindamise tulemustele. Plaan sätestab kindlad üksikasjalikud meetmed. See sisaldab kontrollsüsteemi, mis võimaldab vajaduse korral võtta kasutusele vajalikke parandusmeetmeid.

Sadamakaitseplaan põhineb järgmistel põhiaspektidel:

– Kõigi sadamakaitse seisukohalt oluliste piirkondade kindlaks määramine. Meetmed, menetlused ja tegevus võivad erinevates alampiirkondades varieeruda, olenevalt sadama turvalisuse hindamise tulemustest. Mõnedes alampiirkondades on tõepoolest vaja rakendada tugevaimad ennetamismeetmeid kui teistes. Erilist tähelepanu tuleks pöörata sadama turvalisuse hindamisel tuvastatud alampiirkondade kokkupuutealadele;

– Erinevate turvalisuse karakteristikutega piirkondade erinevate turvameetmete koordineerimise tagamine;

– Võimaldada vajaduse korral vastavalt sadama erinevatele piirkondadele, erinevatele turvalisuse tasemetele ja spetsiifilisele informatsioonile erinevate meetmete rakendamist.

Nendele põhiaspektidele tuginedes määrab sadamakaitse plaan kindlaks ülesanded ja spetsiifilised tööplaanid järgmistes valdkondades:

– sissepääsu nõuded. Teatud alade suhtes jõustuvad nõuded ainult siis, kui turvalisuse tasemed ületavad minimaalse taseme. Sadamakaitseplaan peaks hõlmama kõiki nõudeid ja üleminekupiire;

– ID, pagasi ja lasti kontrollimise nõuded. Alampiirkondade suhtes võivad nõuded kehtida või mitte; erinevates alampiirkondades võivad nõuded kehtida täielikult või mitte. Alampiirkonda sisenevaid või seal viibivaid isikuid võib kontrollida. Sadamakaitse vastab sadama turvalisuse hindamise tulemustele, mis on iga alampiirkonna turvanõuete ja turvalisuse taseme tuvastamise vahendiks. Kui sadamakaitse eesmärkidel võetakse kasutusele eri ID-kaardid, tuleks sisse viia sellealased erimenetlused, taoliste dokumentide kasutaja kontrollimine ja dokumendi tagastamine. Taolised menetlused peaksid erimeetmete rakendamise puhul võtma arvesse teatavate sadamat läbivate gruppide eripärasusi, et vähendada sissepääsu kontrollimise nõuete negatiivset mõju. Erinevad kategooriad peaksid olema vähemalt meremeeste, ametiisikute, sadamatöötajate, seal regulaarselt töötavate või viibivate inimeste, sadamas elavate ja seal aeg-ajalt töötavate ja viibivate inimeste jaoks;

– koostöö lasti kontrolli, pagasi ja reisijate kontrolli asutuste vahel. Vajaduse korral näeb plaan ette nimetatud asutuste informatsiooni ja kontrollsüsteemide, kaasa arvatud saabumise-eelsed kontrollsüsteemid, ühendamist;

– menetlused ja meetmed kahtlase lasti, pagasi, punkri, varustuse või isikuga seotud situatsioonide lahendamiseks, kaasa arvatud turvaala kindlaks määramine ja teised sadamakaitse turvalisusealased probleemid ja rikkumised;

– alampiirkondade või seal läbiviidava tegevuse kontrollimise nõuded. Nii vajalikud kui ka võimalikud tehnilised lahendused määratakse kindlaks tuginedes sadama turvalisuse hindamisele;

– viidad. Piirkonnad, mille kohta kehtivad teatud nõuded (sissepääs ja/või kontroll), peaks varustama vastavate viitadega. Kontrollimise ja sissepääsu nõuded võtavad arvesse kõiki asjassepuutuvaid seadusi ja tavasid. Kontrolltegevusele tuleks viidata, kui seda nõuavad siseriiklikud õigusaktid;

– kommunikatsioon ja julgeolekukontroll. Kogu oluline julgeolekualane informatsioon tuleb edastada vastavalt julgeolekukontrolli standarditele, mida plaan sisaldab. Arvestades teatud informatsiooni tundlikkust, toimub info edastamine parajasti-piisava-informeerimise põhimõttel, kuid vastavalt vajadusele võib avalikkuse teavitamise korral võtta kasutusele vajalikud menetlused. Julgeolekukontroll moodustab osa sadamakaitseplaanist ja on suunatud turvalisuse seisukoha pealt tundliku informatsiooni kaitsmisele avalikustamise eest.

– turvalisust puudutavatest vahejuhtumitest teatamine. Kiire reageerimise tagamiseks peaks sadamakaitseplaan sätestama kindlad turvalisusega seotud vahejuhtumitest sadamakaitse inspektorile või/ja pädevale sadamakaitse asutusele teatamise nõuded.

– teiste ennetamist puudutavate plaanide ja tegevuste ühendamine. Plaan peaks eriti tegelema teiste ennetamist ja kontrollimist puudutavate sadamas kasutusel olevate tegevuste ühendamisega.

– teiste vastutegevusplaanide ühendamine ja/või spetsiifiliste vastutegevusmeetmete, -menetluste ja -tegevuse kaasamine. Plaan peaks täpsustama teiste vastutegevus- ja hädaolukorraplaanide ühendamise ja nendega kooskõlas tegutsemise üksikasjad. Konfliktid ja puudused tuleks lahendada.

– koolituse ja õppuste nõuded.

– toimiv sadamakaitse organisatsioon ja tegutsemisviisid. Sadamakaitse plaan täpsustab sadamakaitse organisatsioonide, nende ülesannete jaotamise ja tegutsemisviiside üksikasjad. Plaan täpsustab, kui see peaks vajalik olema, sadamaala ja laevade turvainspektorite vahelise koostöö üksikasjad. Plaan määrab üldjoontes kindlaks sadamakaitse komitee ülesanded juhul, kui taoline komitee olemas on.

– sadamakaitseplaani ajakohastamise ja kohandamise menetluskord.

III LISA
Koolituse põhinõuded

Erinevat liiki õppuseid, milles võivad osaleda sadamaala turvainspektorid, liikmesriikide asjassepuutuvad ametiisikud, ettevõtte või kui võimalik ka laevade turvainspektorid, tuleks korraldada vähemalt kord kalendriaasta jooksul ja mitte harvemini kui 18 kuu tagant. Ettevõtte või laevade turvainspektorite osalemise nõuded tuleks kehtestada pidades silmas laeva turvalisust ja töös osalemist. Nimetatud õppused peaksid kontrollima kommunikatsiooni, koordinatsiooni, abivahendite kättesaadavust ja reageerimist. Õppused võivad olla:

(1) täismahus ja otsesed;

(2) lauatagune simulatsioon või seminar või

(3) ühendatud teiste õppustega nagu hädaolukorrale reageerimine või teised sadamas toimuvad riiklike asutuste õppused.

IV LISA
Tunnustatud sadamakaitse organisatsiooni tingimused

Tunnustatud sadamakaitseorganisatsioon peaks vastama järgmistele tingimustele:

(1) eriteadmised sadamakaitse oluliste aspektide kohta;

(2) vajalikud teadmised sadamategevuse kohta, kaasa arvatud teadmised sadama ülesehituse kohta;

(3) vajalikud teadmised sadamakaitset mõjutavate teiste turvalisuse seisukohalt oluliste tegevuste kohta;

(4) oskus määrata kindlaks võimalikud ohud sadama turvalisusele;

(5) suutlikkus hoida ja parandada oma töötajaskonna erialaseid teadmisi;

(6) suutlikkus jätkuvalt kontrollida oma töötajaskonna usaldusväärsust;

(7) suutlikkus kasutada vajalikke meetmeid, et vältida turvalisuse seisukohalt tundliku informatsiooni ebaseaduslikku avalikustamist või sellele juurdepääsu;

(8) teadmised vastavate siseriiklike ja rahvusvaheliste õigusaktide ja julgeolekunõuete kohta;

(9) teadmised praeguse hetke julgeoleku mudelite ja sellealaste ohtude kohta;

(10) oskus ära tunda ja üles leida relvad, ohtlikud ained ja seaded;

(11) oskus diskrmineerimata karakteristikute ja käitumislike mudelite järgi ära tunda isikud, kes on tõenäoliselt ohuks sadama turvalisusele;

(12) teadmised turvameetmetest möödahiilimise võtete kohta;

(13) teadmised kaitse- ja valvevahendite ning -süsteemide ja nende tegevuspiiride kohta.

Tunnustatud sadamakaitseorganisatsioon, mis on hinnanud sadama turvalisust või taolist hindamise ülevaatamist, ei tohi koostada või üle vaadata sama sadama sadamakaitseplaani.

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

Policy area(s): Inland, air and maritime transport policy

Activit(y/ies): Implementation of port security measures and the monitoring thereof

TITLE OF ACTION: DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ON ENHANCING PORT SECURITY

1. BUDGET LINE(S) + HEADING(S)

06 ~~02 03 02~~ **07 01** Transport security
06 01 04 13 Transport security administrative management
06 02 11 03 Committees

2. OVERALL FIGURES

2.1 Total allocation for action (Part B): See point 6.1

2.2 Period of application:

Indefinite, starting in 2006

2.3 Overall multi-annual estimate of expenditure

(a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention) *(see point 6.1.1)*

€ million (to three decimal places)

	Year 2004	2005	2006	2007	2008	2009 and subs. years	Total
Commitments	0	0	0.142	0.126	0.**126** ~~276~~	0.126	0.**520** ~~670~~
Payments	0	0	0.142	0.126	0.**126** ~~276~~	0.126	0.**520** ~~670~~

b) Technical and administrative assistance and support expenditure *(see point 6.1.2)*

Commitments	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**
Payments	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**

Subtotal a+b							
Commitments	0	0	0.142	0.126	0.276	0.126	0.670
Payments	0	0	0.142	0.126	0.276	0.126	0.670

(c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure *(see points 7.2 and 7.3)*

Commitments/ payments	0	0	1.028	0.991	0.991	0.991	4.001

TOTAL a+b+c							
Commitments	0	0	1.170	1.117	1.267	1.117	4.671
Payments	0	0	1.170	1.117	1.267	1.117	4.671

2.4 Compatibility with financial programming and financial perspective

New action

[X] Proposal is compatible with existing financial programming.

[...] Proposal will entail reprogramming of the relevant heading in the financial perspective.

[...] Proposal may require application of the provisions of the Interinstitutional Agreement.

2.5 Financial impact on revenue[16]

[X] Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure).

3. BUDGET CHARACTERISTICS

Type of expenditure		**New**	**EFTA contribution**	**Contributions from candidate countries**	**Heading in financial perspective**
NCE	NDA	NO	NO	NO	**No** 3

4. LEGAL BASIS

Article 80(2) of the EC Treaty

[16] For further information, see separate explanatory note.

5. DESCRIPTION AND GROUNDS

5.1 Need for Community intervention[17]

5.1.1 Objectives pursued

After the events of September 11th 2001, the European Union reiterated its support to the global community in developing all necessary means of dealing with the terrorist threat. Consequently, the EU developed legislation on aviation security and turned to the problem of terrorist gateways through international maritime transport. A recent document of the OECD[18] summarises the terrorist threat to which maritime transport, including ports, is exposed.

The IMO Diplomatic Conference on 12 December 2002 adopted amendments to the SOLAS Convention and the related ISPS-Code on a security regime for international maritime shipping and the ship/port interface.

The results of the IMO Diplomatic Conference are in the process of being incorporated into EU legislation in the form of a regulation to ensure a uniform application. Parts of the non-mandatory elements of the ISPS Code will be made mandatory and there will be fine-tuning of the IMO texts to address the specific conditions in the EU.

However, the scope of IMO rules limits the field of application to international shipping and the ship/port interface. Although already a significant breakthrough, this limited scope leaves an unwanted void in security since the areas beyond the ship/port interface fall outside the coverage. This is the inevitable consequence of the way these new security rules were adopted: they were tailored as amendments to an existing international convention. It was equally recognised that considerable additional work was required to address the issue of port security beyond the ship/port interface. A joint IMO/ILO working group is working on detailed guidance on port security; it may take time to develop. Elsewhere this temporary void is already being addressed. This is done by applying all new IMO rules to the entire port (US approach), or by adopting additional security measures with a direct or indirect impact on ports (national port security measures in EU Member States, the US rules like the Container Security Initiative-CSI, Container Trade Partnership-CTPAT, 24 hour advance notification rule, etc.).

In view of the above, a community directive on port security is considered necessary to:

– provide the Member States with a uniform framework to enhance security in ports;

– establish a uniform approach to integrate key maritime and non-maritime port areas in an overarching port security framework;

– support Member States in developing secure ports both towards maritime transport and towards landside population, as well as vis-à-vis the marine and land environment;

– ensure uniform conditions throughout the European Union for access to and control of markets and activities associated with the port sector.

---

17 For further information, see separate explanatory note.

18 OECD, Directorate for Science, Technology and Industry, Maritime Transport Committee, Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact, July 2003.

5.1.2 Measures taken in connection with ex ante *evaluation*

Between February and December 2002 the Member States and the Commission participated in three IMO technical sessions and a diplomatic conference devoted to urgent consideration of the security of international maritime transport. The community considers that this requires priority action.

During this lead period it became clear that security does not start or end in the vicinity of the ship (the ship/port interface). For optimal effectiveness, transport security should ultimately cover the entire supply chain from seller to purchaser. Within this supply chain port security has been repeatedly emphasised as being critical to overall transport security (Commission communication on enhancing maritime transport security, WCO, US Maritime Security Bill, CTPAT). Most notably:

– Without security in the port area adjacent to the ship/port interface, the risk of 'contamination' of the secured port facility is considered to be high. Therefore, one can consider that saving on costs for basic preventive port security measures would be strongly outweighed by the cost of having to add costly additional security checks at the ship/port interface.

– Industry has indicated on several occasions that it will have invested considerable amounts by July 2004 in the development of ship and port facility security measures. Consequently there is a wish to eliminate clear security voids (such as insufficient or non-existing port security measures) which could lessen the effectiveness of these investments. In view of the geographic mix of facilities and non ship/shore areas within ports, voids in general port security could indeed pose problems to the security of the ship/port interfaces.

In other parts of the world satisfactory port security is already considered to be part of the requirements for securing maritime trade. Satisfactory levels of port security may, in addition to compliance with the ISPS Code, develop into preconditions for unrestricted trade flows from these ports.

Irrespective of the negative signal the EU would send out if it were to neglect its own ports' security beyond the ship/port interface, the costs of 'doing nothing' may well, in case of a successful terrorist attack, rise to alarming levels. Firstly, the preservation of human lives is an aim in itself. Secondly, the terrorist threat and the resulting fear directly impacts on the efficiency of the global economy. Thirdly, in case of a successful attack it is likely that, as a reaction, many ports could be closed temporarily to reassess their security level and the actual threat. The port in which an attack was carried out may obviously incur enormous damage to installations and trade image.

The economic costs *strictu senso* can be illustrated by a few examples given by the OECD:[19]

A labour dispute in US western coast ports resulted in a 10 day lock out in these ports. A moderate estimate calculated the resulting costs at US$ 467 million.Shippers indicated their intent to change their entire logistic chains, with rocketing costs, had the lock out continued.

[19] OECD, op.cit.

– US average stock levels have been reduced over the 1990s from 1.57 months to 1.36 months in 2001. In 2002 average stocks rose to 1.43 months. This evolution, due to uncertainty and fear for supply stability, has eliminated the progress of half a decade and represents for the US an extra capital cost of US$ 50-80 bn.[20]

– A full scale simulation of container bombs entering the US, partly caught in port, partly slipping through in the logistic chain, resulted in a total estimated cost of US$ 58 bn.[21] It would also take up to 92 days before port backlogs were completely eliminated. This estimate takes only into account costs arising in the US, and therefore neglects the resulting costs elsewhere.

A uniform port security framework in all EU ports will reduce security related inter-port competition within EU boundaries. As regards third countries, it will remove any incentive to compare EU ports with regard to their respective security. Hence a port security directive will minimise or eliminate undesirable competitive distortions.

Finally, it should be mentioned that additional labour can be expected. The bulk of this additional labour will be related to implementing the ISPS Code. However also in port security, new labour opportunities might arise.

5.1.3 Measures taken following ex post *evaluation*

None/Not applicable.

5.2 Actions envisaged and budget intervention arrangements

The directive requires each Member State to identify the boundaries of the ports subject to the directive. Member States should outline a security policy for these areas and ensure that security assessments and appropriate security plans are established and updated. The introduction and implementation of each national port's security policy must be monitored by a national central authority. For the purposes of reaching a desired common level of implementation, the directive includes priority issues in its Annex for the port security assessment and the port security plan.

As the overall scheme must be consistent to ensure its reliability at EU level the Commission is called on to carry out inspections to verify implementation of the national plans adopted pursuant to this directive.

5.3 Methods of implementation

Direct management by the Commission using regular or outside staff.

Since any compliance monitoring would begin only 18 months after the compliance monitoring carried out under the maritime security regulation, and given the inevitable link between the monitoring of maritime security and of port security, it is proposed to use the expertise gained by the compliance monitors to carry out the monitoring under this Directive.

However, in order to introduce into the monitoring process the necessary element of specific port security expertise, eight additional port security inspectors would be required (see 7.1 below).

---

[20] The Friction Economy, in: Fortune, February 2003; Bowserbox, D and Closs, D., Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy, in: Traffic World, April 2002.

[21] Conference Board, Booz Allen Hamilton, October 2002.

6. FINANCIAL IMPACT

6.1 Total financial impact on Part B (over the entire programming period)

The cost of this scheme is calculated by adding up the individual costs on an annual basis, starting in 2006, when the proposed Community action is estimated to have fully become operational.

6.1.1 Financial intervention

The directive provides for a monitoring and inspection exercise to be carried out by the Commission. It is expected that, as from 2006, approximately 84 inspection visits will be carried out each year (5 days per port * €1500). ~~Monitoring and inspection will be accompanied by meetings of experts. A study on implementation and possible future initiatives should be carried out in 2008 (i.e. two years after the directive has become operational).~~

The Commission also intends to commission a study to evaluate the impact and the effectiveness of the measures adopted. Such a study should be conducted in 2008, and then every three years. Such regular evaluation is necessary to enable the Commission to propose, via the committee procedure, any adjustments to the proposed system which might prove necessary. The unit cost of each study is estimated at €150 000.

Inspection visits: for the calculation of the number of inspection visits, see 7.1. In the first year an additional cost for on-site working equipment (laptop PCs) is expected.

6.1.1 Financial intervention

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 and subsequent years	Total
~~(a) Studies~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0.150~~	~~Every 3 years~~	~~0.150~~
a~~(b)~~ Meetings of experts	0	0	0	0	0	0	0
b~~(c)~~ Inspection visits	0	0	0.126	0.126	0.126	0.126	0.504
c~~(d)~~ Working equipment	0	0	0.016	0	0	Upon depreciation	0.016
TOTAL	0	0	0.142	0.126	0.**126**~~27 6~~	0.126	0.**520** ~~654~~

(If necessary, explain the method of calculation.)

6.1.2 Technical and administrative assistance, support expenditure and IT expenditure (commitment appropriations)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 and subsequent years	Total
(a) **studies** ~~none~~		0			0,**150**	**Every 3 years**	0,**150**
(b) none	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**

(If necessary, explain the method of calculation.)

7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

7.1 Impact on human resources

This directive requires compliance monitoring. It is proposed that this be based on the experience gained from similar monitoring carried out pursuant to the maritime security regulation.

In order to identify the required number of Inspectors six parameters are relevant:

– Inspections should be performed by two inspectors together;

– Compliance monitoring should include the inspection of national security monitoring systems at a rate of one third per annum. Since ports are operated in a maximum of 20 Member States ~~(present and accession countries)~~, the present estimate is foreseen 7 inspections per year;

– A study on port security measures in EU ports identifies 769 ports in the EU ~~and Accession countries,~~ based upon Lloyds Fairplay data. Compliance monitoring of the application of this directive should be performed by means of spot checks in ports at a rate of 10% p.a. of all identified ports;

– Compliance monitoring, preparation, travel and follow-up is expected to represent a workload of 1 working week per inspection;

– Inspectors will perform their inspections every second week

This results in about 20 inspections per year per inspector (assuming 40 working weeks a year). For inspections, teams of 2 inspectors are required thus resulting in 2 inspectors performing 20 inspections per annum. 10% of 769 ports is about 77 ports a year. 1/3rd of all national security systems represents 7 inspections a year; bringing the total to at least 84 inspections a year. As a consequence 8 inspectors are required for these inspections. As working equipment, 8 laptops are required, at a unit price of € 2000.

One administrator will be in charge of the entire process.

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources		Total	Description of tasks deriving from the action
		Number of permanent posts	Number of temporary posts[22]		
Officials or temporary staff	A	1	8		Principal administrator (existing) Administrator Security inspectors
			0		
	B	0	0		Administrator's assistant
	C	0			Secretaries of the inspectorate
Total		1	8	9	

7.2 Overall financial impact of human resources

Type of human resources	Amount (€)	Method of calculation *
Officials	108 000	Average cost of Commission officials, including overheads (€108 000/year/official)
Temporary staff	864 000	
Total	972 000	

The amounts are total expenditure for twelve months.

[22] ~~These figures are based on the assumption that the European Maritime Safety Agency has sufficient staff to perform the tasks assigned to it by Article 10(7) of the proposal for a Regulation.~~

7.3 Other administrative expenditure deriving from the action

Committee of experts: one-day meetings with experts from the sector concerned to enable the Commission to draw up the adaptations to the rules provided for in Article 15 of the proposal for a Directive. It is expected that in the first year three meetings would be required and afterwards one meeting a year should suffice.

Budget line (number and heading)	Amount (€)	Method of calculation
Overall allocation 01 02 11 03 – Compulsory committees (COSS 27C730)[(1)]	56 250 (first year) 18 750 (subsequent)	3 meetings of the maritime security representatives committee in the first year 1 meeting in subsequent years Reimbursement of national experts' travel expenses, estimated at 25 times an average of €750/expert
Total	56 250 (first year)18 750 (subsequent)	

The amounts are total expenditure for twelve months.

[(1)] Specify the type of committee and the group to which it belongs.

I.	Annual total (7.2 + 7.3)	€ 1 028 250 (first year) € 990 750
II.	Duration of action	(subsequent years)
III.	Total cost of action (I x II)	Indefinite Indefinite

The needs in terms of human and administrative resources will be covered within the allocation granted to the managing DG in the framework of the annual allocation procedure.

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1 Follow-up arrangements

Follow-up arrangements will be adopted involving inspections in the Member States and periodic impact studies.

Six months after the date of application of the proposed directive, the Commission, in cooperation with the national authorities, will start a series of inspections to verify the means of monitoring implementation of the national plans adopted pursuant to the directive. These inspections will take account of the data supplied by the national authorities, including the monitoring reports.

8.2 Arrangements and schedule for the planned evaluation

The Commission intends to launch a study to evaluate the impact and the effectiveness of the measures adopted. Such a study should be conducted in year N+2, and then every three years.

~~Six months after the date of application of the proposed directive, the Commission, in cooperation with the national authorities, will start a series of inspections to verify the means of monitoring implementation of the national plans adopted pursuant to the directive. These inspections will take account of the data supplied by the national authorities, including the monitoring reports.~~

9. ANTI-FRAUD MEASURES

The activities of the commission's maritime security inspectors will be subject to the commission's normal audit procedures.

IMPACT ASSESSMENT FORM

THE IMPACT OF THE PROPOSAL ON BUSINESS WITH SPECIAL REFERENCE TO SMALL AND MEDIUM-SIZED ENTERPRISES(SMEs)

TITLE OF PROPOSAL

Directive of the European Parliament and of the Council on enhancing port security

DOCUMENT REFERENCE NUMBER

COM (200~~3~~**4**) XXXX

THE PROPOSAL

1. Taking account of the principle of subsidiarity, why is Community legislation necessary in this area and what are its main aims?

   Community legislation has already been developed for ship and port facility security, which is intended to be complemented by this Directive on port security. Hence, also the measures covered by this proposal must be applied consistently throughout the Community in order not to offset the EU wide consistency of the measures it intends to complement. Moreover, uniform application avoids security related distortions of competition.

THE IMPACT ON BUSINESS

2. Who will be affected by the proposal?

   – Which business sectors?

   Shippers, agents, port managers, companies set up within the port boundaries.

   – What sizes of company (share of small and medium-sized businesses)?

   All sizes of company active in these sectors.

   – Are there particular geographical areas of the Community where these businesses are found?

   No, ~~thirteen~~ **20** Member States are concerned as port states~~. Upon accession of the accession countries this further increases to 20~~.

3. What will business have to do to comply with the proposal?

   Where not already in place, introduce appropriate security procedures and, where appropriate, acquire the necessary equipment. Ensure that staff receive training on security requirements. Additional staff may be needed.

4. What economic effects is the proposal likely to have:

– on employment?

Jobs may be created to perform port related security tasks, and probably also at specialised security firms.

– on investment and the creation of new businesses?

Companies active in the port may have to acquire security equipment. Specialised security firms may expand.

– on the competitiveness of businesses?

None, in that all will be subject to the same requirements.

5. Does the proposal contain measures to take account of the specific situation of small and medium-sized enterprises (reduced or different requirements, etc.)?

Not directly, but requirements are based upon a case by case assessment and will therefore have optimal adaptation to specific concern, within the limits of a minimal security threshold.

CONSULTATION

6. List the organisations which have been consulted about the proposal and outline their main views.

– The Commission has consulted all Member States ~~and candidate countries,~~ and all interested industry representatives. The replies clearly show that the sector recognises the need for port security measures. There is wide acknowledgement for a Community approach, provided that the measures sufficiently take into account the various structures of and in ports (on organisational level, in terms of risk level).

– All European organisations representing this sector participated as observers in the work of the IMO on maritime security. Employers, employees and government representatives are participating in the work of the joint IMO-ILO Working Group developing detailed guidance for port security.

The Commission has commissioned a study of the impact of these measures. The consultant associated the European Sea Ports Organisation (ESPO), the Federation of European Private Port Operators (FEPORT) and the European Community Shipowners' Association (ECSA) with its work.

While the industry has to invest in developing ship and port facility security measures, there is concern of eliminating clear security voids (such as minor or non-existing port security measures) which may render these investments idle. In view of the geographic mix of facilities and non ship/shore areas security voids in general port security may indeed pose problems to the security of the ship/port interfaces.