EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 28.5.2004
KOM(2004) 393 lopullinen

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Muutettu ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

satamien turvatoimien parantamisesta

(komission esittämä)

PERUSTELUT

JOHDANTO

Komission antamaan merenkulun turvatoimien parantamista koskevaan tiedonantoon (KOM(2003) 229 lopullinen) sisältyy ehdotus asetukseksi alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta. Asetusta (jäljempänä asetus (EY) N:o …/…) käsitellään parhaillaan lainsäädäntömenettelyssä. Komission tiedonannossa satamien turvatoimet määriteltiin välttämättömäksi seuraavaksi askeleeksi, jonka avulla taataan sekä satamien että satamien ja niitä ympäröivien alueiden välisten yhteyksien turvallisuus. Suojaamistarve koskee satamissa työskenteleviä ja niiden kautta kulkevia henkilöitä sekä infrastruktuuria ja laitteita, liikennevälineet mukaan luettuina. Tämä ehdotus pohjautuu mainittuun aiempaan tiedonantoon.

MIKSI SATAMIIN KOHDISTUU RISKI?

Satamat ovat olennainen osa koko kuljetusketjua, sillä ne yhdistävät meriliikenteen maalla tapahtuviin kuljetuksiin ja matkustajavirtoihin. Satamat ovat usein vaarallisten lastien kuljetusten keskuksia tai niiden lähellä on kemian- ja petrokemianteollisuuden keskittymiä. Satamat sijaitsevat myös usein kaupunkien lähellä. On selvää, että satamissa ja niiden lähistöllä oleville ihmisille aiheutuvien välittömien vahinkojen lisäksi satamiin kohdistuvat terrori-iskut voivat helposti aiheuttaa vakavia häiriöitä kuljetusjärjestelmille ja seurannaisvaikutuksia ympäröiville teollisuuslaitoksille. Komission ehdotus kehittää kattava satamien turvatoimia koskeva politiikka on nähtävä tätä taustaa vasten.

KANSAINVÄLISET TOIMET

IMO:n[1] piirissä toteutetun työn pohjalta on laadittu SOLAS-yleissopimuksen[2] muutokset ja ISPS-säännöstö[3]. Komissio on antanut asetusehdotuksen, jonka tarkoituksena on tehdä näistä toimenpiteistä sitovia yhteisössä saattamalla ne osaksi yhteisön oikeutta (KOM(2003) 229 lopullinen). Lainsäädäntömenettely on parhaillaan käynnissä.

Vaikka IMO:n ja ILO:n[4] työryhmä laatiikin parhaillaan satamien turvatoimia koskevia käytännesääntöjä, niiden ei odoteta valmistuvan lähiaikoina. Tällainen säännöstö ei myöskään olisi oikeudellisesti sitova. Tästä syystä komissio katsoo, että EU:n olisi kehitettävä oma satamien turvatoimia koskeva järjestelmä. Tällä ehdotuksella täydennetään IMO:n ja ILO:n työtä.

SATAMIEN TURVATOIMIA KOSKEVAN DIREKTIIVIN TARVE

SOLAS-yleissopimuksen muutoksilla, ISPS-säännöstöllä ja ehdotetulla asetuksella parannetaan merenkulun turvallisuutta kehittämällä alusten ja satamarakenteiden[5] turvatoimia.

---

1 IMO: Kansainvälinen merenkulkujärjestö

2 SOLAS: ihmishengen turvallisuudesta merellä tehty kansainvälinen yleissopimus.

3 ISPS: alusten ja satamien kansainvälinen turvasäännöstö.

4 ILO: Kansainvälinen työjärjestö.

5 Tässä yhteydessä 'satamarakenteella' tarkoitetaan paikkaa, jossa sataman ja alusten vuorovaikutus tapahtuu. Siihen kuuluvat soveltuvin osin ankkurointialueet, odotuspaikat ja sisääntuloväylät. 'Aluksen ja sataman vuorovaikutuksella' tarkoitetaan vuorovaikutusta, joka syntyy, kun alukseen vaikuttavat

Asetus (EY) N:o …/… koskee ainoastaan sataman sitä osaa, jossa aluksen ja sataman vuorovaikutus tapahtuu, eli ainoastaan terminaalia[6]. Tällä ehdotuksella on kaksi tarkoitusta: parantaa turvatoimia sataman niissä osissa, jotka eivät kuulu asetuksen (EY) N:o …/… soveltamisalaan, sekä varmistaa, että asetuksen (EY) N:o …/… soveltamiseksi toteutettavissa turvatoimissa voidaan hyödyntää viereisten satama-alueiden parempaa turvallisuutta. Tällä ehdotuksella ei luoda uusia velvoitteita alueilla, jotka jo kuuluvat asetuksen (EY) N:o …/… soveltamisalaan.

Komissio katsoo, että tällä direktiivillä saavutetaan seuraavat tavoitteet:

– satamien riittävän turvallisuustason saavuttamisen varmistaminen ja seuraaminen yhteisön tasolla täydentämällä ja tukemalla aluksen ja sataman vuorovaikutukseen sovellettavia turvatoimia

– yhdenmukaisen täytäntöönpanon ja tasavertaisten olosuhteiden varmistaminen koko Euroopan unionissa, jotta vältetään erojen synnyttäminen kaupallisten satamankäyttäjien välillä

– sen varmistaminen, että koko satamaa koskevat aiheelliset turvatoimet voidaan mahdollisimman pitkälle toteuttaa asetuksella (EY) N:o …/… käyttöönotettujen välineiden avulla, jotta paras mahdollinen turvallisuustaso voitaisiin saavuttaa aiheuttamalla satamille mahdollisimman vähän lisärasituksia.

Koska yhteisön satamat ovat hyvin erilaisia (pieniä/suuria, yksityisiä/julkisia jne.) ja niissä harjoitetaan samaan aikaan hyvin erilaisia toimintoja (lastin käsittely, teollisuus, varastointi, kuljetukset, ympäristöalueet, taajamat jne.), direktiivi on sopivin oikeudellinen väline, jonka avulla voidaan varmistaa tarvittava joustavuus samalla kun vahvistetaan satamien yhteinen turvallisuustaso koko yhteisössä.

Jäsenvaltioissa sovelletaan jo erilaisia satamien turvajärjestelmiä. Tässä direktiivissä sallitaan olemassa olevien turvatoimien ja –rakenteiden säilyttäminen, kunhan ne vain ovat direktiivin säännösten mukaisia.

Tämän vuoksi komissio

– **ehdottaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle, että ne hyväksyisivät mahdollisimman nopeasti satamien turvatoimien parantamista koskevan direktiivin. Ehdotuksella täydennetään alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamista koskevalla asetuksella (asetus (EY) N:o …/...) käyttöönotettuja turvatoimia varmistamalla, että ehdotuksen myötä koko satama kuuluu turvajärjestelmän piiriin. Uusi ehdotus kattaa kaikki satamat, joissa on yksi tai useampi asetuksen (EY) N:o …/… soveltamisalaan kuuluva satamarakenne.**

---

suoraan ja välittömästi toimet, jotka edellyttävät henkilöiden ja tavaroiden liikkumista tai satamapalvelujen suorittamista alukselle tai aluksesta.

[6] Jäsenvaltiot voisivat teoriassa tulkita ’satamarakenteen’ siten, että sillä tarkoitetaan koko satamaa, jolloin ISPS-säännöstöä sovellettaisiin koko satama-alueella, mutta tällaista tulkintaa pidetään epätodennäköisenä.

SATAMIEN TURVATOIMIA KOSKEVAN DIREKTIIVIN SISÄLTÖ

Satamien turvatoimien parantamiseksi vaadittavissa toimenpiteissä olisi noudatettava seuraavia periaatteita:

– Sataman turvatoimilla täydennetään merenkulkuun ja aluksen ja sataman vuorovaikutukseen sovellettavia turvatoimia ja varmistetaan, että näitä turvatoimia vahvistetaan koko satamassa sovellettavilla turvatoimilla.

– Sataman turva-arvioinnissa päätetään, mitkä toimenpiteet ovat tarpeen ja missä ja milloin niitä sovelletaan.

– Turvatasoissa erotetaan normaali, kohonnut tai välitön uhka.

– Sataman turvasuunnitelmassa määritellään kaikki toimenpiteet sataman turvatoimien parantamiseksi.

– Sataman turvaviranomainen vastaa asianmukaisten sataman turvatoimien määrittelemisestä ja toteuttamisesta edellä mainittujen arvioinnin ja suunnitelman pohjalta.

– Sataman turvapäällikkö koordinoi sataman turvasuunnitelman laatimista ja toteuttamista.

– Sataman turvakomitea antaa neuvoja vastuussa olevalle viranomaiselle.

– Vaadittujen toimenpiteiden toteuttamista tuetaan koulutuksella ja valvonnalla.

EHDOTUKSEN YLEISET PERIAATTEET

– Ehdotus perustuu samoihin turvarakenteisiin ja –elimiin (turva-arvioinnit, turvapäälliköt jne.) kuin **asetus (EY) N:o …/…**. Tällä tavoin voidaan luoda koko meriliikenteen logistiikkaketjun kattava turvajärjestelmä, joka ulottuu aluksesta ja aluksen ja sataman vuorovaikutuksesta koko satamaan sekä sataman ja sitä ympäröivien alueiden vuorovaikutukseen. Tällainen lähestymistapa mahdollistaa menettelyjen yksinkertaistamisen ja turvatoimia koskevat synergiaedut. Erityisesti ehdotetussa direktiivissä:

– vaaditaan jäsenvaltioita määrittelemään satamiensa rajat tämän direktiivin soveltamiseksi;

– vaaditaan jäsenvaltioita varmistamaan satamien turva-arviointien ja turvasuunnitelmien asianmukainen kehittäminen;

– vaaditaan jäsenvaltioita määrittämään vallitseva turvataso sekä tiedottamaan turvatasosta ja sen muutoksista;

– vaaditaan jäsenvaltioita nimeämään sataman turvaviranomainen jokaiselle satamalle tai satamaryhmälle. Viranomainen vastaa sataman turvatoimien asianmukaisesta määrittelystä ja toteuttamisesta;

– säädetään sataman turvapäällikön nimittämisestä jokaiselle yksittäiselle satamalle, jotta voidaan varmistaa asiamukainen koordinointi, kun satamien turva-arviointeja ja turvasuunnitelmia laaditaan ja päivitetään ja kun niiden perusteella toteutetaan jatkotoimenpiteitä;

– säädetään neuvoa-antavasta turvakomiteasta, joka koostuu sataman kaikkien merkityksellisten toiminnallisten ja julkishallinnollisten toimijoiden edustajista;

– vahvistetaan turva-arviointien ja -suunnitelmien vähimmäisvaatimukset;

– edellytetään, että jäsenvaltioissa nimetään yhteysyksiköt, jotka takaavat tarvittavan tiedonkulun sekä muihin jäsenvaltioihin että komissioon;

– säädetään tarkastusmenettelyistä sataman turvatoimien toteuttamisen seuraamiseksi;

– vahvistetaan menettely, jolla direktiivin säännöksiä voidaan muuttaa.

OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

Komissio ehdottaa direktiivin oikeusperustaksi EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohtaa. Direktiivi ei rajoita jäsenvaltioiden kansallisen turvalainsäädännön eikä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen VI osaston nojalla mahdollisesti toteutettavien toimenpiteiden soveltamista.

ERITYISHUOMIOITA

1 artikla:

Tässä artiklassa määritellään direktiivin aihe.

2 artikla:

Tässä artiklassa määritellään direktiivin soveltamisala.

3 artikla:

Tässä artiklassa määritellään keskeiset direktiivissä käytetyt termit.

4 artikla:

Tässä artiklassa jäsenvaltiot velvoitetaan sovittamaan sataman turvatoimet tiiviisti yhteen alusten ja satamarakenteiden turvatoimia koskevan asetuksen soveltamiseksi toteutettujen turvatoimien kanssa.

5 artikla:

Tässä artiklassa jäsenvaltiot velvoitetaan nimeämään sataman turvaviranomainen. Sataman turvaviranomainen vastaa sataman turvatoimien määrittelystä ja toteuttamisesta.

6 artikla:

Tässä artiklassa jäsenvaltiot velvoitetaan varmistamaan, että kaikissa niiden alueella sijaitsevissa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvissa satamissa tehdään turva-arviointi. Turva-arvioinnissa on otettava huomioon sataman eri osien ominaispiirteet sekä turva-arvioinnit, jotka on tehty sataman rajojen sisällä sijaitseville satamarakenteille alusten ja satamarakenteiden turvatoimia koskevan asetuksen nojalla. Sataman turva-arviointia koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset on annettu liitteessä I.

7 artikla:

Tässä artiklassa jäsenvaltiot velvoitetaan varmistamaan, että kaikille niiden alueella sijaitseville tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluville satamille laaditaan turvasuunnitelma. Turvasuunnitelmissa on otettava huomioon sataman eri osien ominaispiirteet sekä turvasuunnitelmat, jotka on laadittu sataman rajojen sisällä sijaitseville satamarakenteille alusten ja satamarakenteiden turvatoimia koskevan asetuksen nojalla. Sataman turvasuunnitelmaa koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset on annettu liitteessä II. Tässä artiklassa käsitellään myös riittävän koulutuksen ja turvaharjoitusten tarvetta. Tältä osin artiklassa viitataan liitteeseen III, jossa annetaan koulutusta koskevat perusvaatimukset.

8 artikla:

Direktiivissä vahvistetaan kolme turvatasoa. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön turvatasojärjestelmä satamissaan, määritettävä satamiensa eri osissa noudatettavat turvatasot ja tiedotettava turvatasoista ja niiden muutoksista. Turvatasoista tiedotetaan ainoastaan niille tahoille, jotka tätä tietoa tarvitsevat.

9 artikla:

Tässä artiklassa säädetään velvollisuudesta nimittää sataman turvapäällikkö jokaiselle tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvalle satamalle. Turvapäälliköllä on oltava riittävä paikallistuntemus ja riittävät toimivaltuudet, jotta hän voi koordinoida sataman turva-arvioinnin ja turvasuunnitelman laatimista ja päivittämistä ja niiden perusteella toteutettavia jatkotoimia omassa satamassaan.

10 artikla:

Sataman toiminnallisten ja julkishallinnollisten toimijoiden parhaan mahdollisen yhteistyön varmistamiseksi tässä artiklassa säädetään sataman neuvoa-antavan turvakomitean perustamisesta, joka koostuu näiden sataman turvatoimiin liittyvien tahojen edustajista.

11 artikla:

Tässä artiklassa edellytetään, että sataman turva-arviointia on tarkistettava säännöllisesti.

12 artikla:

Tämän artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat nimetä tunnustettuja sataman turvaorganisaatioita sillä edellytyksellä, että nämä organisaatiot täyttävät liitteessä IV esitetyt ehdot.

13 artikla:

Tässä artiklassa säädetään sataman turvatoimiin liittyvän yhteysyksikön perustamisesta. Komissio hoitaa tämän direktiivin täytäntöönpanoon liittyvän yhteydenpidon tämän yhteysyksikön kautta.

14 artikla:

Tässä artiklassa jäsenvaltiot velvoitetaan luomaan satamien turvasuunnitelmia ja niiden toteuttamista koskeva riittävä ja säännöllinen valvontajärjestelmä. Tässä artiklassa säädetään myös prosessista, jonka mukaisesti toteutetaan komission valvomia tarkastuksia satamien turvatoimien tehokkuuden valvomiseksi.

15 artikla:

Tämän artiklan mukaan direktiivin säännöksiä voidaan mukauttaa sen liitteiden soveltamista koskevien yhdenmukaistettujen menettelyjen määrittelemiseksi. Tällainen mukauttaminen tapahtuu 14 artiklassa määriteltyä komiteamenettelyä noudattaen.

16 artikla:

Komissiota avustaa **asetuksella (EY) N:o .../...** perustettu komitea. Komitea noudattaa sääntelymenettelyä (menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28. kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY[7] 5 ja 7 artikla).

17 artikla:

Tässä artiklassa käsitellään turvatoimiin liittyvien tietojen, etenkin tarkastusraporttien ja jäsenvaltioiden vastausten, luottamuksellisuutta.

18 artikla:

Tämän artiklan mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava direktiivin säännösten rikkomisesta langetettavat seuraamukset, joiden on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

19 artikla:

Tämän artiklan mukaan jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään vuoden kuluttua sen voimaantulopäivästä.

20 artikla:

Direktiivin voimaantulopäivä.

21 artikla:

Direktiivin osoittaminen.

---

[7] EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

Liite I:

Sataman turva-arviointia koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset.

Liite II:

Sataman turvasuunnitelmaa koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset.

Liite III:

Koulutusta koskevat perusvaatimukset.

Liite IV:

Yksityiskohtaiset ehdot, jotka tunnustetun sataman turvaorganisaation on täytettävä.

2004/0031 (COD)

Muutettu ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

satamien turvatoimien parantamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen[8],

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[9],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[10],

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä[11],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Laittomat teot ja terrorismi kuuluvat vakavimpiin uhkiin, joita Euroopan unionin perustana oleviin demokratian ja vapauden ihanteisiin ja rauhanarvoihin kohdistuu.

(2) Ihmisiä, infrastruktuuria ja laitteita, liikennevälineet mukaan luettuina, olisi suojeltava laittomilta teoilta ja niiden tuhoisilta vaikutuksilta satamissa sekä niitä ympäröivillä alueilla. Tällainen suojelu hyödyttäisi liikenteen käyttäjiä, taloutta ja yhteiskuntaa yleensä.

(3) Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto antoivat … päivänä …kuuta 2003 asetuksen (EY) N:o …/… alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta. Tässä asetuksessa säädetyt merenkulun turvatoimet ovat vain osa niistä toimenpiteistä, joita tarvitaan riittävän turvallisuustason saavuttamiseksi koko merenkulkuun liittyvässä kuljetusketjussa. Asetuksen soveltamisala rajoittuu turvatoimiin, joita toteutetaan aluksilla tai jotka liittyvät aluksen ja sataman välittömään vuorovaikutukseen.

(4) Merenkulku- ja satama-alan parhaan mahdollisen suojelun saavuttamiseksi olisi otettava käyttöön satamien turvatoimia. Niiden olisi ulotuttava aluksen ja sataman vuorovaikutusta laajemmalle ja katettava koko satama. Tällä tavoin voitaisiin sekä

---

8 EUVL C […], […], s. […].
9 EUVL C […], […], s. […].
10 EUVL C […], […], s. […].
11 EUVL C […], […], s. […].

suojata satama-alueita että varmistaa, että asetuksen (EY) N:o …/… soveltamiseksi toteutettavissa turvatoimissa voidaan hyödyntää viereisten satama-alueiden parempaa turvallisuutta. Näitä toimenpiteitä olisi sovellettava kaikkiin satamiin, joissa sijaitsee yksi tai useampi asetuksen (EY) N:o …/… soveltamisalaan kuuluva satamarakenne.

(5) Johdanto-osan 2 kappaleessa tarkoitettu turvatavoite olisi saavutettava vahvistamalla tarvittavat toimenpiteet satamapolitiikan alalla siten, että määritetään yhteiset normit satamien riittävän turvallisuustason saavuttamiseksi kaikissa yhteisön satamissa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden kansalliseen turvallisuuteen liittyvien sääntöjen tai Euroopan unionista tehdyn sopimuksen VI osaston nojalla mahdollisesti toteutettavien toimenpiteiden soveltamista.

(6) Jäsenvaltioiden olisi määriteltävä yksityiskohtaisten turva-arviointien pohjalta turvatoimien kannalta merkityksellisten satama-alueiden tarkat rajat sekä satamien riittävän turvallisuuden kannalta aiheelliset toimenpiteet. Näiden toimenpiteiden olisi vaihdeltava vallitsevan turvatason mukaan ja niissä olisi otettava huomioon sataman eri osa-alueiden riskiprofiilien erot.

(7) Jäsenvaltioiden olisi laadittava satamien turvasuunnitelmat, joissa otetaan täydellisesti huomioon sataman turva-arvioinnin tulokset. Turvatoimien tehokas toteuttaminen edellyttää myös tarkkaa tehtäväjakoa kaikkien osapuolten kesken sekä toimenpiteiden säännöllistä harjoittelua. Tehtäväjaon ja harjoitusmenettelyjen kirjaaminen sataman turvasuunnitelman muotoon edistää merkittävästi sekä ennaltaehkäisevien että korjaavien sataman turvatoimien tehokkuutta.

(8) Ro-ro-alukset ovat erityisen haavoittuvia laittomille teoille, erityisesti jos ne kuljettavat lastin lisäksi myös matkustajia. Riskinarviointien perusteella olisi toteutettava riittävät toimenpiteet, joilla varmistetaan, että ro-ro-aluksella kansallisilla ja kansainvälisillä reiteillä kuljetettaviksi tarkoitetut henkilöautot ja tavarankuljetusajoneuvot eivät aiheuta vaaraa alukselle, sen matkustajille ja miehistölle eivätkä lastille. Toimenpiteet olisi toteutettava satamassa tai sataman alueella ennen henkilöautojen ja tavarankuljetusajoneuvojen ajamista alukseen, ja ne olisi toteutettava tavalla, joka haittaa mahdollisimman vähän liikenteen sujuvuutta.

(9) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että kaikki osapuolet tunnustavat selkeästi sataman turvatoimiin liittyvät vastuut. Jäsenvaltioiden olisi valvottava turvavaatimusten noudattamista ja nimettävä selkeä vastuullinen viranomainen kaikille satamilleen, hyväksyttävä kaikkia alueellaan olevia satamia koskevat turva-arvioinnit ja –suunnitelmat, vahvistettava turvatasot ja tiedotettava niistä, varmistettava, että toimenpiteistä tiedotetaan, ne toteutetaan ja niitä koordinoidaan tehokkaasti, sekä huolehdittava turvatoimien tehokkuuden ja valmiuden parantamisesta satamayhteisön sisäisten neuvonantopisteiden avulla.

(10) Jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä arvioinnit ja suunnitelmat ja valvottava niiden toteuttamista alueellaan olevissa satamissa. Toteuttamisen valvonnan tehokkuutta olisi seurattava komission johdolla tehtävin tarkastuksin.

(11) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että yhteysyksikkö toimii yhteyspisteenä komission ja jäsenvaltioiden välillä.

(12) Tässä direktiivissä kunnioitetaan ja noudatetaan erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustettuja perusoikeuksia ja periaatteita.

(13) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY[12] mukaisesti. Olisi säädettävä menettelystä, jonka mukaisesti tätä direktiiviä voidaan mukauttaa sen soveltamisalaa laajentamatta, jotta voitaisiin ottaa huomioon kansainvälisten asiakirjojen kehitys ja mukauttaa tai täydentää tämän direktiivin liitteiden yksityiskohtaisia säännöksiä saatujen kokemusten perusteella.

(14) Ehdotetun toiminnan tavoitteita, joita ovat tarvittavien toimenpiteiden tasapainoinen käyttöönotto ja soveltaminen merenkulku- ja satamapolitiikan alalla, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan tämän direktiivin Euroopan laajuisen mittakaavan takia toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä rajoitutaan satamien turvatavoitteiden edellyttämiin yhteisiin perusnormeihin eikä ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla
Aihe

1. Tämän direktiivin päätavoitteena on vahvistaa ja toteuttaa yhteisön toimenpiteet, joilla pyritään parantamaan satamien turvatoimia tahallisten laittomien tekojen uhkaa vastaan.

   Tällä direktiivillä varmistetaan myös, että asetuksen (EY) N:o …/… soveltamiseksi toteutettavissa turvatoimissa voidaan hyödyntää viereisten satama-alueiden parempaa turvallisuutta.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin toimenpiteisiin sisältyvät

   a) satamien turvatoimia koskevien yhteisten perussääntöjen vahvistaminen

   b) näiden sääntöjen täytäntöönpanomekanismin luominen

   c) asianmukaisten seurantamekanismien käyttöönotto säännösten noudattamisen varmistamiseksi.

[12] EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

2 artikla
Soveltamisala

1. Tässä direktiivissä käsitellään turvatoimia, joita satamissa olevien henkilöiden on noudatettava tai jotka vaikuttavat satamissa oleviin henkilöihin, infrastruktuuriin ja laitteisiin, liikennevälineet mukaan luettuina, ja joita on satamien lisäksi noudatettava myös niitä ympäröivillä alueilla, jos näillä alueilla on välitön tai epäsuora vaikutus sataman turvallisuuteen.

2. Tässä direktiivissä säädettyjä toimenpiteitä sovelletaan kaikissa jäsenvaltioiden alueella sijaitsevissa satamissa, joissa on yksi tai useampi asetuksen (EY) N:o …/… soveltamisalaan kuuluva satamarakenne.

3. Jäsenvaltioiden on tämän direktiivin soveltamiseksi määriteltävä kunkin sataman rajat ottaen asianmukaisesti huomioon sataman turva-arvioinnista saadut tiedot.

4. Jos jäsenvaltio on määritellyt asetuksessa (EY) N:o …/… tarkoitetun satamarakenteen rajat siten, että se tosiasiallisesti kattaa koko sataman, asetuksen (EY) N:o …/… asiaa koskevia säännöksiä sovelletaan ensisijaisesti ennen tämän direktiivin säännöksiä.

3 artikla
Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

1. ’satamalla’ tai ’merisatamalla’ maa- ja vesialuetta, jolla on tehty sellaisia töitä ja joka on varustettu siten, että kyseisellä alueella voidaan pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, lastata niitä ja purkaa niiden lasteja, varastoida tavaroita, vastaanottaa ja toimittaa tavaroita sekä ottaa aluksiin matkustajia ja laskea matkustajia maihin;

2. ’aluksen ja sataman vuorovaikutuksella’ vuorovaikutusta, joka syntyy, kun alukseen vaikuttavat suoraan ja välittömästi toimet, jotka edellyttävät henkilöiden ja tavaroiden liikkumista tai satamapalvelujen suorittamista alukselle tai aluksesta;

3. ’satamarakenteella’ paikkaa, jossa sataman ja alusten vuorovaikutus tapahtuu. Siihen kuuluvat soveltuvin osin ankkurointialueet, odotuspaikat ja sisääntuloväylät;

4. ’merenkulun turvatoimien yhteysyksiköllä’ kunkin jäsenvaltion nimeämää elintä, joka toimii yhteyspisteenä komissiota ja muita jäsenvaltioita varten ja helpottaa ja seuraa tässä direktiivissä sekä asetuksessa (EY) N:o …/… vahvistettujen merenkulun turvatoimien soveltamista sekä tiedottaa siitä;

5. ’sataman turvaviranomaisella’ viranomaista, joka vastaa tietyn sataman turvatoimiin liittyvistä kysymyksistä.

4 artikla

Yhteensovittaminen asetuksen (EY) N:o …/… soveltamiseksi toteutettujen toimenpiteiden kanssa

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän direktiivin nojalla käyttöön otetut sataman turvatoimet sovitetaan tiiviisti yhteen asetuksen (EY) N:o …/… soveltamiseksi toteutettujen toimenpiteiden kanssa.

5 artikla

Sataman turvaviranomainen

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä sataman turvaviranomainen jokaiselle tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvalle satamalle. Sama sataman turvaviranomainen voidaan nimetä useammalle kuin yhdelle satamalle.

2. Sataman turvaviranomainen vastaa asianmukaisten sataman turvatoimien määrittelystä ja toteuttamisesta sataman turva-arviointien ja –suunnitelmien avulla.

3. Jäsenvaltiot voivat nimetä sataman turvaviranomaiseksi asetuksen (EY) N:o …/… nojalla nimetyn ’toimivaltaisen merenkulun turvaviranomaisen’.

6 artikla

Sataman turva-arviointi

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvissa satamissa tehdään sataman turva-arviointi. Arvioinnissa on otettava huomioon sataman eri osien ominaispiirteet sekä arvioinnit, jotka on tehty sataman rajojen sisällä sijaitseville satamarakenteille asetuksen (EY) N:o …/… mukaisesti. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä satamien turva-arvioinnit.

2. Sataman turva-arviointi on tehtävä tämän direktiivin liitteessä I esitettyjen yksityiskohtaisten vaatimusten mukaisesti.

3. Sataman turva-arvioinnin voi tehdä 12 artiklassa tarkoitettu tunnustettu turvaorganisaatio.

7 artikla

Sataman turvasuunnitelma

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että satamien turva-arviointien pohjalta laaditaan satamien turvasuunnitelmat, niitä noudatetaan ja ne pidetään ajan tasalla. Sataman turvasuunnitelmassa on otettava riittävästi huomioon sataman eri osien ominaispiirteet ja siihen on sisällytettävä turvasuunnitelmat, jotka on laadittu sataman rajojen sisällä sijaitseville satamarakenteille asetuksen (EY) N:o …/… mukaisesti. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä satamien turvasuunnitelmat. Ne voidaan panna täytäntöön vasta sen jälkeen, kun ne on hyväksytty.

2. Sataman turvasuunnitelmassa on määriteltävä kutakin 8 artiklassa tarkoitettua turvatasoa varten

a) noudatettavat menettelyt

b) käyttöön otettavat toimenpiteet

c) toteutettavat toimet.

3. Sataman turvasuunnitelma on laadittava tämän direktiivin liitteessä II esitettyjen yksityiskohtaisten vaatimusten mukaisesti.

4. Sataman turvasuunnitelman voi laatia 12 artiklassa tarkoitettu tunnustettu turvaorganisaatio.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, sataman turvasuunnitelman toteuttaminen sovitetaan yhteen muiden satamassa toteutettavien valvontatoimien kanssa.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava riittävän koulutuksen ja turvaharjoitusten järjestäminen ottaen huomioon liitteessä III esitetyt koulutusta koskevat perusvaatimukset.

7. Sataman turvasuunnitelmassa on erityisesti varmistettava, että toimivaltaiset kansalliset viranomaiset suorittavat riskinarviointien perusteella riittävät turvatarkastukset henkilöautoille ja tavarankuljetusajoneuvoille, jotka on määrä ajaa aluksiin, jotka kuljettavat myös matkustajia.

Tätä erityisvaatimusta sovelletaan kansalliseen ja kansainväliseen liikenteeseen; kansainvälisen liikenteen tapauksessa asianomaisten jäsenvaltioiden on tehtävä riskinarviointi yhteistyössä.

8 artikla
Turvatasot

1. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön sataman turvatasojärjestelmä.

2. Turvatasot on määritelty asetuksessa (EY) N:o …/…, ja niitä on kolme:

– Turvataso 1 tarkoittaa tasoa, jolla ylläpidetään jatkuvasti asianmukaisia suojaavia vähimmäisturvatoimia.

– Turvataso 2 tarkoittaa tasoa, jolla ylläpidetään tietyn aikaa asianmukaisia suojaavia lisäturvatoimia turvavälikohtauksen kohonneen riskin vuoksi.

– Turvataso 3 tarkoittaa tasoa, jolla ylläpidetään rajoitetun ajan suojaavia erityistoimenpiteitä, kun turvavälikohtaus on todennäköinen tai sen uhka on välitön, vaikka tarkkaa kohdetta ei välttämättä pystytä määrittämään.

3. Jäsenvaltioiden on määritettävä vallitsevat turvatasot. Jäsenvaltiot voivat sataman turva-arvioinnin tuloksista riippuen määritellä, että sataman eri osissa toteutetaan erilaisia turvatoimia kullakin turvatasolla.

4. Jäsenvaltioiden on tiedotettava kussakin satamassa voimassa olevasta turvatasosta sekä sen muutoksista. Turvatasoista tiedotetaan sataman turvasuunnitelman mukaisesti ainoastaan niille tahoille, jotka tätä tietoa tarvitsevat.

9 artikla
Sataman turvapäällikkö

1. Jokaiselle satamalle on nimettävä sataman turvapäällikkö. Jokaisella satamalla on oltava oma turvapäällikkö. Pienillä viereisillä satamilla voi olla sama turvapäällikkö.

2. Sataman turvapäällikkö toimii yhteyspisteenä sataman turvatoimiin liittyvissä kysymyksissä. Hänellä on oltava riittävät toimivaltuudet ja riittävä paikallistuntemus, jotta hän voi koordinoida sataman turva-arvioinnin ja turvasuunnitelman laatimista ja päivittämistä ja niiden perusteella toteutettavia toimia.

3. Jos sataman turvapäällikkö ei ole sama henkilö kuin asetuksen (EY) N:o …/… nojalla nimetty satamarakenteen turvapäällikkö (satamarakenteiden turvapäälliköt), näiden kesken on varmistettava tiivis yhteistyö.

10 artikla
Sataman turvakomitea

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvissa satamissa perustetaan turvakomiteat antamaan käytännön neuvoja. Turvakomiteaa ei tarvitse perustaa, jos se on sataman erityisluonteen takia tarpeeton.

2. Sataman turvakomitean kokoonpano voi vaihdella eri satamissa, mutta sen olisi aina vastattava satamassa toteutettavia toiminnallisia ja julkishallinnollisia tehtäviä. Komitean toimintaan osallistuvat ainoastaan tahot, joiden osallistuminen on välttämätöntä.

11 artikla
Tarkistaminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että satamien turva-arviointeja ja turvasuunnitelmia tarkistetaan aina kun turvatoimien kannalta merkityksellisiä muutoksia tapahtuu. Niitä on tarkistettava vähintään viiden vuoden välein. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä tarkistetut satamien turva-arvioinnit ja turvasuunnitelmat. Tarkistettu suunnitelma voidaan panna täytäntöön vasta sen jälkeen, kun se on hyväksytty.

2. Satamien turva-arviointien ja turvasuunnitelmien tarkistuksen voi suorittaa 12 artiklassa tarkoitettu tunnustettu sataman turvaorganisaatio.

12 artikla

Tunnustettu sataman turvaorganisaatio

Jäsenvaltiot voivat nimetä tunnustettuja sataman turvaorganisaatioita tässä direktiivissä määriteltyihin tarkoituksiin. Tunnustettujen sataman turvaorganisaatioiden on täytettävä liitteessä IV asetetut ehdot.

13 artikla

Sataman turvatoimien yhteysyksikkö

Jäsenvaltioiden on nimettävä sataman turvatoimien yhteysyksiköksi asetuksen (EY) N:o …/… nojalla nimetty merenkulun ja satamarakenteiden turvatoimien yhteysyksikkö.

Sataman turvatoimien yhteysyksikkö toimittaa komissiolle luettelon tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvista satamista.

Sataman turvatoimien yhteysyksikön on laadittava luettelo satamien turvatoimiin liittyvistä viranomaisista ja satamien turvapäälliköistä yhteystietoineen ja pidettävä luetteloa yllä. Luettelo on toimitettava komissiolle, ja se on saatettava ajan tasalle, jos tiedot muuttuvat.

14 artikla

Täytäntöönpano ja vaatimustenmukaisuuden valvonta

1. Jäsenvaltioiden on luotava järjestelmä, jolla varmistetaan satamien turvasuunnitelmien ja niiden toteuttamisen riittävä ja säännöllinen valvonta.

2. Komissio alkaa kuuden kuukauden kuluttua 19 artiklassa tarkoitetusta päivästä yhteistyössä 13 artiklassa tarkoitetun yhteysyksikön kanssa toteuttaa tarkastuksia, joihin sisältyy myös satamien sopivan otoksen tarkastuksia ja joilla seurataan, miten jäsenvaltiot soveltavat tätä direktiiviä. Näissä tarkastuksissa otetaan huomioon yhteysyksiköiden toimittamat tiedot, myös valvontaraportit. Näiden tarkastusten suorittamista koskevat menettelyt hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

3. Tarkastajat, jotka komissio valtuuttaa suorittamaan tarkastukset 2 kohdan mukaisesti, esittävät ennen tehtävänsä suorittamista komission antaman valtakirjan, jossa täsmennetään tarkastuksen sisältö ja tarkoitus sekä päivämäärä, jolloin tarkastuksen on määrä alkaa. Komissio ilmoittaa asianomaisille jäsenvaltioille tarkastuksista hyvissä ajoin.

   Kyseessä olevan jäsenvaltion on suostuttava tällaisiin tarkastuksiin ja varmistettava, että myös asianomaiset elimet tai henkilöt suostuvat niihin.

4. Komissio toimittaa tarkastusraportit asianomaiselle jäsenvaltiolle, jonka on kolmen kuukauden kuluessa raportin vastaanottamisesta ilmoitettava riittävät tiedot toimenpiteistä, jotka on toteutettu mahdollisten puutteiden korjaamiseksi. Raportti ja jäsenvaltion vastaukset toimitetaan 16 artiklassa tarkoitetulle komitealle.

15 artikla
Mukautukset

Liitteiden I–IV säännöksiä voidaan muuttaa 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettelyä noudattaen tämän direktiivin soveltamisalaa laajentamatta.

16 artikla
Komitea

1. Komissiota avustaa asetuksella (EY) N:o …/… perustettu komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

2. Viitattaessa tähän kohtaan sovelletaan päätöksen 1999/468/EY[13] 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ja otetaan huomioon mainitun päätöksen 8 artikla.

   Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetty määräaika on yksi kuukausi.

17 artikla
Luottamuksellisuus ja tietojen levittäminen

1. Tätä direktiiviä sovellettaessa komissio toteuttaa komission päätöksen 2001/844/EY, EHTY, Euratom[14] mukaisesti aiheelliset toimenpiteet varmistaakseen suojan luottamuksellisuutta edellyttäville tiedoille, joihin sillä on oikeus tutustua tai joita jäsenvaltiot sille toimittavat.

   Jäsenvaltioiden on toteutettava vastaavia toimenpiteitä asiaa koskevan kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti.

2. Turvatarkastuksia suorittaville tai tähän direktiiviin liittyvää luottamuksellista tietoa käsitteleville henkilöille on tehtävä asianmukainen luotettavuusselvitys jäsenvaltiossa, jonka kansalaisia he ovat.

3. Edellä 14 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut tarkastusraportit ja jäsenvaltioiden vastaukset ovat luottamuksellisia, eikä niitä julkaista, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1049/2001[15] säädettyä yleisön oikeutta tutustua asiakirjoihin. Ne asetetaan ainoastaan asiaa hoitavien viranomaisten saataville, jotka ilmoittavat niistä vain asianosaisille ja vain tapauksissa, joissa se on näille välttämätöntä, ja arkaluonteisten tietojen levittämistä koskevien sovellettavien kansallisen sääntöjen mukaisesti.

4. Jäsenvaltioiden on käsiteltävä mahdollisimman pitkälle ja sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti luottamuksellisena tarkastusraporteista ja jäsenvaltioiden vastauksista ilmenevää tietoa, kun se liittyy toiseen jäsenvaltioon.

5. Jollei ole selvää, julkistetaanko tarkastusraportit ja vastaukset, jäsenvaltiot tai komissio kuulevat asiasta kyseistä jäsenvaltiota.

---

13 EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.
14 EYVL L 317, 3.12.2001, s. 1.
15 EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43.

18 artikla
Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on varmistettava tämän direktiivin nojalla annettavien kansallisten säännösten rikkomisesta johtuvien tehokkaiden, oikeasuhteisten ja varoittavien seuraamusten käyttöönotto.

19 artikla
Täytäntöönpano

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään […] [vuoden kuluttua sen voimaantulopäivästä]. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

   Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

20 artikla
Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

21 artikla
Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä […]

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

LIITE I
Sataman turva-arviointi

Sataman turva-arviointi toimii perustana sataman turvasuunnitelman laatimiselle ja sen toteuttamiselle. Sataman turva-arvioinnissa on tarkasteltava vähintään seuraavia osatekijöitä:

– sellaisen merkittävän omaisuuden ja infrastruktuurin määrittely ja arviointi, jota on tärkeää suojella

– mahdollisten omaisuuteen ja infrastruktuuriin kohdistuvien uhkien ja niiden todennäköisyyden määrittely, jotta turvatoimet voidaan vahvistaa ja asettaa tärkeysjärjestykseen

– vastatoimenpiteiden ja menettelytapojen muutosten määrittely, valinta ja asettaminen tärkeysjärjestykseen, sekä sen määrittely, kuinka tehokkaasti ne vähentävät haavoittuvuutta ja

– heikkouksien tunnistaminen infrastruktuurissa, toimintaperiaatteissa ja menettelyissä, inhimilliset tekijät mukaan luettuina.

Tätä tarkoitusta varten arvioinnin on katettava vähintään seuraavat näkökohdat:

– määritellään kaikki sataman turvallisuuden kannalta merkitykselliset alueet ja samalla myös sataman rajat. Tähän sisältyvät satamarakenteet, jotka kuuluvat jo asetuksen (EY) N:o …/… soveltamisalaan ja joiden riskinarviointia käytetään arvioinnissa lähtökohtana;

– määritellään satamarakenteen turvatoimien ja muun sataman turvatoimien välisestä vuorovaikutuksesta johtuvat turvallisuuskysymykset;

– määritellään satamassa työskentelevän henkilöstön riskiryhmät;

– jos se on hyödyllistä, jaetaan satama osa-alueisiin sillä perusteella, kuinka todennäköisesti eri alueet saattavat joutua tahallisten laittomien tekojen kohteeksi. Alueita ei arvioida ainoastaan sen mukaan, kuinka todennäköisiä kohteita ne ovat, vaan myös sen perusteella, voidaanko niitä käyttää kauttakulkuun, kun kohteena ovat viereiset alueet;

– määritellään riskien vaihtelut, esim. kausiluonteisuudesta johtuvat vaihtelut;

– määritellään kunkin osa-alueen erityispiirteet, kuten sijainti, pääsytiet, sähkönjakelu, viestintäjärjestelmä, omistussuhteet ja käyttäjät sekä muut tekijät, joilla katsotaan olevan merkitystä turvatoimien kannalta;

– määritellään kunkin osa-alueen mahdolliset uhkaskenaariot. Määritellyn uhkan välittömänä kohteena voivat olla tämän alueen jokin osa tai alueella olevat infrastruktuurit, lastit, matkatavarat, henkilöt tai liikennevälineet, tai alue voi olla osa laajempaa aluetta, jota uhkaskenaario koskee;

– määritellään uhkaskenaarion tarkat seuraukset. Seuraukset voivat kohdistua yhteen tai useampaan osa-alueeseen. Sekä välittömät että välilliset seuraukset on määriteltävä. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä henkilövahinkojen riskiin;

– määritellään laittomien tekojen mahdolliset kerrannaisvaikutukset;

– määritellään kunkin osa-alueen haavoittuvat kohteet;

– määritellään kaikki sataman yleiseen turvallisuuteen liittyvät organisatoriset näkökohdat, mukaan luettuina kaikkien turvatoimiin liittyvien viranomaisten tehtäväjako sekä voimassa olevat säännöt ja menettelyt;

– määritellään koko sataman turvatoimia koskevat heikkoudet, jotka liittyvät organisatorisiin, lainsäädännöllisiin ja menettelytapoja koskeviin näkökohtiin;

– määritellään kriittisten heikkouksien parantamiseen tähtäävät toimenpiteet, menettelyt ja toimet. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä koko sataman tai sen erityisosien kulunvalvonnan tai pääsyrajoitusten tarpeeseen ja toteuttamiskeinoihin, mukaan luettuina matkustajien, sataman henkilöstön ja muiden työntekijöiden, vierailijoiden ja alusten miehistöjen tunnistaminen, alueita tai toimintoja koskevat valvontavaatimukset sekä lastin ja matkatavaroiden valvonta. Toimenpiteiden, menettelyjen ja toimien on vastattava arvioitua riskiä, joka voi vaihdella sataman eri osissa;

– määritellään sataman turvatoimien parantamista tukeva organisaatiorakenne;

– määritellään, kuinka toimenpiteitä, menettelyjä ja toimia on vahvistettava turvatason kohotessa;

– määritellään erityisvaatimukset sille, kuinka käsitellään perinteisiä riskitekijöitä, kuten epäilyttäviä lasteja, matkatavaroita, polttoainetoimituksia, tavaratoimituksia tai henkilöitä, tunnistamattomia paketteja tai tunnettuja vaaroja (esim. pommeja). Näissä vaatimuksissa olisi arvioitava, missä olosuhteissa ongelma olisi parasta selvittää paikan päällä ja missä olosuhteissa vasta turva-alueelle siirtämisen jälkeen;

– määritellään toimenpiteet, menettelyt ja toimet, joilla pyritään rajoittamaan tai lieventämään laittomien tekojen seurauksia;

– määritellään tehtäväjako, joka mahdollistaa määriteltyjen toimenpiteiden, menettelyjen ja toimien asianmukaisen ja oikean toteuttamisen;

– kiinnitetään tarvittaessa erityistä huomiota suhteeseen muihin turvasuunnitelmiin (esim. satamarakenteiden turvasuunnitelmiin) ja muihin jo sovellettaviin turvatoimiin. Huomiota olisi kiinnitettävä myös suhteeseen muihin hätätilannesuunnitelmiin (esim. öljyvuotojen torjuntasuunnitelma, sataman valmiussuunnitelma, lääkintähuoltosuunnitelma, ydinonnettomuussuunnitelma jne.);

– määritellään toimenpiteiden ja menettelyjen toteuttamiseen liittyvät viestintävaatimukset;

– kiinnitetään erityistä huomiota toimenpiteisiin, joilla suojataan turvatoimiin liittyviä arkaluontoisia tietoja paljastumiselta. Määritellään, mitä tietoja on tarpeellista antaa turvatoimien kanssa välittömästi tekemisissä oleville henkilöille ja, jos se on asianmukaista, suurelle yleisölle.

LIITE II
Sataman turvasuunnitelma

Sataman turvasuunnitelmassa määritellään sataman turvajärjestelyt. Se perustuu sataman turva-arvioinnin tuloksiin. Siinä annetaan yksityiskohtainen kuvaus toimenpiteistä. Siihen sisältyy valvontajärjestelmä, joka mahdollistaa tarvittaessa asianmukaisten korjaavien toimenpiteiden toteuttamisen.

Sataman turvasuunnitelman perustana ovat seuraavat yleiset näkökohdat:

– Määritellään kaikki sataman turvatoimien kannalta merkitykselliset alueet. Sataman turva-arvioinnista riippuen sataman eri osa-alueilla voidaan soveltaa erilaisia toimenpiteitä, menettelyjä ja toimia. Eräillä osa-alueilla voidaan tarvita tiukempia ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä kuin toisilla. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä sataman turva-arvioinnissa määriteltyjen osa-alueiden välisiin rajapintoihin;

– Varmistetaan turvatoimien yhteensovittaminen sellaisten alueiden kesken, joiden turvatoimiin liittyvät ominaispiirteet ovat erilaiset;

– Varaudutaan siihen, että toimenpiteitä voidaan tarvittaessa vaihdella sataman eri osissa, turvatasojen muuttuessa tai erityisten tiedustelutietojen perusteella.

Näiden yleisten näkökohtien pohjalta sataman turvasuunnitelmassa jaetaan tehtävät ja määritellään toimintasuunnitelmat seuraavilla aloilla:

– pääsyvaatimukset. Eräillä alueilla vaatimukset tulevat voimaan vasta kun turvataso ylittää vähimmäiskynnyksen. Kaikki vaatimukset ja vähimmäiskynnykset olisi esitettävä kattavasti sataman turvasuunnitelmassa;

– henkilöllisyyden tarkastusta ja matkatavaroiden ja lastien valvontaa koskevat vaatimukset. Vaatimuksia voidaan soveltaa tai olla soveltamatta tietyillä osa-alueilla, ja niitä voidaan soveltaa joko kokonaan tai osittain tietyillä osa-alueilla. Osa-alueelle saapuvien tai siellä olevien henkilöiden henkilöllisyys voidaan tarkastaa. Sataman turvasuunnitelmassa on otettava riittävällä tavalla huomioon sataman turva-arvioinnin tulokset; turva-arviointi on väline, jonka avulla määritellään kunkin osa-alueen turvavaatimukset kullakin turvatasolla. Jos sataman turvatoimia varten otetaan käyttöön sataman omat henkilökortit, näiden asiakirjojen myöntämistä, käytön valvontaa ja palauttamista varten olisi vahvistettava selkeät menettelyt. Näissä menettelyissä olisi otettava huomioon tiettyjen sataman käyttäjäryhmien erityispiirteet ja mahdollistettava vain tiettyjä ryhmiä koskevat toimenpiteet, jotta voidaan rajoittaa kulunvalvontavaatimusten kielteisiä vaikutuksia. Ryhmiin olisi lukeuduttava ainakin seuraavat: merenkulkijat, viranomaiset, satamassa pysyvästi työskentelevät henkilöt, satamassa säännöllisesti työskentelevät tai vierailevat henkilöt, satamassa asuvat henkilöt sekä satamassa satunnaisesti työskentelevät tai vierailevat henkilöt;

– yhteistoiminta lastien valvonnasta ja matkatavaroiden ja matkustajien tarkastamisesta vastaavien viranomaisten kanssa. Suunnitelmassa on tarvittaessa käsiteltävä näiden viranomaisten tieto- ja selvitysjärjestelmien yhdistämistä, mahdolliset saapumista edeltävät selvitysjärjestelmät mukaan luettuina.

– epäilyttävien lastien, matkatavaroiden, polttoainetoimitusten, tavaratoimitusten ja henkilöiden käsittelyä koskevat menettelyt ja toimenpiteet, turva-alueen määrittely mukaan luettuna, sekä vastaavat menettelyt ja toimenpiteet muita riskitekijöitä ja sataman turvatoimien rikkomuksia varten;

– osa-alueita tai osa-alueilla harjoitettavia toimintoja koskevat valvontavaatimukset. Sekä tarpeen että mahdollisten teknisten ratkaisujen on pohjauduttava sataman turva-arviointiin;

– viitoitus. Alueet, joilla sovelletaan mitä tahansa vaatimuksia (pääsy- ja/tai valvontavaatimuksia), on merkittävä selvästi. Valvonta- ja pääsyvaatimuksissa on otettava asianmukaisesti huomioon kaikki asiaa koskevat voimassa olevat säädökset ja käytännöt. Toimintojen valvonnasta olisi ilmoitettava asianmukaisesti, jos kansallisessa lainsäädännössä niin vaaditaan;

– tiedotus ja turvaluokitus. Kaikista asiaa koskevista turvatiedoista on tiedotettava suunnitelmaan sisältyvien turvaluokitusvaatimusten mukaisesti. Eräiden tietojen arkaluonteisuuden vuoksi tiedotus on rajattava niihin tahoihin, jotka tietoja tarvitsevat. Tarvittaessa on kuitenkin luotava menettelyjä suurelle yleisölle suunnattua tiedotusta varten. Turvaluokitusvaatimukset ovat osa suunnitelmaa, ja niiden tarkoituksena on suojata turvatoimiin liittyviä arkaluontoisia tietoja luvattomalta paljastamiselta;

– turvavälikohtauksista ilmoittaminen. Nopeiden vastatoimien varmistamiseksi sataman turvasuunnitelmassa olisi vahvistettava selkeät vaatimukset, joiden mukaisesti kaikista turvavälikohtauksista on ilmoitettava sataman turvapäällikölle ja/tai sataman toimivaltaiselle turvaviranomaiselle;

– yhteensovittaminen muiden ennaltaehkäisevien suunnitelmien tai toimien kanssa. Suunnitelmassa on nimenomaisesti käsiteltävä yhteensovittamista muiden satamassa toteutettavien ennaltaehkäisevien tai valvontatoimien kanssa;

– yhteensovittaminen muiden hätätilannesuunnitelmien kanssa ja/tai erityisten hätätoimenpiteiden, -menettelyjen ja -toimien kanssa. Suunnitelmassa olisi kuvattava yksityiskohtaisesti vuorovaikutusta ja koordinointia muiden torjunta- tai hätäsuunnitelmien kanssa. Mahdolliset ristiriitaisuudet ja puutteet olisi korjattava;

– koulutusta ja turvaharjoituksia koskevat vaatimukset;

– sataman turvatoimiin liittyvä toimintaorganisaatio ja työmenetelmät. Sataman turvasuunnitelmassa kuvataan yksityiskohtaisesti sataman turvaorganisaatio, sen tehtäväjako ja työmenetelmät. Tarpeen mukaan siinä kuvataan myös koordinointia satamarakenteiden ja alusten turvapäälliköiden kanssa. Siinä hahmotellaan sataman turvakomitean tehtävät, jos sellainen on olemassa;

– menettelyt sataman turvasuunnitelman mukauttamista ja ajan tasalle saattamista varten.

LIITE III
Koulutusta koskevat perusvaatimukset

Erilaisia harjoituksia, joihin voivat osallistua satamarakenteiden turvapäälliköt yhdessä jäsenvaltioiden asianomaisten viranomaisten kanssa sekä yhtiöiden turvapäälliköt tai alusten turvapäälliköt, jos he ovat paikalla, olisi järjestettävä vähintään kerran kalenterivuodessa siten, että harjoitusten väli on korkeintaan 18 kuukautta. Yhtiöiden turvapäälliköitä tai alusten turvapäälliköitä olisi pyydettävä osallistumaan yhteisiin harjoituksiin, ottaen huomioon tämän vaikutukset aluksen turvatoimiin ja työmäärään. Näissä harjoituksissa olisi testattava viestintää, koordinointia, voimavarojen saatavuutta ja toimintaa hätätilanteissa. Tällaiset harjoitukset voivat olla:

(1) täysimittaisia tai todellisuutta vastaavia

(2) mallisimulaatioita tai seminaareja tai

(3) yhdistettyjä muihin harjoituksiin, kuten hätätilanneharjoituksiin tai muihin satamavaltion viranomaisen harjoituksiin.

LIITE IV
Ehdot, jotka tunnustetun sataman turvaorganisaation on täytettävä

Tunnustetun sataman turvaorganisaation olisi voitava osoittaa:

(1) asiantuntemus asianmukaisista turvatoimiin liittyvistä näkökohdista;

(2) asianmukainen tietämys satamien toiminnasta, mukaan luettuna tietämys satamien suunnittelusta ja rakentamisesta;

(3) asianmukainen tietämys muista turvatoimien kannalta merkittävistä toiminnoista, joilla on mahdollisesti vaikutusta sataman turvatoimiin;

(4) kyky arvioida sataman todennäköisiä turvariskejä;

(5) kyky ylläpitää ja parantaa henkilökuntansa asiantuntemusta sataman turvatoimista;

(6) kyky valvoa henkilökuntansa jatkuvaa luotettavuutta;

(7) kyky ylläpitää asianmukaisia toimenpiteitä, joilla vältetään arkaluontoisen aineiston luvaton luovuttaminen tai käyttö;

(8) asiaa koskevan kansallisen ja kansainvälisen lainsäädännön ja turvavaatimusten tuntemus;

(9) tietämys ajankohtaisista turvauhista ja -malleista;

(10) tietämys aseiden, vaarallisten aineiden ja laitteiden tunnistamisesta ja havaitsemisesta;

(11) tietämys turvallisuutta mahdollisesti uhkaavien henkilöiden ominaispiirteiden ja käyttäytymismallien tunnistamisesta syrjimättömältä pohjalta;

(12) turvatoimenpiteiden kiertämiseen käytettyjen tekniikoiden tuntemus;

(13) tietämys turva- ja valvontalaitteista ja -järjestelmistä sekä niiden toiminnallisista rajoituksista.

Tunnustettu sataman turvaorganisaatio, joka on tehnyt sataman turva-arvioinnin tai sen tarkistuksen tietyssä satamassa, ei saa laatia saman sataman turvasuunnitelmaa tai sen tarkistusta.

RAHOITUSSELVITYS

Politiikan ala(t): Maa-, lento- ja meriliikennepolitiikka

Toiminnan ala(t): Satamien turvatoimien toteuttaminen ja sen valvonta

TOIMEN NIMI: EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI SATAMIEN TURVATOIMIEN PARANTAMISESTA

1. BUDJETTIKOHTA/-KOHDAT JA OTSAKE (OTSAKKEET)

06 **07 01** ~~02 03 02~~ Liikenteen turvaaminen

06 01 04 13 Liikenneturvallisuus ja liikenteen turvaaminen — Hallintomenot

06 02 11 03 Komiteat

2. NUMEROTIEDOT

2.1 Toimenpiteen kokonaismäärärahat (B osa): Ks. kohta 6.1.

2.2 Toimenpiteen soveltamisaika

Määräämätön, alkaa vuonna 2006.

2.3 Monivuotinen kokonaismenoarvio

a) Maksusitoumusmäärärahojen/maksumäärärahojen aikataulu (rahoitustuki) *(vrt. kohta 6.1.1)*

miljoonaa euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi 2004	2005	2006	2007	2008	2009 ja seur.	Yht.
Maksusitoumus-määrärahat (MSM)	0	0	0,142	0,126	0,**126** ~~276~~	0,126	0,**520** ~~670~~
Maksumäärärahat (MM)	0	0	0,142	0,126	0, **126**~~27 6~~	0,126	0, **520**~~67 0~~

b) Tekninen ja hallinnollinen apu ja tukimenot *(vrt. kohta 6.1.2)*

MSM	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**

MM	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**

a+b yhteensä							
MSM	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670
MM	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670

c) Henkilöstö- ja muiden hallintomenojen kokonaisvaikutus rahoitukseen *(vrt. kohdat 7.2 ja 7.3)*

MSM/MM	0	0	1,028	0,991	0,991	0,991	4,001

a+b+c YHTEENSÄ							
MSM	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671
MM	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671

2.4 Yhteensopivuus ohjelmasuunnitelman ja rahoitusnäkymien kanssa

Uusi toimi

[X] Ehdotus on tehdyn ohjelmasuunnitelman mukainen.

[...] Ehdotus edellyttää rahoitusnäkymien kyseisen otsakkeen ohjelmasuunnitelman muuttamista.

[...] Ehdotus voi edellyttää toimielinten välisen sopimuksen määräysten soveltamista.

2.5 Vaikutukset tuloihin[16]

[X] Ei vaikuta tuloihin (kyseessä ovat toimenpiteen toteuttamiseen liittyvät tekniset seikat).

3. BUDJETTITIEDOT

Menolaji		**Uusi**	**EFTA osallistuu**	**Ehdokasmaat osallistuvat**	**Rahoitus-näkymien otsake**
Ei pakoll.	EJM	EI	EI	EI	**nro** 3

16 Lisätietoja erillisessä ohjeasiakirjassa.

4. OIKEUSPERUSTA

EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta

5. KUVAUS JA PERUSTELUT

5.1 Yhteisön toiminnan tarve[17]

5.1.1 Toiminnan tavoitteet

Vuoden 2001 syyskuun 11. päivän tapahtumien jälkeen Euroopan unioni on toistuvasti ilmaissut tukevansa maailmanlaajuisen yhteisön pyrkimyksiä kehittää kaikki tarpeelliset keinot terrorismin uhan torjumiseksi. Tämän johdosta EU on antanut ilmailun turvaamista koskevaa lainsäädäntöä ja on nyt alkanut käsitellä kansainväliseen merenkulkuun kohdistuvaa terrorismin uhkaa. Äskettäin julkaistussa OECD:n asiakirjassa[18] esitetään yhteenveto merenkulkuun ja satamiin kohdistuvista terrorismiuhista.

IMO:n diplomaattikonferenssissa 12. joulukuuta 2002 hyväksyttiin muutoksia SOLAS-yleissopimukseen sekä siihen liittyvä ISPS-säännöstö, joka koskee kansainväliseen merenkulkuun sekä aluksen ja satamarakenteen vuorovaikutukseen sovellettavaa turvajärjestelmää.

IMO:n diplomaattikonferenssin tuloksia ollaan parhaillaan siirtämässä osaksi EU:n säännöstöä antamalla asetus, jolla varmistetaan turvavaatimusten yhdenmukainen soveltaminen. Osa ISPS-säännöstön ei-pakollisista säännöistä tehdään pakollisiksi. Lisäksi IMO:n tekstiä mukautetaan EU:n erityisolosuhteita vastaavaksi.

IMO:n sääntöjen soveltamisala on kuitenkin rajattu kansainväliseen merenkulkuun ja aluksen ja satamarakenteen vuorovaikutukseen. Vaikka tämä onkin jo merkittävä läpimurto, tämä rajallinen soveltamisala jättää turvatoimiin epäsuotavan aukon, kun aluksen ja satamarakenteen vuorovaikutuksen ulkopuolella olevat alueet eivät kuulu soveltamisalaan. Tämä on väistämätön seuraus siitä, kuinka nämä uudet turvasäännöt on vahvistettu: ne on muotoiltu muutoksiksi voimassa olevaan kansainväliseen yleissopimukseen. On tunnustettu, että sataman turvatoimet aluksen ja satamarakenteen vuorovaikutuksen ulkopuolella vaativat vielä merkittävästi lisätyötä. IMO:n ja ILO:n yhteinen työryhmä laatii parhaillaan satamien turvatoimia koskevia yksityiskohtaisia ohjeita, mutta niiden valmistuminen saattaa kestää. Tätä väliaikaista aukkoa ollaan jo täyttämässä toisaalla. Tämä tapahtuu joko soveltamalla IMO:n uusia sääntöjä koko satamaan (kuten Yhdysvalloissa) tai vahvistamalla lisäturvatoimia, joilla on suoria tai välillisiä vaikutuksia satamiin (kansalliset satamien turvatoimet EU:n jäsenvaltioissa, Yhdysvaltojen säännöt kuten konttien turvatoimia koskeva aloite (*Container Security Initiative*, CSI) ja konttiliikennettä koskeva kumppanuus (*Container Trade Partnership*, CTPAT), 24 tunnin ennakkoilmoitusta koskeva sääntö jne.).

Edellä mainittu huomioon ottaen satamien turvatoimia koskevaa yhteisön direktiiviä pidetään tarpeellisena, jotta voidaan:

– luoda jäsenvaltioille yhdenmukainen kehys satamien turvatoimien parantamiseksi

---

17 Lisätietoja erillisessä ohjeasiakirjassa.

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

– vahvistaa yhdenmukainen lähestymistapa, jossa sataman merenkulkuun liittyvät ja sen muut keskeiset alueet voidaan yhdentää kattavaan sataman turvatoimia koskevaan toimintakehykseen

– tukea jäsenvaltioita niiden pyrkiessä kehittämään satamia, jotka ovat turvallisia sekä merenkulun että maalla asuvan väestön kannalta sekä myös suhteessa meri- ja maaympäristöön

– varmistaa, että pääsy satama-alan markkinoille ja toimintoihin ja niiden valvonta toteutetaan koko Euroopan unionissa yhdenmukaisesti ja tasapuolisin ehdoin.

5.1.2 Ennakkoarviointiin liittyvät toimenpiteet

Jäsenvaltiot ja komissio osallistuivat vuoden 2002 helmikuun ja joulukuun välillä kolmeen IMO:n tekniseen kokoukseen ja yhteen diplomaattikonferenssiin, joissa kansainvälisen merenkulun turvatoimiin liittyvää kysymystä käsiteltiin kiireellisenä. Yhteisö katsoo, että tämä kysymys vaatii välittömiä toimia.

Asian käsittelyn yhteydessä kävi selväksi, etteivät turvatoimet rajoitu aluksen välittömään läheisyyteen (aluksen ja satamarakenteen vuorovaikutukseen). Ollakseen mahdollisimman tehokkaita kuljetusten turvatoimien olisi viime kädessä katettava koko toimitusketju myyjältä ostajalle. Satamien turvatoimien ratkaisevaa merkitystä koko toimitusketjun turvallisuudelle on toistuvasti korostettu (komission tiedonanto merenkulun turvatoimien parantamisesta, WCO, Yhdysvaltojen merenkulun turvatoimia koskeva laki, CTPAT). Erityisesti:

– Jos aluksen ja satamanrakenteen vuorovaikutuskohdan viereisillä satama-alueilla ei toteuteta turvatoimia, on olemassa suuri vaara, ettei satamarakenteenkaan turvatoimien pitävyyttä voida taata. Voidaankin arvioida, että sataman ennaltaehkäisevissä perusturvatoimissa saadut säästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin kustannukset, joita aiheutuu ylimääräisistä turvatarkastuksista aluksen ja satamarakenteen vuorovaikutuskohdassa.

– Toimiala on todennut monissa yhteyksissä, että se investoi heinäkuuhun 2004 mennessä huomattavia summia aluksen ja satamarakenteen vuorovaikutukseen sovellettavien turvatoimien kehittämiseen. Tämän vuoksi on nyt aihetta poistaa selvät turvallisuusaukot (kuten satamien puutteelliset tai olemattomat turvatoimet), jotka heikentäisivät näiden investointien tehokkuutta. Kun otetaan huomioon aluksen ja satamarakenteen vuorovaikutukseen liittymättömien satama-alueiden ja laitosten maantieteellinen monimuotoisuus, on selvää, että sataman yleisessä turvallisuudessa olevat aukot voivat aiheuttaa ongelmia aluksen ja satamarakenteen vuorovaikutuksen turvaamiselle.

Muualla maailmassa sataman tyydyttävien turvatoimien katsotaan jo olevan osa merenkulun turvatoimia koskevia vaatimuksia. ISPS-säännöstön noudattamisen ohella myös sataman tyydyttävä turvallisuustaso voidaan asettaa ennakkoedellytykseksi näistä satamista tuleville rajoittamattomille kauppavirroille.

Riippumatta siitä kielteisestä viestistä, jonka EU lähettäisi, jos se laiminlöisi omien satamiensa turvatoimet aluksen ja satamarakenteen vuorovaikutuskohdan ulkopuolella, mitään tekemättömyyden kustannukset voisivat onnistuneen terroriteon tapauksessa nousta hälyttävän korkeiksi. Ensinnäkin ihmishenkien turvaaminen on itseisarvo. Toiseksi terrorismin uhka ja sen aiheuttama pelko vaikuttavat suoraan maailmantalouden tehokkuuteen. Kolmanneksi onnistuneen hyökkäyksen sattuessa olisi todennäköistä, että varotoimena useat satamat

suljettaisiin tilapäisesti niiden turvallisuustason ja todellisen uhkan arvioimiseksi. Satama, jossa hyökkäys olisi toteutettu, kärsisi luonnollisesti valtavia vahinkoja sekä laitteilleen että yrityskuvalleen.

Pelkästään taloudellisia kustannuksia voidaan kuvata eräillä OECD:n antamilla esimerkeillä[19]:

– Työmarkkinaselkkaus Yhdysvaltojen länsirannikon satamissa johti näiden satamien sulkemiseen kymmeneksi päiväksi. Varovaisen arvion mukaan aiheutuneet kustannukset olivat 467 miljoonaa dollaria. Laivaajat ilmoittivat aikovansa muuttaa koko logistiikkaketjunsa, jos sulku olisi jatkunut. Tämä olisi edelleen kasvattanut kustannuksia voimakkaasti.

– Yhdysvaltojen keskimääräinen varastotaso putosi 1990-luvun kuluessa 1,57 kuukaudesta 1,36 kuukauteen vuonna 2001. Vuonna 2002 keskimääräiset varastot nousivat 1,43 kuukauteen. Tämä kehitys, joka johtuu toimitusten vakauteen liittyvästä epävarmuudesta ja huolesta, on eliminoinut puolen vuosikymmenen edistyksen ja aiheuttaa Yhdysvalloille noin 50-80 miljardin dollarin ylimääräiset pääomakustannukset[20].

– Täysimittainen simulaatio Yhdysvaltoihin saapuvista konttipommeista, joista osa paljastuu satamissa ja osa pääsee läpi logistiikkaketjuun, aiheutti tulokseksi arviolta 58 miljardin dollarin kokonaiskustannukset[21]. Lisäksi saattaisi viedä jopa 92 päivää ennen kuin satamiin ruuhkautuneet kuljetukset saataisiin kokonaan purettua. Tässä arviossa otetaan huomioon ainoastaan Yhdysvalloissa aiheutuvat kustannukset.

Yhdenmukainen satamien turvatoimia koskeva kehys kaikissa EU:n satamissa vähentää turvatoimiin liittyvää kilpailua EU:n satamien välillä. Kolmansien maiden osalta se poistaa myös kannustimet vertailla EU:n satamia niiden turvatoimien pohjalta. Satamien turvatoimia koskeva direktiivi siis minimoi tai poistaa epäsuotavia kilpailun vääristymiä.

Lopuksi on syytä mainita, että direktiivin odotetaan luovan uusia työpaikkoja. Suurin osa tästä uudesta työvoimatarpeesta liittyy ISPS-säännöstön täytäntöönpanoon. Uusia työtilaisuuksia saattaa avautua myös satamien turvatoimien alalla.

5.1.3 Jälkiarvioinnin perusteella toteutettavat toimenpiteet

Ei sovelleta.

5.2 Suunnitellut toimet ja yhteisön rahoitustukea koskevat yksityiskohtaiset säännöt

Tässä direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot määrittelevät tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien satamiensa rajat. Jäsenvaltioiden olisi muotoiltava turvatoimia koskeva politiikka näitä alueita varten ja varmistettava, että turva-arvioinnit tehdään ja turvasuunnitelmat laaditaan ja niitä pidetään ajan tasalla. Kansallisen keskusviranomaisen on valvottava kunkin kansallisen sataman turvatoimia koskevan politiikan käyttöönottoa ja toteuttamista. Jotta täytäntöönpanossa saavutettaisiin haluttu yhteinen taso, direktiivin liitteissä esitetään sataman turva-arvioinnin ja turvasuunnitelman ensisijaiset näkökohdat.

---

19 OECD, edellä mainittu julkaisu.

20 ”The Friction Economy”, julkaisussa *Fortune*, helmikuu 2003; Bowserbox, D ja Closs, D., ”Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy”, julkaisussa *Traffic World*, huhtikuu 2002.

21 *Conference Board*, Booz Allen Hamilton, lokakuu 2002.

Koska järjestelmän on oltava johdonmukainen, jotta se toimisi luotettavasti koko unionin tasolla, komission tehtävänä on suorittaa tarkastuksia, jotta voitaisiin todentaa tämän direktiivin nojalla vahvistettujen kansallisten suunnitelmien täytäntöönpano.

5.3 Toteutusta koskevat yksityiskohtaiset säännöt

Toimintaa johtaa suoraan komissio, joka käyttää vakinaista ja ulkopuolista henkilöstöä.

Koska direktiivin noudattamisen valvonta alkaa vasta 18 kuukautta myöhemmin kuin merenkulun turvatoimia koskevan asetuksen noudattamisen valvonta, ja koska merenkulun turvatoimien ja satamien turvatoimien valvonta liittyvät läheisesti toisiinsa, direktiivin nojalla toteutettavassa valvonnassa ehdotetaan hyödynnettävän asetuksen noudattamisen valvonnasta saatua asiantuntemusta.

Jotta valvontaprosessissa voitaisiin käyttää myös satamien turvatoimiin liittyvää erityisasiantuntemusta, tarvitaan kahdeksan uutta satamien turvatarkastajaa (ks. jäljempänä kohta 7.1).

6. RAHOITUSVAIKUTUKSET

6.1 Kokonaisrahoitusvaikutus, B osa (koko ohjelmakaudeksi)

Toimenpiteen kustannukset määritetään laskemalla yhteen vuotuiset yksittäiset kustannukset alkaen vuodesta 2006, johon mennessä ehdotetun yhteisön toimen arvioidaan olevan täysin käynnissä.

6.1.1 Rahoitustuki

Direktiivissä säädetään komission suorittamista valvonta- ja tarkastustoimista. Tarkastuskäyntejä arvioidaan suoritettavan vuodesta 2006 alkaen noin 84 kappaletta vuodessa (viisi päivää satamaa kohti * 1500 euroa). ~~Valvontaan ja tarkastuksiin liittyy asiantuntijakokouksia. Täytäntöönpanoa ja mahdollisia tulevia toimia koskeva arviointi olisi tehtävä vuonna 2008 (eli kaksi vuotta direktiivin voimaantulon jälkeen).~~

Arviointi: Komissio aikoo myös tilata arvioinnin toimenpiteiden vaikutuksista ja tehokkuudesta. Arviointi olisi tehtävä vuonna 2008 ja sen jälkeen kolmen vuoden välein. Tätä säännöllistä arviointia tarvitaan, jotta komissio voisi ehdottaa komiteamenettelyn kautta muutoksia, joita järjestelmään saatetaan tarvita. Kunkin tutkimuksen kustannuksiksi arvioidaan 150 000 euroa.

Tarkastuskäynnit: tarkastuskäyntien lukumäärää koskeva laskelma, ks. kohta 7.1. Ensimmäisenä vuonna odotetaan syntyvän lisäkustannuksia paikan päällä käytettävistä työvälineistä (kannettavat tietokoneet).

6.1.1 Rahoitustuki

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ja seur.	Yht.
~~a) Selvitykset~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0,150~~	~~Kolmen vuoden välein~~	~~0,150~~
a~~b~~) Asiantuntijakokoukset	0	0	0	0	0	0	0

b~~e~~) Tarkastuskäynnit	0	0	0,126	0,126	0,126	0,126	0,504
c~~d~~) Työvälineet	0	0	0,016	0	0	Poisto	0,016
YHTEENSÄ	0	0	0,142	0,126	0,**126**~~276~~	0,126	0,**520** ~~654~~

(Laskutapa on tarvittaessa selitettävä.)

6.1.2 Tekninen ja hallinnollinen apu, tukimenot ja tietotekniikkakustannukset (maksusitoumusmäärärahat)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ja seur.	Yht.
a) ~~Ei ole~~ **Selvitykset**		0			0**,150**	**Kolmen vuoden välein**	0**,150**
b) Ei ole	0	0	0	0	0	0	0
YHTEENSÄ	0	0	0	0	0**,150**	0	0**,150**

(Laskutapa on tarvittaessa selitettävä.)

7. VAIKUTUKSET HENKILÖSTÖÖN JA HALLINTOMENOIHIN

7.1 Vaikutus henkilöstöön

Tämä direktiivi edellyttää sen noudattamisen valvontaa. Tämän ehdotetaan perustuvan asiantuntemukseen, jota on saatu merenkulun turvatoimia koskevan asetuksen mukaisesti suoritetusta vastaavasta valvonnasta.

Vaadittavan tarkastajien lukumäärän määrittämisessä käytetään kuutta parametria:

– Tarkastukset suorittaa kaksi tarkastajaa yhdessä.

– Direktiivin noudattamisen valvontaan pitäisi sisältyä turvatoimien kansallisten valvontajärjestelmien tarkastus vähintään kolmen vuoden välein. Koska satamia toimii enintään 20 jäsenvaltiossa ~~(nykyiset jäsenvaltiot ja jäsenyyteen valmistautuvat maat)~~, tarkastusten määräksi arvioidaan seitsemän tarkastusta vuodessa.

– EU:n satamien turvatoimia koskevassa selvityksessä EU:n ~~ja jäsenyyteen valmistautuvien maiden~~ satamien lukumääräksi määriteltiin 769 (Lloyds Fairplayn tietojen pohjalta). Tämän direktiivin noudattamisen valvonta olisi toteutettava satamien pistotarkastuksina, joita tehdään vuosittain 10 prosentille satamista.

– Noudattamisen valvonnan, valmistelutöiden, matkojen ja seurannan odotetaan vievän yhden henkilötyöviikon tarkastusta kohti.

– Tarkastajat tekevät tarkastuksia joka toinen viikko.

Tästä saadaan tulokseksi noin 20 tarkastusta vuodessa tarkastajaa kohti (kun oletetaan, että vuodessa on 40 työviikkoa). Tarkastuksia varten tarvitaan kahden tarkastajan ryhmiä, jolloin kaksi tarkastajaa tekee 20 tarkastusta vuodessa. 10 prosenttia 769 satamasta on noin 77 satamaa vuodessa. Kolmasosa kaikista kansallisista turvajärjestelmistä tarkoittaa seitsemää tarkastusta vuodessa. Tarkastusten kokonaismäärä on siis 84 tarkastusta vuodessa. Näiden tarkastusten tekemiseen tarvitaan kahdeksan tarkastajaa. Työvälineiksi tarvitaan kahdeksan kannettavaa tietokonetta, joiden yksikköhinta on 2000 euroa.

Koko prosessia hallinnoi yksi hallintovirkamies.

Henkilöstön laji		Toimenpiteen hallinnointiin tarvittava nykyinen ja/tai uusi henkilöstö		Yht.	Tehtävän kuvaus
		Vakinaisten toimien määrä	Väliaikaisten toimien määrä[22]		
Virkamiehet tai väliaikainen henkilöstö	A	1	8		Johtava hallintovirkamies (jo olemassa) Hallintovirkamies Turvatarkastajat
	B	0	0		Hallintoavustaja
	C	0			Tarkastusyksikön sihteerit
Yhteensä		1	8	9	

7.2 Henkilöstön taloudellinen kokonaisvaikutus

Henkilöstön laji	Määrä euroina	Laskutapa*
Virkamiehet	108 000	Komission virkamiehestä keskimäärin aiheutuvat kustannukset, yleiskustannukset mukaan luettuina (108 000 euroa/vuosi/virkamies)
Väliaikainen henkilöstö	864 000	
Yhteensä	972 000	

Määrät vastaavat 12 kuukauden kokonaismenoja.

[22] ~~Lukumäärät perustuvat olettamukseen, että Euroopan meriturvallisuusvirastolla on riittävä henkilöstö, jotta se voi huolehtia sille asetusehdotuksen 10 artiklan 7 kohdassa annetuissa tehtävistä.~~

7.3 Muut toimesta johtuvat hallintomenot

Asiantuntijakomitea: yksipäiväiset kokoukset alan asiantuntijoiden kanssa, jotta komissio voi tehdä sääntöihin direktiiviehdotuksen 15 artiklassa tarkoitetut mukautukset. Kokouksia odotetaan tarvittavan kolme kappaletta ensimmäisenä vuonna ja tämän jälkeen yksi kokous vuodessa.

Budjettikohta (numero ja nimike)	Määrä euroina	Laskutapa
Kokonaismääräraha 01 02 11 03 – Pakolliset komiteat (COSS 27C730)[1]	56 250 (ensimmäinen vuosi) 18 750 (seuraavat vuodet)	Kolme merenkulun turvatoimia käsittelevän komitean kokousta ensimmäisenä vuonna Yksi kokous seuraavina vuosina. Kansallisten asiantuntijoiden matkakustannusten korvaaminen (arviolta keskim. 25 x 750 euroa/asiantuntija)
Yhteensä	56 250 (ensimmäinen vuosi) 18 750 (seuraavat vuodet)	

Määrät vastaavat 12 kuukauden kokonaismenoja.

[1] Mainittava komitean laji sekä ryhmä, johon se kuuluu.

I.	Yhteensä vuodessa (7.2 + 7.3)	1 028 250 euroa (ensimmäinen vuosi) 990 750 euroa (seuraavat vuodet)
II.	Toimen kesto	Määräämätön
III.	Toimen kokonaiskustannukset (I x II)	Määräämätön

Henkilöstö- ja hallintoresurssien tarve katetaan hallinnoivalle pääosastolle vuotuisessa määrärahajaottelussa myönnetystä osuudesta.

8. SEURANTA JA ARVIOINTI

8.1 Seurantajärjestelmä

Käyttöön otetaan seurantajärjestelmä, johon sisältyvät jäsenvaltioissa suoritettavat tarkastukset ja säännölliset vaikutusten arvioinnit.

Lisäksi kuuden kuukauden kuluttua ehdotetun direktiivin soveltamispäivästä komissio alkaa yhteistyössä kansallisten viranomaisten kanssa toteuttaa tarkastuksia todentaakseen direktiivin perusteella vahvistettujen kansallisten suunnitelmien toteuttamisen valvontamenetelmät. Näissä tarkastuksissa otetaan huomioon kansallisten viranomaisten toimittamat tiedot ja erityisesti valvontaraportit.

8.2 Arvioinnin yksityiskohtaiset säännöt ja arviointijaksot

Komission yksiköt tekevät arvioinnin toimenpiteiden vaikutuksista ja tehokkuudesta. Arviointi on määrä tehdä vuoden n+2 aikana, sen jälkeen kolmen vuoden välein.

~~Lisäksi kuuden kuukauden kuluttua ehdotetun direktiivin soveltamispäivästä komissio alkaa yhteistyössä kansallisten viranomaisten kanssa toteuttaa tarkastuksia todentaakseen direktiivin perusteella vahvistettujen kansallisten suunnitelmien toteuttamisen valvontamenetelmät. Näissä tarkastuksissa otetaan huomioon kansallisten viranomaisten toimittamat tiedot ja erityisesti valvontaraportit.~~

9. PETOSTEN TORJUNTATOIMET

Komission merenkulun turvatarkastajien toimintaan sovelletaan komission normaaleja tarkastusmenettelyjä.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

EHDOTUKSEN VAIKUTUS YRITYSTOIMINTAAN JA ERITYISESTI PIENIIN JA KESKISUURIIN YRITYKSIIN (PK-YRITYKSIIN)

EHDOTUKSEN NIMI

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi satamien turvatoimien parantamisesta

ASIAKIRJAN VIITENUMERO

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

EHDOTUS

1. Miksi yhteisön lainsäädäntö on tarpeen tällä alalla ja mitkä ovat sen päätavoitteet toissijaisuusperiaate huomioon ottaen?

   Yhteisön lainsäädäntöä on jo laadittu alusten ja satamarakenteiden turvatoimista. Sitä on tarkoitus täydentää tällä satamien turvatoimia koskevalla direktiivillä. Siksi myös tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia toimenpiteitä on sovellettava yhdenmukaisesti kaikkialla yhteisössä, jottei vaaranneta niiden toimenpiteiden EU:n laajuista johdonmukaisuutta, joita direktiivillä on tarkoitus täydentää. Yhdenmukaisella soveltamisella vältetään myös turvatoimiin liittyvät kilpailun vääristymät.

VAIKUTUKSET YRITYSTOIMINTAAN

2. Keneen ehdotus vaikuttaa?

   – Yritystoiminnan alat

   Laivaajat, laivameklarit, satamien johto, sataman rajojen sisällä toimivat yritykset.

   – Minkä kokoisia yrityksiä (pienten ja keskisuurten yritysten osuus)?

   Kaikenkokoiset näillä aloilla toimivat yritykset.

   – Ovatko yritykset keskittyneet tietylle maantieteelliselle alueelle yhteisössä?

   Eivät, ehdotus vaikuttaa ~~kolmeentoista~~ **20** jäsenvaltioon, jotka ovat satamavaltioita. ~~Jäsenyyteen valmistautuvien maiden liittymisen jälkeen luku kohoaa 20:een.~~

3. Mitä yritysten pitäisi tehdä ehdotuksen vaatimusten täyttämiseksi?

   Yritysten on otettava käyttöön asianmukaiset turvatoimet, elleivät ne jo ole käytössä, ja tarvittaessa hankittava tarvittavat laitteet. Niiden on varmistettava henkilöstön koulutus turvavaatimusten edellyttämällä tavalla. Lisähenkilöstöä saatetaan tarvita.

4. Mitkä ovat ehdotuksen todennäköiset talousvaikutukset?

– työllisyyteen:

Satamiin liittyvien turvatoimien toteuttamiseksi saatetaan luoda uusia työpaikkoja, mahdollisesti myös erikoistuneissa turva-alan yrityksissä.

– investointeihin ja uusien yritysten perustamiseen:

Satamissa toimivien yritysten on mahdollisesti hankittava turvalaitteita. Lisäksi turva-alan yritysten toiminta voi laajentua.

– yritysten kilpailukykyyn:

Ei vaikutuksia, sillä kaikkia yrityksiä koskevat samat vaatimukset.

5. Sisältyykö ehdotukseen toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on ottaa huomioon pienten ja keskisuurten yritysten erityinen tilanne (lievemmät tai erilaiset vaatimukset jne.)?

Ei suoraan, mutta vaatimukset perustuvat tapauskohtaiseen arviointiin, ja ne on siten mukautettu parhaalla mahdollisella tavalla paikallisiin huolenaiheisiin vähimmäisturvatason puitteissa.

KUULEMINEN

6. Luettelo ehdotuksen valmistelussa kuulluista osapuolista ja niiden esittämien kantojen pääpiirteet:

– Komissio on kuullut kaikkia jäsenvaltioita ~~ja ehdokasmaita~~ sekä kaikkia toimialan edustajia, joita asia koskee. Vastauksista käy selvästi ilmi, että toimiala tunnustaa satamien turvatoimien tarpeellisuuden. Yhteisön lähestymistapa hyväksytään yleisesti, kunhan toimenpiteissä otetaan riittävästi huomioon satamien erilaiset rakenteet (organisaatiotasolla, riskin tason suhteen).

– Kaikki kyseistä alaa edustavat eurooppalaiset järjestöt ovat osallistuneet tarkkailijoina IMO:n työhön merenkulun turvatoimien alalla. Työnantajien, työntekijöiden ja hallitusten edustajat osallistuvat satamien turvatoimia koskevia yksityiskohtaisia ohjeita laativan IMO:n ja ILO:n yhteisen työryhmän työhön.

Komissio on tilannut tutkimuksen toimenpiteiden vaikutusten arvioimiseksi. Tehtävään valittu toimeksisaaja assosioi työhönsä seuraavat järjestöt: *European Sea Ports Organisation* (ESPO), *Federation of European Private Ports Operators* (FEPORT) ja *European Community Shipowner's Association* (ECSA).

Toimialan on investoitava alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamiseen, mutta alalla kannetaan huolta sellaisten selvien turvallisuusaukkojen poistamisesta (kuten puutteelliset tai olemattomat sataman turvatoimet), jotka voivat tehdä näistä investoinneista hyödyttömiä. Kun otetaan huomioon aluksen ja satamarakenteen

vuorovaikutukseen liittymättömien satama-alueiden ja laitosten maantieteellinen monimuotoisuus, on selvää, että sataman yleisessä turvallisuudessa olevat aukot voivat aiheuttaa ongelmia aluksen ja satamarakenteen vuorovaikutuksen turvaamiselle.