



Brüssel, 25.4.2019
COM(2019) 191 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

**Kolmas hindamisaruanne sadamate turvalisuse tugevdamist käsitleva direktiivi
rakendamise kohta**

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Kolmas hindamisaruanne sadamate turvalisuse tugevdamist käsitleva direktiivi rakendamise kohta

1. SISSEJUHATUS

Direktiivi 2005/65/EÜ¹ (sadamate turvalisuse tugevdamise kohta) (edaspidi „direktiiv“) peamine eesmärk on täiendada 2004. aastal määrusega (EÜ) nr 725/2004² (laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta) (edaspidi „määrus“) vastu võetud meetmeid.

Määruse kohaldamisalasse kuuluvad laevade pardal ning sadama ja laeva vahelise liidesega seoses kehtivad turvameetmed. Need kohustused, mis on peamiselt seotud ISPS-koodeksiga (laevade ja sadamarajatiste turvalisuse rahvusvaheline koodeks), olid liikmesriigid võtnud endale enne seda, kui nad nõustusid rakendama direktiivi vastuvõtmisega kaasnevaid lisakohustusi. Direktiiviga täiendati ettenähtud mehhanisme, luues kogu sadamat hõlmava turvasüsteemi, et tagada kõikides Euroopa sadamates, mis teenindavad otse meresõiduteenuste pakkujaid, ühetaoliselt kõrge turvalisuse tase³.

Euroopa Liit on üks suurima sadamate arvuga piirkondi maailmas – ELi 70 000 kilomeetri pikkusel rannikul tegutseb üle 1 200 kaubasadama. Neist sadamatest kuulub direktiivi kohaldamisalasse ligikaudu tuhat (vt punkt 6.1), st kõik sadamad, kus on üks või mitut sadamarajatist, mille puhul nõutakse määruse alusel heaks kiidetud turvalisuse plaani.

Direktiivi eesmärk on tõhustada turvameetmete kooskõlastamist sellistel sadamaaladel, mida määrus ei hõlma, ning tagada, et sadamate turvalisuse suurendamisega on võimalik toetada määruse alusel võetavaid turvameetmeid. Kui kohustus rakendada turvameetmeid sadamarajatise tasandil lasub eeskätt sadamarajatise käitajal,⁴ siis asjakohaste turvameetmete võtmise eest sadama tasandil vastutavad esmajärjekorras sadama valdaja⁵ ning asutused, kelle ülesanne on tagada sadamaalal (nii üldkasutataval alal kui ka teenindusalal) avalik kord, ohutus ja turvalisus.

Direktiivi artiklis 19 on sätestatud, et hiljemalt 15. detsembriks 2008 ja seejärel iga viie aasta tagant hindab komisjon direktiivi järgimist ja võetud meetmete tõhusust.

Esimene aruanne võeti vastu 20. jaanuaril 2009 ja teine 18. novembril 2013⁶. Käesolevas kolmandas aruandes direktiivi rakendamise kohta kirjeldatakse meetmeid, mis on võetud

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2005. aasta direktiiv 2005/65/EÜ sadamate turvalisuse tugevdamise kohta, ELT L 310, 25.11.2005, lk 2.

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

³ EFTA järelevalveamet tagab, et Island ja Norra täidavad oma Euroopa Majanduspiirkonna lepingust tulenevaid kohustusi.

⁴ Sadamarajatiste käitajad on enamikul juhtudel eraettevõtjad.

⁵ Sadama turvaasutuse määrab liikmesriik kooskõlas direktiivi artikliga 5.

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

selleks, et edendada sadamate turvalisust suurendavate ühetaoliste meetmete võtmist kogu liidus, samuti viimase viieaastase vaatlusperioodi jooksul tehtud edusamme ja rakendamisperioodil tekkinud püsivaid probleeme.

Aruanne põhineb

- teabevahetusel meresõidu turvalisuse eest vastutavate liikmesriikide ametiasutuste ja muude sidusrühmadega;
- vaatlusperioodil direktiivi rakendamise jälgimiseks komisjoni poolt sadamate turvalisuse tagamiseks tehtud arvukate kontrollide tulemustel;
- pideval dialoogil liikmesriikide ametiasutuste ning merendus- ja sadamasektori eri osalejate vahel.

Aruandes juhitakse tähelepanu mitmesugustele raskustele, mis tulid ette soovitud tulemuste saavutamisel, kuid silmas pidades ka direktiivi rakendamise üleilmset mõju.

2. ESIMESE JA TEISE ARUANDE JÄRELDUSED

Esimeses aruandes rõhutati, et kuigi direktiiv võeti vastu esimesel lugemisel Euroopa Parlamendi tugeval toetusel ja ühehäälselt nõukogus, võttis enamik asjaomaseid liikmesriike selle sätted oma õigusesse üle märkimisväärse hilinemisega. Seetõttu alustati mitmeid rikkumismenetlusi, millest kaks on praeguseks lõppenud kohtuotsusega, milles leitakse, et kohustused on jäetud täitmata⁷.

Hindamisperioodi lõpuks olid direktiivi sätted lõpuks üle võetud valdava enamiku liikmesriikide õigusesse. Kahjuks esines sätete praktilisel rakendamisel sadama tasandil endiselt korralduslikke ja tegevuslikke raskusi, sest kohalikel omavalitsustel ei olnud veel kõiki vajalikke vahendeid, et tagada direktiivi elluviimine praktikas. Põhiline probleem oli sadama piiride kindlaksmääramine seoses turvameetmete võtmisega.

Teisest aruandest oli näha, et oli tehtud märkimisväärseid edusamme, kuid direktiivi kõikide sätete täielikuks rakendamiseks vajalikke meetmeid tuli enamikus liikmesriikides veel täiustada. Turvalisuse tase oli Euroopa sadamates tõusnud ning samaaegne määrase rakendamine ja direktiivi kohaldamine oli võimaldanud luua usaldusväärse raamistiku turvalisusega seotud rikkumiste ärahoidmiseks sadamates ning saavutada merendustegevuse ja sadamate tegevuse piisava kaitse. Turvameetmete kehtestamisel vaadati sageli üle sadamate tegevuse korraldus, näiteks kauba liikumine ja ladustamine, kontroll juurdepääsul sadama eri aladele või piiratud ligipääsuga alade määramine. Need meetmed on osutunud väga oluliseks, et muuta sadamate tegevus väga tiheda konkurentsiga keskkonnas tõhusamaks.

⁷

3. septembri 2009. aasta kohtuotsus komisjon vs. Eesti, C-464/08 ja 3. septembri 2009. aasta kohtuotsus komisjon vs. Ühendkuningriik, C-527/08.

3. PÄRAST EELMISE HINDAMISPERIOODI LÕPPU VÕETUD TUGI- JA JÄRELEVALVEMEETMED

Direktiivis on kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega sätestatud, et liikmesriigid peaksid ise kindlaks määrama iga sadama piirid ja jätma sadamatele vabaduse otsustada, kas kohaldada direktiivi ka külgnevate alade suhtes. Samuti peaksid liikmesriigid tagama sadamate turvalisuse nõuetekohase hindamise ja sadamate turvalisuse plaanide nõuetekohase koostamise. 2014. aastal ei olnud paljud sadamad paraku ikka veel suutelised täitma direktiivi nõudeid.

Seepärast on komisjon täitnud ajavahemikul 2014–2018 jätkuvalt oma kohustust tagada direktiivi tõhusam rakendamine. Komisjoni võttis liikmesriikide abistamiseks meetmeid ja rakendas jõulist järelevalveprogrammi, mille raames tehti arvukaid kontrole.

Selleks et jälgida ajavahemikus 2014–2018 direktiivi 2005/65/EÜ rakendamist, kontrolliti 17 korral liikmesriikide ametiasutusi; kontrolliti 41 korral sadamaid.

Neid meetmeid võeti eeskätt selleks, et

- säilitada süsteem, mis võimaldab korrapäraselt teavitada liikmesriikide tegevuskavade rakendamisest ja tulemuslikkusest, millega tagatakse direktiivi rakendamine praktikas;
- teha eespool nimetatud 58 kontrolli, kontrollimaks direktiivi rakendamist kooskõlas määrusega (EÜ) nr 324/2008,⁸ mida on muudetud komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2016/462, koondades ja levitades parimaid tavasid meresõiduohutuse komitees (MARSECI komitee).

4. DIREKTIIVI RAKENDAMISE JÄRELEVALVE

4.1. Järelevalve tegevuskavade üle, et viia lõpule direktiivi rakendamine praktikas

Komisjonil on olnud alates 2009. aastast kasutusel süsteem, mis võimaldab saada liikmesriikidelt korrapäraselt teavet direktiivi rakendamise kohta. Liikmesriikide ametiasutustega on sisse seatud pidev dialoog, et hankida korrapäraselt usaldusväärset teavet selle kohta, kui palju on tehtud hindamisi ja vastu võetud sadamate turvalisuse plaane. Peale selle kontrollivad komisjoni talitused liikmesriikidelt komisjonile laekuvate iga-aastaste järelevalvearuannete põhjal kõnealuste hindamiste ja plaanide seisu.

⁸ Komisjoni 9. aprilli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 324/2008, millega kehtestatakse meresõiduturvalisuse alaste komisjoni kontrollide läbiviimise uuendatud kord (muudetud kujul), ELT L 98, 10.4.2008, lk 5.

4.2. Direktiivi rakendamise üle järelevalve teostamiseks tehtavad komisjoni kontrollid

Komisjon viis kontrollide raames läbi menetlusi direktiivi rakendamise üle järelevalve teostamiseks kooskõlas määrusega (EÜ) nr 324/2008 (muudetud kujul).

Nii liikmesriikide ametiasutuste kontrollimisel kui ka sadamate valimi otsesel kontrollimisel ilmnes, et kuigi direktiivi rakendamise üldist õigusraamistikku on kohaldatud nõuetekohaselt, esineb direktiivi rakendamisel liikmesriikide sadamate tasandil siiski hulk korduvaid ühiseid probleeme.

Tulemused, millest on teatatud seoses eesmärgiga parandada sadamate turvameetmete kooskõlastamist kohalike omavalitsuste, sadamate käitajate ja õiguskaitseasutuste vahel, on ikka veel kasinad, ehkki viimastel aastatel on toimunud märkimisväärne edasimineku.

Teatud liikmesriikide jaoks on endiselt probleem sadamate piiride kindlaksmääramine turvalisuse tagamiseks ja seda hoolimata komisjoni pakutud abist, mis hõlmas seminari 2006. aasta septembris ja 2010. aasta oktoobris ning Teadusuuringute Ühiskeskuselt (Ispra) tellitud uuringut sadamaala turvalisuse tehniliste aspektide kohta (TAPS II). Uuringus antakse selgeid suuniseid selle kohta, kuidas määratleda turvalisuse tagamiseks sadama piirid, millest lähtutakse direktiivi II lisas sätestatud sadama turvalisuse plaani meetmete ulatuse kindlaksmääramisel.

Teine oluline probleem on seotud sadamate turvalisuse hindamise ja sadamate turvalisuse plaanidega. Direktiivi artikli 10 kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et sadamate turvalisuse hindamine ja sadamate turvalisuse plaanid vaadatakse läbi vastavalt vajadusele, kuid vähemalt kord iga viie aasta jooksul. Kontrollid on näidanud, et igal pool seda korrapäraselt läbivaatamist iga viie aasta tagant veel ei toimu. Sadamarajatiste puhul tehtud muudatused või kitsendused ei ole kaasa toonud sadamate turvalisuse hindamise ja sadamate turvalisuse plaanide läbivaatamist ning mitmel juhul on viieaastane tähtaeg mööda lastud.

Lisaks ilmnesid liikmesriikide sadamates tehtud komisjoni kontrollide käigus raskused, millega mõni sadam seisab silmitsi sadama turvalisuse hindamise ja sadama turvalisuse plaani viieaastase läbivaatamisprotsessi käivitamisel. Eelkõige põhjustab raskusi läbivaatamis- ja heakskiitmisprotsessis osalejate suur arv, mistõttu tuleb see protsess kavandada tublisti enne viieaastase tähtaja lõppu.

Peale selle ei taganud mõni liikmesriik ikka veel artikli 13 lõikes 1 nõutavat piisavat järelevalvet sadamate turvalisuse plaanide ja nende rakendamise üle, kasutades selleks järelevalve- ja kontrollisüsteemi, mida rakendatakse koos kontrollidega, mis tuleb teha iga sadama rajatistes kooskõlas määruse (EÜ) nr 725/2004 artikli 9 lõikega 4.

Muud puudused olid seotud kõikide nõuete arvessevõtmisega sadamate turvalisuse hindamisel ning lahknevustega sadamate turvalisuse hindamise ja sadamate turvalisuse plaanide vahel.

4.3. Rikkumismenetlused

Märkimisväärsetele edusammudele direktiivi rakendamisel osutab ka algatatud rikkumismenetluste arvu vähenemine.

Nagu on märgitud teises aruandes, algatati ajavahemikus 2009–2013 viis rikkumismenetlust: kolm juhtumit olid seotud viivitustega direktiivi rakendamisel liikmesriigi tasandil ja kaks juhtumit kontrollide käigus avastatud ebaõige rakendamisega.

Aastatel 2014–2018 toimus vaid üks rikkumismenetlus ja selle põhjuseks oli direktiivi ebaõige rakendamine: Euroopa Kohus tegi 6. aprillil 2017 otsuse kohtuasjas C-58/16. Saksamaa Nordrhein-Westfaleni liidumaa ei olnud mitme sadama puhul kindlaks määranud piire, kiitnud heaks sadama turvalisuse hindamist ja sadama turvalisuse plaani ega määranud sadama turvaülemat. 2018. aasta alguses kinnitas Saksamaa, et kõik Nordrhein-Westfaleni liidumaa sadamad on nüüd vastavuses direktiivi sätetega ja Saksamaa on täitnud kohtu otsuse.

5. HINDAMISE KÄIGUS ESILE KERKINUD KONKREETSED KÜSIMUSED

5.1. Direktiivi praktilise rakendamise nõuetele allutatud sadamate suurus

Huvirühmadega peetud arutelude käigus väljendati sageli arvamust, et direktiiv on üldiselt hästi kavandatud suurte, ulatusliku kaubandustegevusega sadamate jaoks, kuid väikestel sadamatel on seda keerulisem rakendada.

Tuleb märkida, et direktiivi kohaldatakse kõikide liikmesriikides asuvate sadamate suhtes, kus on üks või mitu määruse (EÜ) nr 725/2004 alusel heaks kiidetud sadamarajatiste turvalisuse plaaniga hõlmatud sadamarajatist (artikli 2 lõige 2), ning et liikmesriigid peavad tagama, et sadama turvameetmed oleksid põhjalikult kooskõlastatud määruse kohaldamisel võetavate meetmetega (artiklid 4 ja 7). Direktiiviga on sätestatud, et liikmesriigid peaksid ise kindlaks määrama iga sadama piirid, ning on jäetud liikmesriikidele õigus otsustada, kas kohaldada direktiivi ka sadamaga külgnevate alade suhtes, kui need alad mõjutavad sadama turvalisust.

Seega – et tagada kasulike meetmete tasakaalustatud rakendamine kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega – on kaasseadusandjad kasutanud artikli 2 lõikega 4 ette nähtud võimalust, et kui sadamarajatise piirid on määratud määruse (EÜ) nr 725/2004 mõistes kindlaks nii, et need tõepoolest hõlmavad kogu sadamat, on määruse asjakohased sätted direktiivi sätete suhtes ülimuslikud.

Liikmesriigid on kõnealust sätet laialdaselt kasutanud sadamates, kus on vaid üks sadamarajatist määruses toodud tähenduses. Sadamate turvalisuse hindamisel on selgunud, et sadamate piirid on väga sageli (kuid mitte alati) kindlaks määratud selliselt, et need langevad kokku sadamarajatise piiridega. Seepärast kuulub 1087 sadamast, kus on üks või mitu

määruse alusel heaks kiidetud sadamarajatiste turvalisuse plaaniga hõlmatud sadamarajatist, 405 sadamat ehk 37,2 % Euroopa Liidu sadamatest direktiivi artikli 2 lõike 4 kohaldamisalasse. Nii on see iseäranis liikmesriikides, kus on väikesed sadamad, mis on hajutatud piki rannikut või asuvad saartel⁹.

5.2. Ohtude teadvustamine ja teadlikkuse suurendamine asjaosaliste seas

Turvalisuse hindamise käigus tehtud töö võimaldab kindlaks määrata varad ja taristu, mis vajavad kaitset sadamate tegevust ohustava tahtliku ebaseadusliku tegevuse eest. Järgmises etapis kavandatakse ja viiakse ellu asjakohased meetmed, millega astuda ohtudele vastu kõigil kolmel kindlaksmääratud riskitasemel (tavapärane, tõusnud, kõrge), kasutades konkreetseid menetlusi ja tehnilisi seadmeid, mille väljatöötamisel on arvesse võetud sadamate vajadusi ning mis võimaldavad reageerida asjakohaselt taristu võimalikule haavatavusele.

Direktiiv on võimaldanud luua sadamate turvakomiteed, kelle ülesanne on anda praktilist nõu (põhjendus 9). Liikmesriikides, kus selline struktuur on olemas, kuuluvad sellesse tavaliselt kohalikud turvalisuse eest vastutavate organite (politsei, rannikuvalve, merendusamet, toll jne) esindajad ning enamasti ka sadamates tegutsevad eraettevõtjad. See on sobiv foorum, kus vahetada olulist teavet ja levitada teadmisi ohtude kohta, suurendades niiviisi kõikide sidusrühmade teadlikkust.

Sadamate kaitse alase teadlikkuse suurendamine on osa üldisest turvapoliitikast, millest peavad olema teadlikud kõik sadama töötajad (st nii sadama käitaja töötajad kui ka sadama tegevuses osalevate välisettevõtjate töötajad) ning samuti kõikvõimalikud sadama kasutajad. Teadlikkuse suurendamise meetmed hõlmavad põhivahendeid, millega tagada turvameetmeid käsitleva teabe tõhus levitamine ja turvameetmete alase teadlikkuse suurendamine. On oluline, et turvameetmeid käsitataks vahendina, mis toetab sadama majandustegevust ja selle arengut.

5.3. Sadamate turvalisuse plaanide kontroll ja järelvalve

Direktiivi artikli 13 kohaselt teevad liikmesriigid kontrolle viisil, mis võimaldab neil teostada asjakohast ja korrapärast järelvalvet sadamate turvalisuse plaanide ja nende plaanide rakendamise üle. Tegemist on olulise punktiga, mida ei täideta kõikides liikmesriikides veel piisavalt, peamiselt püstitatud eesmärkide ja selliste kontrollide teostamiseks vajalike ressursside vahelise mittevastavuse tõttu.

Iga liikmesriik on oma sisekorraldusest ja olemasolevatest inimressurssidest lähtudes välja töötanud oma järelvalvesüsteemi. Järelvalve teostaja roll on antud kas keskvalitsusele või kohalikele omavalitsustele või isegi mitme haldusorgani (transpordiosakond, politsei, toll, sadamakaptenid jne) esindajatest koosnevatele mitmeotstarbelistele töörühmadele. Auditite eesmärk oli veenduda, et plaanid vastavad direktiivi II lisa eeskirjadele ja sätetele, et

⁹ Sellised sadamad, kus on vaid üks sadamarajatist, moodustavad olulise osa sadamatest Soomes (65/78st ehk 83 %), Rootsis (131/162st ehk 81 %), Kreekas (82/119st ehk 69 %), Ühendkuningriigis (119/175st ehk 68 %) ja Taanis (51/82st ehk 62 %).

sadamates tegelikult rakendatavad turvameetmed vastavad plaanides sätestatud nõuetele ja et neid meetmeid rakendatakse nõuetekohaselt.

Neid ülesandeid täidetakse kooskõlas korrapäraselt kinnitatava töökavaga. Kui tuvastatakse vajakajäämine, tehakse ettepanek selle kõrvaldamiseks. Pädevale ametiasutusele esitatava aruande alusel võib nõuda sadama turvalisuse uut hindamist või olemasoleva hindamise ajakohastamist. Üks kontrollijate oluline ülesanne on veenduda, et sadamarajatiste tasandil võetavad meetmed oleksid viidud kooskõlla sadama tasandil kavandatud meetmetega. Parandusmeetmete võtmist jälgitakse korrapärase auditite raames.

Nii liikmesriikide audiitorite kui ka komisjoni inspektorite aruanded on liikmesriikide ametiasutustele aluseks sadamate pädevatele asutustele tuvastatud puudujääkide kõrvaldamiseks nõu ja abi pakkumisel. Selle tava rakendamist tuleks elavdada ja laiendada. Ent nagu märgitud, ei tee mõni liikmesriik neid vastavuse kontrole ikka veel korrapäraselt ja piisavalt. On oluline, et kõnealuste järelevalveülesannete täitmiseks vajalikud inimressursid ja rahalised vahendid eraldataks võimalikult kiiresti. Tulevikus pööratakse sellele küsimusele lisatähelepanu; praegune sadamate turvalisuse plaanide järelevalve süsteem vajab mitmes liikmesriigis täiustamist.

6. KOKKUVÕTE

Direktiivi 2005/65/EÜ rakendamise hindamisel on näha olnud, et on tehtud täiendavaid märkimisväärseid edusamme, kuid turvameetmed, mis on vajalikud direktiivi I ja II lisa kõikide sätete täielikuks rakendamiseks, vajavad mõnes liikmeriigis veel täiustamist.

Turvameetmete kooskõlastamine kohalike omavalitsuste, sadamate käitajate ja õiguskaitseasutuste seas on Euroopa sadamates veelgi paranenud. Samaaegne määruse rakendamine ja direktiivi kohaldamine on võimaldanud luua usaldusväärse raamistiku turvalisusega seotud rikkumiste ärahoidmiseks sadamates ning saavutada sadamates olevate laevade ja sadamates toimuva kaubandustegevuse piisava kaitse. Kuigi kõnealuste meetmete tõhusust terroriaktide ärahoidmisel on raske hinnata, on sadamavaldajad üksmeelel selles, et meetmed on mõjutanud oluliselt salakaubavedu, vargusi ja pahatahtlikku tegevust, mis on märkimisväärselt vähenenud. Peale selle on turvameetmete kehtestamisel sageli üle vaadatud sadamate tegevuse korraldus, näiteks kauba liikumine ja ladustamine, kontroll juurdepääsul sadama eri aladele või piiratud ligipääsuga alade määratlemine sadama teenindusalal. Need meetmed on osutunud väga oluliseks, et muuta sadamate tegevus sadamates viibivate inimeste, kaupade ja laevade turvalisuse tagamisel ja kaitsmisel väga tiheda konkurentsiga keskkonnas tõhusamaks.

Selle kõrge sadamate turvalisuse taseme saavutamisele on aidanud märkimisväärselt kaasa ka sadamate turvalisusega seotud kontrollide suur arv. Liikmesriigid vahetavad MARSECi komitee kaudu kontrollide tulemusi, samuti edendatakse parimate tavade vahetamist.

Nagu komisjon märgib oma 23. mai 2013. aasta teatises „Sadamad kui kasvumootor“,¹⁰ sõltub Euroopa Liidu kaubavahetus ülejäänud maailmaga ja ka siseturul olulisel määral meresadamatest. Seetõttu on sadamate ja nende juurdepääsuteede turvalisus äärmiselt oluline meretranspordi üldise turvalisuse tagamiseks. Sadamate turvalisuse tingimused nõuavad liikmesriikidelt suurt valvsust ja kõikide asjaosaliste ettevalmistamist, et tagada kõrge ja võrreldav turvalisuse tase kõikides Euroopa sadamates. Seepärast peavad kõik asjaosalised jätkuvalt töötama ennetamise, kaitsmise ja reageerimise pideva täiustamise nimel, et võidelda uute ohtudega. Selleks peavad sadamarajatiste ja sadama turvasüsteemid üksteist igati täiendama. Tõhusate sidemete loomine sadama, selle rajatiste ja laevade vahel on sadamate käitajate ja haldajate jaoks jätkuvalt suur katsumus.

Määruse ja direktiivi samaaegne kohaldamine on väga oluline meie sadamate turvalisuse tagamisel ning sellega panustatakse otseselt julgeolekuliidu eesmärkide saavutamisse. Direktiiv on hea näide sellest, kuidas on võimalik tagada keerulise heterogeense taristu turvalisus, kasutades ühtsel lähenemisviisil põhinevat individuaalset hindamist ja vastavaid kavu ning edendades kooskõlastamist ja teabevahetust suure arvu kaasatud sidusrühmade vahel. Koostades kavu, mis sisaldavad kolme turvalisuse taseme jaoks ette nähtud meetmeid, rahuldatakse paindlikult turvalisuse ja tegevusega seotud vajadused.

Komisjon leiab, et see süsteem vastab praegu ootustele ning direktiivi 2005/65/EÜ sadamate turvalisuse tugevdamise kohta ei ole vaja praegu muuta.

Liikmesriigid vaatavad lähikuudel uuesti üle sadamate turvalisuse hindamised ja plaanid vastavalt direktiivi artiklile 10, milles on ette nähtud nende läbivaatamine vähemalt kord viie aasta jooksul. Sellega seoses leiab komisjon, et uuringus TAPS II välja töötatud meetod võib olla kasulik selleks, et vajaduse korral uuesti määratleda sadamate piirid, võttes seejuures nõuetekohaselt arvesse sadama akvatooriumi.

Peale selle sisaldab komisjoni mitmeaastane kontrollikava jätkuvalt üksikasjalikke sadamate turvameetmete kontrole. Näiteks kontrollivad komisjoni kontrollitalitused ka edaspidi seda, kuidas rakendatakse menetlusi, mis on sätestatud sadamate turvalisuse kavades, mida kohaldatakse ro-ro-reisiparvlaevadele (mis on oma laadilt eriti haavatavad) paigutatavate reisijate ja sõidukite suhtes. Samamoodi jätkatakse rahvusvahelise meretranspordi teenuste puhul kontrollide tegemist marsruudi mõlemas otsas, et veenduda ja tagada, et asjaomased liikmesriigid teevad sadamate turvalisuse hindamisel koostööd.

Ja lõpetuseks – komisjon jätkab tööd liikmesriikidega selle nimel, et tõhustada direktiivi rakendamist, seades ühiseks eesmärgiks ELi sadamate parema kaitse kõikide sadamakasutajate, transpordivahendite kasutajate, meretranspordisektori ja ühiskonna kui terviku hüvanguks. Komisjon jälgib ka edaspidi direktiivi kohaldamist ja võtab jätkuvalt õiguslikke meetmeid, kui ta peab seda vajalikuks.

¹⁰ COM(2013)295 final.

