AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 2009.1.20.
COM(2009) 2 végleges

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

Értékelő jelentés a kikötővédelem fokozásáról szóló irányelv végrehajtásáról

TARTALOMJEGYZÉK

1. Bevezetés ... 3

2. Az irányelv szerepe ... 4

3. Az értékelés módszere és hatálya ... 5

4. Az irányelv végrehajtása ... 5

4.1. A nemzeti jogba történő átültetés ... 5

4.2. Az irányelv átültetésére elfogadott nemzeti intézkedések megfelelősége ... 6

5. Főbb kérdések ... 6

5.1. Minden egyes kikötő határvonala ... 7

5.2. A kikötővédelmi felmérésből származó információk ... 7

5.3. Kikötővédelmi tervek előkészítésének és végrehajtásának ellenőrzése és felügyelete 8

5.4. Elismert védelmi szervezet ... 8

6. Összefoglalás ... 9

7. Következtetések ... 9

MELLÉKLETEK ... 11

I. MELLÉKLET: AZ IRÁNYELV TAGÁLLAMOK ÁLTAL TÖRTÉNŐ ÁTÜLTETÉSÉNEK HELYZETÉT BEMUTATÓ TÁBLÁZAT (2008.10.15. SZERINTI ÁLLAPOT) ... 12

II. MELLÉKLET: AZ IRÁNYELV HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ KIKÖTŐK SZÁMÁT TAGÁLLAMONKÉNTI BONTÁSBAN FELTÜNTETŐ TÁBLÁZAT ... 13

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

Értékelő jelentés a kikötővédelem fokozásáról szóló irányelv végrehajtásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. BEVEZETÉS

A kikötővédelem fokozásáról szóló, 2005. október 26-i 65/2005/EK[1] európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: az irányelv, illetve a kikötővédelmi irányelv) fő célja, hogy kiegészítse a hajók és kikötőlétesítmények védelmének fokozásáról szóló, 2004. március 31-i 725/2004/EK[2] európai parlamenti és tanácsi rendelettel (a továbbiakban: a rendelet) 2004-ben elfogadott intézkedéseket.

A rendelet fő tárgya olyan közösségi intézkedések végrehajtása, amelyek növelik a hajók és kikötőlétesítmények védelmét a szándékos jogellenes cselekmények jelentette fenyegetésekkel szemben. A rendelet célja, hogy alapot szolgáltasson az összehangolt értelmezéshez és végrehajtáshoz, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) diplomáciai konferenciája által 2002-ben elfogadott, a tengeri védelmi biztonság fokozását célzó különleges intézkedések közösségi ellenőrzéséhez. A rendelet figyelembe veszi az 1974. évi, Életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS – *Safety Of Life At Sea*) módosítását, valamint a hajók és kikötőlétesítmények védelmére vonatkozó nemzetközi szabályzatot (ISPS-szabályzat – *International Ship and Port facility Security*). A rendelet által előírt tengeri védelmi intézkedések csak egy részét alkotják a tengeri szállítási lánc egészére kialakítandó, megfelelő szintű védelem eléréséhez szükséges intézkedéseknek. A rendelet hatálya a hajók fedélzetén, valamint a hajó/kikötő közti közvetlen összeköttetés tekintetében foganatosítandó védelmi intézkedésekre korlátozódik. A tagállamok elsődlegesen támogatták ezeket az ISPS-szabályzatból származó kötelezettségeket, mielőtt elfogadták volna az irányelv elfogadásából eredő további kötelezettségek teljesítését.

Annak érdekében, hogy valamennyi európai kikötőben magas és azonos szintű védelem legyen biztosítható, az irányelv a rendelet által előírt mechanizmust kiegészíti a kikötőterület egészére vonatkozó védelmi rendszer létrehozásával. Az irányelv célja, hogy fokozza a védelmet azokon a kikötőterületeken, amelyek nem tartoznak a rendelet hatálya alá. Az irányelv további célja, hogy a kikötővédelem fokozása javítsa a rendelet alapján hozott védelmi intézkedéseket, anélkül, hogy újabb kötelezettségeket írna elő a rendelet által már szabályozott területeken. A tengeri és kikötői tevékenységek lehető legteljesebb védelmének biztosítása érdekében az érintett tagállam által minden egyes kikötő vonatkozásában meghatározott határokon belül kikötővédelmi intézkedéseket kell bevezetni, biztosítva ezáltal, hogy a kikötői tevékenységi területek védelmének növelése is fokozza a rendelet értelmében foganatosított védelmi intézkedések hatékonyságát. Ezek az intézkedések minden olyan kikötőre vonatkoznak, amelyekben egy vagy több, a rendelet hatálya alá tartozó kikötőlétesítmény található.

---

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 2005/65/EK irányelve (2005. október 26.) a kikötővédelem fokozásáról – HL L 310., 2005.11.25., 28. o.

[2] Az Európai Parlament és a Tanács 2004/725/EK rendelete (2004. március 31.) a hajók és kikötőlétesítmények védelmének fokozásáról – HL L 129., 2004.4.29., 6. o.

A hajók és kikötőlétesítmények védelméről szóló rendelet és a kikötővédelmi irányelv szabályozási keretet képez a szállítási logisztikai lánc tengeri szakaszának az esetleges terrortámadásokkal és az ahhoz hasonló fenyegetésekkel szembeni védelmére. Ennek a nemzetközi kötelezettségeken túlmutató keretnek a célja, hogy a lehető legjobb megelőző védelmi szintet nyújtsa a tengeri szállítás számára, megőrizve azon képességét, hogy ösztönözze a világkereskedelmet és biztosítsa annak működését.

Annak érdekében, hogy figyelemmel kísérje a rendelet tagállamok általi végrehajtását, továbbá hogy ellenőrizze a nemzeti tengeri védelmi intézkedések, eljárások és struktúrák hatékonyságát, a Bizottság 2005-ben elfogadta a tengeri védelmi biztonsággal kapcsolatos vizsgálatok lefolytatási eljárásainak megállapításáról szóló 884/2005/EK[3] rendeletet. A Bizottság 2008. április 9-én elfogadta a tengeri védelemmel kapcsolatos bizottsági vizsgálatok lefolytatására vonatkozó felülvizsgált eljárások megállapításáról szóló 324/2008/EK[4] rendeletet, amely *„megállapítja a 2005/65/EK irányelv végrehajtásának figyelemmel kísérése során a Bizottság által követendő eljárásokat, amelyekre a tagállamok és a kikötő-létesítmények szintjén folyó ellenőrzésekkel egyidejűleg kerül sor …”*. Ez a rendelet, amely hatályon kívül helyezi a 884/2005/EK rendeletet, 2008. május 1-jén lépett hatályba.

Az irányelv 19. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A Bizottság legkésőbb 2008. december 15-ig, és azt követően ötévente értékelő jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amely többek között a 13. cikk [a végrehajtás és a megfelelőség ellenőrzése] *értelmében kapott információkon alapul. A jelentésben a Bizottság elemzi a tagállamok megfelelését ezen irányelvnek és a hozott intézkedések eredményességét. Amennyiben szükséges, további intézkedésekre tesz javaslatot."*

Ez a jelentés értékeli az irányelv végrehajtásának helyzetét és a meghozott intézkedések hatékonyságát.

2. AZ IRÁNYELV SZEREPE

Emlékeztetni kell arra, hogy az irányelvet a tagállamok területén elhelyezkedő összes olyan kikötőre alkalmazni kell, amelyben a 725/2004/EK rendeletben meghatározott, jóváhagyott kikötőlétesítményi védelmi terv hatálya alá tartozó egy vagy több kikötőlétesítmény található.

Az irányelv hatálya alá körülbelül 750 európai uniós kikötő tartozik (lásd II. melléklet). A földrajzi eloszlás azonban nagyon egyenlőtlen, hiszen az érintett kikötők 80%-a (590) hét tagállamban található (Egyesült Királyság, Olaszország, Görögország, Dánia, Spanyolország, Németország és Franciaország[5]). A holland és a belga kikötőkkel együtt e hét ország kikötői alkotják az egyes tagállamok részére az Európai Unióba importált áruk belépési pontját.[6]

---

[3] A Bizottság 884/2005/EK rendelete (2005. június 10.) a tengeri védelmi biztonsággal kapcsolatos vizsgálatok lefolytatási eljárásainak megállapításáról – HL L 148., 2005.6.11., 25. o.

[4] A Bizottság 324/2008/EK rendelete (2008. április 9.) a tengeri védelemmel kapcsolatos bizottsági vizsgálatok lefolytatására vonatkozó felülvizsgált eljárások megállapításáról – HL L 98., 2008.4.10., 5. o.

[5] Lásd II. melléklet. A tagállamok jegyzéke az irányelv hatálya alá tartozó kikötők számának csökkenő sorrendje szerint készült.

[6] Az említett 7 tagállam kikötőjében bonyolított import az EU-27 teljes tengeri importjának 66%-át tette ki 2006-ban (forrás: Eurostat).

A Bizottság szolgálatai kezdeményezésére 2006 szeptemberében szemináriumot rendeztek azzal a céllal, hogy a tagállamok és a Bizottság információt cserélhessenek az irányelv átültetésére és végrehajtására tervezett módozatokról. Az informális keretek között lezajlott információcsere a tagállamok tengeri védelemért felelős személyeinek lehetőséget nyújtott a kölcsönös bizalom megerősítésére, az irányelv végrehajtásával kapcsolatos kényes kérdések[7] alapos vizsgálatára, és arra, hogy információcserét kezdeményezzenek a megvalósított rendelkezésekről és gyakorlatról, ezzel is hozzájárulva a védelmi normák fokozásához a kikötői hatóságok hatáskörébe tartozó területeken, többek között a kikötőlétesítményeket határoló területeken, illetve a kikötőlétesítmények megközelítési területein.

3. AZ ÉRTÉKELÉS MÓDSZERE ÉS HATÁLYA

E jelentés elkészítéséhez a Bizottság 2008 nyara elején felkérte a tagállamokat, hogy töltsék ki az irányelv átültetéséről és alkalmazásáról szóló kérdőívet[8]. A kérdőívet – az irányelvet átültetni köteles 22 tagállamból – 20 tagállam válaszolta meg.

A Bizottság ezenkívül a kikötővédelmi vizsgálatok keretében megkezdte a 2005/65/EK irányelv végrehajtásának figyelemmel kísérését szolgáló ellenőrzéseket. A Bizottság a kikötők tekintetében 2008 nyara óta végzi – 324/2008/EK rendelettel összhangban – azokat az irányelv alkalmazásának figyelemmel kísérésére irányuló vizsgálatokat, amelyekre a tagállamok és a kikötőlétesítmények szintjén folyó ellenőrzésekkel egyidejűleg kerül sor. 2008. október közepéig négy olyan ellenőrzést folytattak le, amely az irányelv alkalmazásának figyelemmel kísérését foglalta magában négy különböző tagállamban.

Egyrészt a kikötői védelemmel kapcsolatos vizsgálatok lefolytatására vonatkozó, felülvizsgált eljárásokról szóló 324/2008/EK rendelet hatályba lépése óta eltelt rövid idő, másrészt több tagállamban az irányelv késedelmes átültetése és az irányelv rendelkezéseinek késedelmes gyakorlati végrehajtása miatt elhamarkodott lenne végleges következtetéseket levonni annak hatásáról. Ez a jelentés tehát a végrehajtás kérdéseire és a rövid távú eredményekre koncentrál.

4. AZ IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSA

4.1. A nemzeti jogba történő átültetés

Az irányelvet – 2005. október 26-i elfogadását követően – a tagállamok késedelemmel, 2007-2008-ban ültették át nemzeti jogukba. Az irányelv rendelkezéseit a nemzeti jogba átültetni köteles 22 tagállam többsége[9] ezt csak a végrehajtási határidő (2007. június 15.) letelte után tette meg. Az átültetési határidő előtt csak hat tagállam küldött értesítést a nemzeti intézkedésekről. Ezeket a tagállamokat hamarosan hat másik tagállam követte. Az átültetési késedelem átlagosan hat hónap volt[10]. A Bizottság szolgálatai tíz jogsértési eljárást

---

7 Például a kikötők védelmi határainak kijelölése, a kikötői vízterület védelme, a megközelítés felügyelete, vagy a szolgálatok közötti összehangolás a tagállamokon belül.

8 MARSEC 2316 dokumentum (amelyet kiosztottak a „Tengeri védelmi” Bizottság 2008. június 7-i ülésén). 2008. október 20-án, Lettország és Málta még nem küldte vissza a kérdőívre adott válaszát.

9 Mivel ezen irányelv a tengeri kikötőkre vonatkozik, a benne foglalt kötelezettségek nem alkalmazandók Ausztriára, a Cseh Köztársaságra, Magyarországra, Luxemburgra és Szlovákiára ((18) preambulumbekezdés).

10 Az átültetési intézkedések közlési időpontjait az I. melléklet táblázata tartalmazza.

kezdeményeztek az irányelv rendelkezéseinek átültetését célzó nemzeti intézkedések bejelentésének hiánya miatt, amelyet 2007. augusztus 1-jén tíz felszólító levél megküldése, 2007 novembere és 2008 februárja között hat, indoklással ellátott vélemény megküldése követett. 2008. január 1-jén hét tagállam még mindig nem fogadta el, illetve nem küldte meg a Bizottság részére az irányelv rendelkezéseinek átültetését célzó nemzeti intézkedéseit. Végül 2008. szeptember 18-án a Bizottság úgy döntött, hogy a határidőt be nem tartó két utolsó tagállammal szemben a Bírósághoz fordul az átültetést célzó nemzeti intézkedések előírt határidőben történő közlésének elmulasztása miatt[11].

Meg kell jegyezni, hogy a különböző tagállamokban az átültetést célzó nemzeti intézkedések előkészítése és elfogadása tekintetében felmerült késedelem számos következménnyel járt, hiszen a nemzeti intézkedések végleges kidolgozásáig és elfogadásáig az illetékes hatóságok nem tudták az irányelv végrehajtására irányuló munkát végezni.

4.2. Az irányelv átültetésére elfogadott nemzeti intézkedések megfelelősége

Az egyes tagállamokban az irányelv végrehajtásáról szóló nemzeti jogszabályok késedelmes elfogadása miatt a Bizottság szolgálatai még nem tudták befejezni az irányelv vonatkozó rendelkezéseinek értelmében bejelentett intézkedések megfelelőségi vizsgálatát. Jóllehet az első elemzés szerint a tagállamok az irányelvet megfelelően ültették át nemzeti jogszabályaikba, az irányelv releváns rendelkezéseinek gyakorlatba való átültetése túl gyakran várat magára helyi szinten. Ezt az irányelv végrehajtásának figyelemmel kísérésére irányuló, a kikötőkben végrehajtott első bizottsági ellenőrzések eredményei is alátámasztják[12].

Amint valamennyi nemzeti szöveg a szolgálatok rendelkezésére áll – azaz 2008 végén, illetve 2009 első hónapjaiban – a bizottsági szolgálatok mélyrehatóbb elemzést fognak végezni az irányelv átültetését célzó nemzeti intézkedésekre, illetve a tagállamok által később hozott rendelkezésekre vonatkozóan, azzal a céllal, hogy az érintett tagállamok vonatkozásában összességében értékeljék, hogy a nemzeti intézkedések megfelelnek-e az irányelv releváns rendelkezéseinek.

2009-ben a tengeri védelemmel kapcsolatos bizottsági vizsgálatok lefolytatására vonatkozó munkaprogram folyamatosan tartalmazni fog egy olyan részt, amely lehetővé teszi annak ellenőrzését, hogy az irányelv alkalmazásának figyelemmel kísérésére szolgáló vizsgálatokat megfelelően hajtották-e végre.

5. FŐBB KÉRDÉSEK

A 2001-es (szeptember 11-i New-York-i és washingtoni), a 2004-es (március 11-i madridi), majd a 2005-ös (július 7-i londoni) tragikus eseményeket követően a kikötővédelmi irányelv – különösen a jogi keretek fejlesztésén és a megfelelő mechanizmusok javításán keresztül – választ ad azokra az aggodalmakra, amelyek a közlekedési módok mindegyikét illetően a védelem megerősítésének szükségességével összefüggésben merültek fel.

Az irányelv – a szubszidiaritás elvének megfelelően – előírta, hogy a tagállamok saját maguk jelölik ki minden egyes kikötő határait, és döntik el, hogy azokat alkalmazzák-e a kikötővel

---

11 Észtország és Egyesült Királyság.

12 A négy különböző tagállamban 2008 szeptemberében és októberében ellenőrzött 4 kikötő még nem kezdte meg a védelmi tervek kidolgozását és elfogadását megelőző értékelési munkát.

határos területekre is. A tagállamoknak a megfelelő kikötővédelmi felmérések és védelmi tervek elkészítését is biztosítaniuk kell. A társjogalkotók elgondolása az volt, hogy a rendeletben szereplőkkel azonos struktúrára és védelmi szervekre kell építeni, így olyan védelmi rendszer hozható létre, amely a hajóktól a terminálokon keresztül egészen a kikötői területig a tengeri szállítási lánc egészét magában foglalja. Ezzel a megközelítéssel az eljárások egyszerűsödhetnek, és szinergiák jöhetnek létre a tagállamok védelemért felelős szolgálatok között.

Ez a fejezet azokkal a főbb kérdésekkel foglalkozik, amelyek feltárására az értékelés során került sor.

5.1. Minden egyes kikötő határvonala

A kikötők státuszukat, tulajdonjogukat, méretüket, funkciójukat és földrajzi jellemzőiket tekintve igen nagyfokú sokszínűséget mutatnak. Nehéz lenne tipológiát felállítani, annál is inkább, mert a kikötők többsége különböző tevékenységeknek (kereskedelmi, ipari stb.) adnak helyet a kikötőterületükön belül. A kikötői valóság teljesen eltérő egy „történelmi" kikötő esetében, amely körül város alakult ki, és a „modern" kikötő esetében, amelyet a semmiből hoztak létre, és közvetlen kapcsolata van a hátországgal és a többi közlekedési és szállítási útvonallal. Egyes kikötői területek földrajzi változatossága, a városi környezettel, illetve a kereskedelmi vagy ipari területekkel való összefonódása gyakran megnehezíti a kikötő határának meghatározását a védelem tekintetében.

Az irányelv hatálya alá tartozó kikötői területek határainak meghatározásával kapcsolatos nehézségeket a tagállamokban alkalmazott különböző megközelítések tükrözik. A kikötői hatóságokat megkeresték és bevonták a kikötői övezet határainak meghatározásába. Egyes tagállamokban ezt a határt egyes hatóságok jelenlegi területi hatásköre, illetve egyes kikötői létesítmények alapján határozták meg, míg más tagállamokban a határvonalat a tengerhasznosításhoz közvetlenül kapcsolódó tevékenységekhez igazították. Ezáltal nem tartoznak az irányelv hatálya alá azok a kikötői szektorok, amelyek a kedvtelési célú hajózáshoz, vagy a lakóövezetekhez tartoznak, de azok sem, amelyekben kereskedelmi vagy ipari tevékenység folyik.

Általánosságban – emlékeztetve arra az elvre, amely szerint kikötőnek az irányelv értelmében az a terület minősül, amelyben a 725/2004/EK rendeletben maghatározott, jóváhagyott kikötőlétesítményi védelmi terv hatálya alá tartozó egy vagy több kikötőlétesítmény található – a kikötőterület határát a tagállamok gyakran eseti alapon a helyi előírások alapján határozzák meg. Egy védelmi rendszer kialakításakor figyelembe kell venni a kereskedelmi tevékenységek, a halászat és a kedvtelési célú hajózás szükségszerű strukturális és történelmi együttélését. Ha a kikötői terrortámadások a szállítási rendszerekben súlyos zavarokat okozhatnak, a kikötővédelmi terveken keresztül megvalósult intézkedéseknek köszönhetően – főként a három védelmi szint közül az első védelmi szint esetében – a kikötőkben rugalmasan biztosítható a személyek és az áruk szükséges mozgása és forgalma.

5.2. A kikötővédelmi felmérésből származó információk

A védelmi felmérés lezárása még nem történt meg valamennyi kikötőben, főként a nemzeti szintű szabályozási alap hiánya miatt. A felmérési munka lehetővé teszi azon vagyontárgyak és infrastruktúrák beazonosítását, amelyeket meg kell védeni a kikötői tevékenységeket veszélyeztető szándékos jogellenes cselekményektől és fenyegetésektől. Az infrastruktúra potenciális sebezhetőségének meghatározását követően mindhárom meghatározott kockázati

szint (normál, növekvő, magas) tekintetében ki kell dolgozni és meg kell valósítani a kockázatok elhárítására alkalmas intézkedéseket, főként a szóban forgó kikötők sajátosságainak megfelelő műszaki felszerelések alkalmazásával. A felméréseknek minden egyes kikötő határának meghatározásával, valamint a kikötővédelmi tervben szereplő, a meghatározott kockázatok és fenyegetések elhárítása érdekében végrehajtandó, hatékony intézkedésekre vonatkozó javaslatokkal kell zárulni.

Számos tagállamban ezt a felmérést a kikötővédelmi hatóság által elnökölt helyi kikötővédelmi bizottságnak véleményeznie kell. Ez a helyi kikötővédelmi bizottság általában a kikötő területén működő és a védelemben részt vevő hatóságok képviselőiből áll (rendőri szolgálatok, parti őrség, tengerügyi szervek, vámhivatal, csendőrség stb.). Az illetékes hatóság gyakran azután tudatja a felmérés és a kikötővédelmi terv általa történő jóváhagyását, miután kézhez vette ennek a helyi bizottságnak a véleményét. A védelem összes felelős szereplőjének együttműködése ismét elengedhetetlenül fontosnak bizonyult mind a felmérések elkészítéséhez, mind a tervek megvalósításához.

Az irányelv előírja továbbá, hogy az érintett tagállamnak minden kikötőben ki kell neveznie egy kikötővédelmi tisztet. Az illetékes hatóság által kinevezett tiszt a kapcsolattartási pont a kikötővédelemmel összefüggő kérdésekben. A tagállamok úgy ítélték meg, hogy a kikötővédelmi tiszt kinevezését megelőzően védelmi képzésre van szükség. Annak ellenére, hogy az irányelv nem rendelkezik e kérdésről, általánosan megállapítható, hogy a kikötővédelmi tisztek tudását ellenőrzik, és képesítési bizonyítványt kapnak.

5.3. Kikötővédelmi tervek előkészítésének és végrehajtásának ellenőrzése és felügyelete

Az irányelv 13. cikkének megfelelően a tagállamok a kikötővédelmi tervek elkészítésének és végrehajtásának megfelelő és rendszeres felügyeletét biztosító rendszert állítanak fel.

A tagállamok ezt a szerepet általában azoknak a központi hatóságoknak szánták, amelyek a kikötőkben olyan – előre bejelentett vagy váratlan – ellenőrzést és vizsgálatot hajtanak vagy hajtatnak végre, amelyek biztosítják, hogy a kikötővédelmi tervek összhangban legyenek a szabályozással, illetve, hogy a megvalósított védelmi intézkedések bizonyítékai megfeleljenek a védelmi terv követelményeinek, valamint hogy minden szükséges intézkedést meghoztak és végrehajtottak.

Ezenfelül a nemzeti hatóságok jelentős támogatást nyújtanak a kikötőknek és az illetékes hatóságoknak tanácsadással és segítségnyújtással, főként a kikötővédelmi terv kidolgozásakor és a helyi kikötővédelmi bizottsági üléseken.

5.4. Elismert védelmi szervezet

Azok az elismert védelmi szervezetek, amelyek megfelelnek az irányelv IV. mellékletében előírt feltételeknek, véleményt nyilváníthatnak és eljárhatnak a felmérések lefolytatásában és a védelmi tervek kidolgozásában. Ugyanakkor az az elismert védelmi szervezet, amelyik egy kikötő védelmi felmérését elkészítette vagy felülvizsgálta, nem készítheti el, illetve nem vizsgálhatja felül ugyanannak a kikötőnek a kikötővédelmi tervét.

Az elismert védelmi szervezetek igénybevételének lehetősége tagállamonként eltérő. Míg egyes tagállamok szerint az irányelv által előírt feltételeknek megfelelő elismert védelmi szervezetek lefolytathatják a kikötővédelmi felmérést és elkészíthetik a kikötővédelmi terveket, több tagállam úgy ítéli meg, hogy a kikötők és a kikötőlétesítmények létfontosságú

nemzeti infrastruktúrát képeznek, ezért a szabályozási jogkör átruházása nem lehetséges. Különösen ez a helyzet azon tagállamok esetében, amelyek elegendő igazgatási kapacitással rendelkeznek ahhoz, hogy e kötelezettségeket szakértelemmel, hatékonyan és teljes mértékben függetlenül teljesítsék. Az elismert védelmi szervezetek igénybevételének kérdése igen összetett kérdés, és a kikötőkkel kapcsolatban még nem rendelkezünk kellő tapasztalattal, amely alapján megfelelő következtetéseket vonhatnánk le a költségek és a nyújtott szolgáltatás minőségi megbízhatósága tekintetében.

6. ÖSSZEFOGLALÁS

Jóllehet az irányelvet az Európai Parlament első olvasatban nagy többséggel, a Tanács pedig egyhangúlag fogadta el, továbbá annak ellenére, hogy a nemzeti jogba történő átültetésre megszabott időszakot a Bizottság eredeti javaslatában eredetileg szereplő 12 hónap helyett 18 hónapra emelték, az érintett tagállamok többsége az irányelv átültetését csak az említett időszak letelte után vagy csak jelentős késéssel hajtotta végre, amely késedelmet csak jogsértési eljárás megindításával lehetett csökkenteni.

Az átfogó benyomás mégis az, hogy az irányelv legfőbb rendelkezéseit, amelyek túlmutatnak a nemzetközi kötelezettségeken, a tagállamok beépítették jogszabályi vagy közigazgatási rendelkezéseikbe. A gyakorlati megvalósítás ennek ellenére még szervezési és működési nehézségekbe ütközik a kikötői szinten. A helyi közigazgatások még mindig nincsenek kellően felszerelve ahhoz, hogy biztosítható legyen az irányelv gyakorlati végrehajtása.

A legfőbb nehézségek a kikötő határának meghatározása körül mutatkoznak. Ezt eseti alapon a kikötővédelmi felmérésből származó információk és eredmények szerint határozták meg. A kikötői szereplők sokszínűsége, a kikötőlétesítmények és kikötői infrastruktúra jogi státuszának sokfélesége, a kikötő földrajzi területének összefonódása a kikötő kereskedelmi tevékenységében közvetlenül részt nem vevő területekkel, valamint a mindenki által megértett és elfogadott védelmi célhoz kapcsolódó szinergia megteremtésének szükségessége mind-mind olyan tényező, amely a kikötővédelmi felmérések elkészítését hosszadalmassá és nehézzé teszi.

7. KÖVETKEZTETÉSEK

Az irányelv alkalmazásával kapcsolatos bizottsági tapasztalatok viszonylag frissek, ezért az irányelv hatásáról túl korai lenne végleges értékelést adni.

A hajók és a kapcsolódó kikötőlétesítmények védelmének fokozását célzó rendelkezések végrehajtására irányuló megerőltető munka után, amelyet a tagállamok 2004 óta végeztek, az összes európai kikötőben magas és azonos szintű védelem biztosítása céljából a tagállamoknak most ki kell egészíteniük védelmi rendelkezéseiket a kikötőterületekre vonatkozóan. A tagállamoknak folytatniuk kell az irányelv legalacsonyabb helyi szintű szabályozásáig történő átültetésére irányuló munkát, nem csak a tengeri védelem szabályozási kereteinek kiegészítése érdekében, hanem főként a tengeri és kikötői tevékenységi területek védelmének fokozása, valamint minden egyes érintett kikötő határán belül a tengeri és kikötői tevékenységek lehető legteljesebb védelmének biztosítása érdekében. Mindig szem előtt kell tartani, hogy a logisztikai lánc egészének biztonságát mindig a leggyengébb láncszem határozza meg.

A fenti következtetések alapján a Bizottság emlékeztet arra, hogy a kikötők és környezetük védelme elengedhetetlen a tengeri szállítás átfogó védelméhez. Ma már senki sem szeretné utasait vagy áruit olyan kikötőre bízni, illetve olyan kikötőben partra tenni, amelyik nem „biztonságos”. A kikötővédelem a tagállamok nagyfokú gondosságát és az összes érintett szereplő nagyfokú felkészültségét teszik szükségessé annak érdekében, hogy valamennyi európai kikötőben magas és azonos szintű védelem legyen biztosítható. A tengeri és kikötői védelem területén tovább kell folytatni a terrorizmus, a kalóztámadások, vagy a szándékos jogellenes cselekmények újabb fenyegetéseivel szembeni megelőző, védelmi és válaszadási rendszer folyamatos javítására irányuló munkát. Ehhez 2009-ben a tengeri védelemmel kapcsolatos bizottsági vizsgálatok lefolytatására vonatkozó munkaprogram folyamatosan tartalmazni fog egy olyan részt, amellyel ellenőrizni lehet, hogy az irányelv végrehajtásának figyelemmel kísérése megfelelően történt-e.

Ezenfelül a Bizottság javasolja, hogy vizsgálják meg a védelmi intézkedések megvalósításában illetékes hatóságokra vonatkozó korlátokat. E munkában fel kell állítani a kikötők tárgyilagos tipológiáját, és meg kell vizsgálni, hogyan lehet a jogellenes cselekmények és káros hatásaik ellen szükséges védelmi intézkedések végrehajtásának kötöttségeit az összes kikötői szereplő legjobb érdekének megfelelően figyelembe venni. A kutatásnak szükségszerűen a kikötők különböző – tevékenységi területei közötti kapcsolatokra kell irányulnia: kereskedelmi, ipari, lakóövezeti, vagy a többi olyan vízi tevékenységgel kapcsolatos, mint például a kikötővédelemre általában közvetlen vagy közvetett hatással lévő halászat, illetve a kedvtelési célú hajózás. Minden egyes kikötő sajátosságai szerint meg kell keresni azokat a módszereket, amelyek a leginkább alkalmasak a szabadság alapvető elvei és az olyan alapvető intézkedések végrehajtása közötti egyensúly biztosítására, amelyek nélkülözhetetlenek a gyenge pontok figyelembevételéhez és a fenyegetésekre adandó válaszokhoz. Mindezt annak érdekében kell tenni, hogy a kikötők és tengeri szállítás igénybevevői, az európai gazdaság és általában a társadalom számára – a kockázati szint felmérése szerint – a legmagasabb fokú védelem legyen biztosítva.

MELLÉKLETEK

I. melléklet: Az irányelv tagállamok által történő átültetésének helyzetét bemutató táblázat

II. melléklet: Az irányelv hatálya alá tartozó kikötők számát tagállamonkénti bontásban feltüntető táblázat

I. MELLÉKLET: AZ IRÁNYELV TAGÁLLAMOK ÁLTAL TÖRTÉNŐ ÁTÜLTETÉSÉNEK HELYZETÉT BEMUTATÓ TÁBLÁZAT (2008.10.15. SZERINTI ÁLLAPOT)

Az irányelv nemzeti átültetését célzó valamennyi intézkedés közlése

Átültetési határidő: 2007.06.15. (18. cikk)

Tagállamok *(1)*	**Az irányelv átültetése a nemzeti jogba** *(4)*	**Kezdeményezett jogsértési eljárás**		
		A felszólító levél megküldése	**Indoklással ellátott vélemény megküldése**	**Bíróság előtti eljárás megindításáról szóló határozat**
Belgium	2007.04.27			
Bulgária	**2007.08.28**	**2007.08.01**		
Ciprus *(5)*	**2007.07.27**	**2007.08.01**		
Németország	***Hiányos 7/8*** *(2)*	**2007.08.01**	**2008.02.29**	
Dánia	2007.07.10			
Észtország	-	**2007.08.01**	**2007.11.28**	**2008.09.18**
Görögország	**2008.01.15**	**2007.08.01**		
Spanyolország	**2008.01.9**	**2007.08.01**	**2007.11.28**	
Finnország	2007.06.12			
Franciaország	2007.07.16			
Írország	2007.07.18			
Olaszország	**2007.11.10**	**2007.08.01**		
Litvánia	2007.01.31			
Lettország	2006.08.31			
Málta	**2008.01.10**	**2007.08.01**	**2007.11.28**	
Hollandia	2007.06.13			
Lengyelország	**2008.09.30**	**2007.08.01**	**2008.02.29**	
Portugália	2006.11.21			
Románia	2007.06.14			
Svédország	2007.05.30			
Szlovénia	2007.05.26			
Egyesült Királyság	***Részleges*** *(3)*	**2007.08.01**	**2007.11.28**	**2008.09.18**

(1) Mivel ezen irányelv a tengeri kikötőkre vonatkozik, a benne foglalt kötelezettségek nem alkalmazandók Ausztriára, a Cseh Köztársaságra, Magyarországra, Luxemburgra és Szlovákiára (18. preambulumbekezdés).

(2) Az állam szövetségi jellege miatt, az irányelvre átültetése a Länderek *(szövetségi államok) hatáskörébe tartozik. Az irányelvet átültetni köteles 8* Länder *közül jelenleg 7 fogadott el átültetési intézkedést, amelyeket bejelentettek a Bizottságnak. A német hatóságok 2008.10.14-én jelezték, hogy a hátralévő intézkedések elfogadására 2008 decemberében kerül sor (Alsó-Szászország).*

(3) Az Egyesült Királyság hatóságai 2008.09.03-án csak Gibraltárra vonatkozóan közölték az átültetési intézkedéseket. A Nagy-Britanniára és Észak-Írországra vonatkozó átültetési rendelkezések előkészítése ugyanakkor folyamatban van, végleges elfogadásukra azonban még nem került sor.

(4) A tagállamok értesítéseit a Főtitkárság által kezelt bizottsági adatbázisban rögzítik.

(5) Ciprus esetében a nemzeti intézkedések bejelentése és a felszólító levél megküldése egyidejűleg történt, így a jogsértési eljárást azonnali hatállyal megszüntették.

II. MELLÉKLET: AZ IRÁNYELV HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ KIKÖTŐK SZÁMÁT TAGÁLLAMONKÉNTI BONTÁSBAN FELTÜNTETŐ TÁBLÁZAT

Tagállam	Kikötők száma az irányelv értelmében *(1)*	Kikötők száma > 1 Mt ill. > 1 M utas/év	Tagállam	Kikötők száma az irányelv értelmében (1)	Kikötők száma > 1 Mt ill. > 1 M utas/év
Ausztria	**N/A** *(2)*	**-**	**Olaszország**	**90**	**28**
Belgium	**4**	**4**	**Litvánia**	**2**	**1**
Bulgária	**17**	**2**	**Luxemburg**	**N/A** *(2)*	**-**
Ciprus	**3**	**1**	**Lettország**	**6**	**2**
Cseh Köztársaság	**N/A** *(2)*	**-**	**Málta**	**5**	**2**
Németország	**62**	**17**	**Hollandia**	**20**	**12**
Dánia	**79**	**16**	**Lengyelország**	**9**	**4**
Észtország	**14**	**4**	**Portugália**	**17**	**6**
Görögország	**81**	**9**	**Románia**	**11**	**8**
Spanyolország	**78**	**31**	**Svédország**	**27**	**26**
Finnország	**14**	**14**	**Szlovénia**	**1**	**1**
Franciaország	**47**	**18**	**Szlovákia**	**N/A** *(2)*	**-**
Magyarország	**N/A** *(2)*	**-**	**Egyesült Királyság**	**153**	**51**
Írország	**18**	**6**	**ÖSSZESEN**	**754**	**263**

(1) A számok az érintett kikötők tekintetében a tagállamok által az irányelv 12. cikk vonatkozó rendelkezése szerint közölt jegyzékből származnak.

(2) Mivel ezen irányelv a tengeri kikötőkre vonatkozik, a benne foglalt kötelezettségek nem alkalmazandók Ausztriára, a Cseh Köztársaságra, Magyarországra, Luxemburgra és Szlovákiára (18. preambulumbekezdés).