Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om bedre havnesikring«

KOM(2004) 393 endelig – 2004/0031 (COD)

(2005/C 120/06)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 11. juni 2004 under henvisning til EF-traktatens artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Dr. Anna Bredima-Savopoulou til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 5. oktober 2004.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 412. plenarforsamling den 27.-28. oktober 2004, mødet den 27. oktober, følgende udtalelse med 169 stemmer for og 6 hverken for eller imod:

1. **Indledning**

1.1 Efter terroristangrebene den 11. september 2001 og den 11. marts 2004 har verden indset, at krigen mod terrorisme bliver langvarig. På et tidligt stadium bad kommissionsmedlem Loyola de Palacio EØSU udarbejde en sonderende udtalelse om transportsikkerhed. EØSU opstillede en række kriterier ([1]) for en fremtidig EU-transportsikkerhedspolitik og glæder sig over, at Kommissionen har tilsluttet sig dem.

1.2 Efter en meddelelse fra Kommissionen om bedre sikring af søfarten og et forslag til forordning om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter afgav EØSU en udtalelse ([2]) om sikkerheden i havneterminaler.

1.3 Den 30. juni 2004 vedtog EØSU en yderligere udtalelse ([3]) om direktivforslaget om bedre havnesikring. Dette direktiv skal supplere de sikkerhedsforanstaltninger, der er indført i og med forordningen om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter, ved at sørge for, at hele havnen er omfattet af et sikkerhedssystem.

2. **Kommissionens forslag**

2.1 Efter Rådets drøftelser af direktivforslaget om bedre havnesikring foreslår Kommissionen ([4]) en ændring i artikel 7 gående ud på, at havnesikringsplanerne skal sikre, at de kompetente nationale myndigheder på grundlag af risikovurderinger udfører den fornødne sikringskontrol af person- og lastbiler, inden de kører om bord på skibe, som også medfører passagerer.

2.2 Forslaget finder anvendelse på ro-ro-skibe på indenlandske og internationale ruter. I sidstnævnte tilfælde samarbejder de berørte medlemsstater om risikovurderingen.

3. **Generelle bemærkninger**

3.1 EØSU er stærk tilhænger af en afbalanceret fremgangsmåde, der garanterer sikkerheden uden at hindre handelens frie løb. Det forstår derfor udmærket Kommissionens bekymringer, som de kommer til udtryk i direktivforslagets ottende betragtning.

3.2 På linje med udsagnene i de tidligere udtalelser tilslutter EØSU sig fuldt ud den foreslåede ændring af direktivforslaget om bedre havnesikring. Skønt absolut sikkerhed aldrig kan opnås, gentager EØSU, at hele transportkæden skal dækkes af sikkerhedsforanstaltninger, så der ikke eksisterer svage punkter. Passagertransporten bør prioriteres, eftersom et terroristangreb her vil bevirke, at flest menneskeliv sættes på spil.

3.2.1 Ro-ro-skibe er særlig sårbare over for terroristangreb, navnlig hvis de medfører passagerer. Faktisk kan biler om bord på ro-ro-skibe sikkerhedsmæssigt blive til moderne »trojanske heste«.

3.2.2 Der bør træffes passende foranstaltninger til at sikre, at person- og lastbiler om bord på ro-ro-skibe ikke er til fare. Foranstaltningerne bør træffes i havnen eller i dennes umiddelbare nærhed før skibets lastning og på en sådan måde, at arbejdets afvikling sinkes mindst muligt.

([1]) EUT C 61 af 14.3.2003, s. 174.
([2]) KOM(2003) 229 endelig – EUT C 32 af 5.2.2004, s. 21.
([3]) KOM(2004) 74 endelig – EUT C 241 af 28.9.2004.
([4]) KOM(2004) 393 endelig.

3.2.3 Sikkerhedskontrol af person- og lastbiler, der skal om bord på ro-ro-skibe, er forbundet med vanskeligheder som følge af arten af køretøjernes last. Lang erfaring viser, at det er mest hensigtsmæssigt at kontrollere køretøjernes indhold, inden de kommer ind på havneområdet, da man så lettere kan gøre brug af avanceret sikkerhedsapparatur og ordentligt uddannet personale.

3.3 EØSU ønsker at henlede opmærksomheden på ansvarsspørgsmålet i forbindelse med sikkerhedskontrollen. Det er klart, at ansvaret i forbindelse med sikkerhedskontrol af person- og lastbiler bør ligge hos de kompetente nationale myndigheder og ikke hos de skibe, som køretøjerne senere lastes på.

3.4 Kravet om identifikation af søfolk og havnepersonale, der er involveret i sikkerhedskontrollen, bør håndteres på en praktisk måde for ikke unødigt at genere den kommercielle virksomhed.

3.5 EØSU konstaterer, at Kommissionen ifølge den foreslåede ændring seks måneder efter direktivforslagets ikrafttræden i samarbejde med de nationale myndigheder indleder inspektioner for at kontrollere metoderne til overvågning af gennemførelsen af de nationale planer, der er vedtaget i medfør af direktivet. EØSU fremhæver behovet for, at havnene såvel i som uden for EU er umiddelbart parate til at overholde de nye sikkerhedsforanstaltninger for havneterminaler (ISPS-kodeksen), der trådte i kraft på internationalt plan den 1. juli 2004.

3.6 Endelig benytter EØSU lejligheden til at henstille, at havnesikringens økonomiske aspekt snarest tages op på EU-plan, og at der findes en harmoniseret løsning, så konkurrenceforvridning mellem havnene og transportformerne, navnlig til skade for ro-ro-transporten, kan undgås. Kommissionen opfordres til at gennemføre en samlet undersøgelse af havnesikringens finansielle konsekvenser og til at udarbejde en EU-plan for finansiering af gennemførelsesforanstaltningerne, hvor det måtte være nødvendigt.

Bruxelles, den 27. oktober 2004

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg