Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ökat hamnskydd”

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

(2005/C 120/06)

Den 11 juni 2004 beslutade rådet att i enlighet med artikel 80.2 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ovannämda yttrande

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 5 oktober 2004. Föredragande var **Anna Bredima-Savopoulou**.

Vid sin 412:e plenarsession den 27-28 oktober 2004 (sammanträdet den 27 oktober) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 169 röster för och 6 nedlagda röster:

1. **Inledning**

1.1 Efter terrordåden den 11 september 2001 och den 11 mars 2004 har världen kommit till klarhet om att kriget mot terrorismen kommer att pågå under lång tid. I ett tidigt skede uppmanade kommissionsledamot Loyola de Palacio EESK att utarbeta ett förberedande yttrande om transportsäkerhet. EESK föreslog ett antal måttstockar ([1]) för en framtida EU-politik på transportsäkerhetsområdet och noterar nu med tillfredsställelse att dessa har accepterats av kommissionen.

1.2 Som uppföljning av kommissionens meddelande om förbättring av sjöfartsskyddet och förslaget till förordning om bättre skydd för fartyg och hamnanläggningar avgav EESK ett yttrande ([2]) om säkerheten i hamnterminaler.

1.3 Den 30 juni 2004 antog EESK ännu ett yttrande ([3]) om förslaget till direktiv om ökat hamnskydd. Direktivförslaget kompletterar de skyddsåtgärder som införs genom förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar och säkerställer att hela hamnområdet omfattas av ett skyddssystem.

2. **Kommissionens förslag**

2.1 Efter rådets diskussioner om utkastet till direktiv om ökat hamnskydd föreslår kommissionen ([4]) nu en ändring av artikel 7 med innebörden att hamnskyddsplanen – på grundval av riskanalyser – skall säkerställa att de behöriga nationella myndigheterna på lämpligt sätt kontrollerar säkerheten hos bil- och godsfordon innan de lastas på fartyg som också medför passagerare.

2.2 Förslaget rör roro-fartyg på nationella och internationella rutter. I det senare fallet skall de berörda medlemsstaterna samarbeta vid riskanalysen.

3. **Allmänna kommentarer**

3.1 EESK stöder med eftertryck en balanserad ökning av säkerheten som inte innebär hinder för den fria handeln. Kommittén har därför förståelse för den oro som kommissionen ger uttryck för i det nya åttonde skäl som framförs i direktivförslaget.

3.2 I linje med tidigare yttranden ger EESK sitt fulla stöd till den föreslagna ändringen av förslaget till direktiv om ökat hamnskydd. Även om ett totalt skydd aldrig kan uppnås, vill EESK ånyo framhålla att hela den logistiska transportkedjan måste omfattas av skyddsåtgärderna så att alla svaga länkar kan undanröjas. Den största tonvikten bör läggas på passagerartransport eftersom ett terrordåd mot en sådan transport innebär att flest människoliv äventyras.

3.2.1 Roro-fartyg är särskilt känsliga för terrorattacker, i synnerhet om fartygen medför passagerare. Fordon som transporteras på roro-fartyg kan komma att bli en sorts moderna ”trojanska hästar” i säkerhetsavseende.

3.2.2 Det bör vidtas adekvata åtgärder för att säkerställa att bil- och godsfordon ombord på roro-fartyg inte utgör någon risk. Åtgärderna bör vidtas i hamnen eller inom hamnens gränser, innan fartyget lastas – i möjligaste mån utan att verksamhetsflödet hämmas.

([1]) EUT C 61 , 14.3.2003, s. 174.
([2]) KOM(2003) 229 slutlig – EUT C 32, 5.2.2004, s. 21.
([3]) KOM(2004) 76 slutlig – EUT C 241, 28.9.2004.
([4]) KOM(2004) 393 slutlig.

3.2.3 Det innebär svårigheter att genomföra skyddsinspektioner av bil- och godsfordon som skall lastas på ett roro-passagerarfartyg på grund av den typ av gods som transporteras med fordonen. Mångåriga erfarenheter visar att den mest ingående kontrollen av innehållet i dessa fordon bör ske i hamnområdet före inskeppningen, så att sofistikerad säkerhetsutrustning och personal med lämplig utbildning kan användas.

3.3 EESK vill rikta uppmärksamheten mot de ansvarsfrågor som inspektionerna ger upphov till. Den ansvarsskyldighet som säkerhetskontrollerna av bil- och godsfordon medför bör givetvis ligga hos berörda nationella myndigheter och inte hos det fartyg som transporterar fordonen.

3.4 När det gäller identifikation av den fartygsbesättning och hamnpersonal som medverkar i säkerhetskontrollerna bör kraven tillämpas på ett praktiskt sätt, så att den kommersiella verksamheten inte störs i onödan.

3.5 EESK noterar att förslaget till ändring innebär att kommissionen, sex månader efter det att direktivet börjat tillämpas och i samarbete med de nationella myndigheterna, skall börja genomföra inspektioner för att verifiera metoderna för kontroll av genomförandet av de nationella planer som antagits inom ramen för direktivet. Kommittén betonar vikten av att hamnarna i EU, och även i tredje land, redan nu är helt förberedda för de nya säkerhetsbestämmelser (ISPS-koden) för hamnar som började gälla internationellt den 1 juli 2004.

3.6 Avslutningsvis vill EESK framhålla att de ekonomiska aspekterna av hamnsäkerheten snarast bör utredas på EU-nivå och att en harmoniserad strategi bör utformas i syfte att undvika snedvridning av konkurrensen mellan hamnar och mellan de olika transportslagen, vilket framför allt skulle drabba roro-trafiken. Kommissionen uppmanas att göra en övergripande konsekvensanalys av de ekonomiska följderna av den ökade hamnsäkerheten och att ta fram en EU-plan för eventuell finansiering av genomförandet av de aktuella åtgärderna.

Bryssel den 27 oktober 2004

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ordförande

Anne-Marie SIGMUND