COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 10.2.2004
COM(2004) 76 definitief

2004/0031 (COD)

C5-0073-04

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN VAN DE RAAD

betreffende het verhogen van de veiligheid van havens

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

ALGEMENE INLEIDING

In de mededeling betreffende maritieme veiligheid (COM(2003) 229 def.), waarin een voorstel was opgenomen betreffende de veiligheid van schepen en het schip/haven raakvlak, dat momenteel de wetgevingsprocedure doorloopt en in dit document wordt aangeduid als Verordening (EG) nr. …/…, werd de veiligheid van havens een noodzakelijke twee stap genoemd waarmee zowel de haven als het raakvlak tussen de haven en het hinterland moet worden beveiligd. De noodzaak van bescherming strekt zich uit tot mensen die in de havens, infrastructuur en uitrusting werkzaam zijn of er passeren, inclusief vervoermiddelen. Dit voorstel bouwt voort op deze eerdere mededeling.

WAAROM VORMEN HAVENS EEN RISICO?

Havens zijn een essentiële link binnen de totale vervoersketen, en verbinden handel en passagiersstromen over zee en over land met elkaar. Havens zijn vaak het knooppunt voor overbrengingen van gevaarlijke vracht, voor belangrijke chemische en petrochemische productiecentra, en/of in de buurt van steden gelegen. Het is duidelijk dat terroristische aanslagen in havens gemakkelijk kunnen resulteren in ernstige ontregelingen van de vervoerssystemen en domino-effecten kunnen teweegbrengen op de industrie in de omgeving alsook direct schade kunnen berokkenen aan mensen in de havens en omwoners. Binnen deze context stelt de Commissie voor een algemeen beleid inzake de veiligheid van havens te ontwikkelen.

INTERNATIONALE FOCUS

De werkzaamheden in de IMO[1] hebben geleid tot de ontwikkeling van wijzigingen van SOLAS[2] en de ISPS[3]-Code. De Commissie heeft een verordening voorgesteld voor het opnemen van deze maatregelen in het bindende communautaire recht (COM(2003) 229 def.). De wetgevingsprocedure loopt momenteel.

Hoewel een IMO-ILO[4]-werkgroep momenteel aan een gedragscode voor havenveiligheid werkt, lijkt het niet realistisch spoedig resultaten te verwachten. Opgemerkt zij dat een dergelijke code juridisch niet bindend zou zijn. In het licht hiervan gelooft de Commissie dat de EU moet doorgaan met een eigen systeem voor de veiligheid van havens. Dit voorstel vult de werkzaamheden van de IMO-ILO aan.

NOODZAAK VAN EEN RICHTLIJN INZAKE DE VEILIGHEID VAN HAVENS

De SOLAS-wijzigingen, ISPS-Code en de voorgestelde verordening zullen de maritieme veiligheid verhogen door het ontwikkelen van veiligheidsmaatregelen betreffende schepen en havenfaciliteiten[5]. Verordening (EG) nr. …/… is enkel van toepassing op dat gedeelte van de

---

1 IMO: Internationale Maritieme Organisatie.

2 SOLAS: de beveiliging van mensenlevens op zee.

3 ISPS: internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten.

4 ILO: Internationale Arbeidsorganisatie.

5 In deze context wordt verstaan onder "havenfaciliteit": een locatie waar interactie tussen haven en schip plaatsvindt. Een locatie omvat ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee, naar gelang van toepassing. "Schip/haven raakvlak": interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij activiteiten waarbij sprake is van de verplaatsing van personen of goederen dan wel havendienstverlening aan het schip of vanuit het schip.

haven dat het schip/haven raakvlak vormt, d.w.z. de terminal.[6] Het voorliggende voorstel heeft twee doelen: de veiligheid verhogen in die havengebieden welke niet onder Verordening (EG) nr. …/… vallen en verzekeren dat ingevolge Verordening (EG) nr. …/… geïmplementeerde veiligheidsmaatregelen verhoogde veiligheid genieten in naburige havengebieden. Dit voorstel roept geen nieuwe verplichtingen in het leven in gebieden die al onder Verordening (EG) nr. …/…. vallen.

De Commissie is derhalve van mening dat deze richtlijn het volgende bereikt:

– Waarborgen en monitoren op communautair niveau van het bereiken van een voldoende niveau van havenveiligheid, door de veiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op het schip/haven raakvlak aan te vullen en te ondersteunen.

– Zorgen voor geharmoniseerde implementatie en gelijke voorwaarden in heel de Europese Unie om geen verschillen in het leven te roepen voor de commerciële havengebruikers.

– Ervoor zorgen dat de nodige op de hele haven van toepassing zijnde veiligheidsmaatregelen zoveel mogelijk kunnen worden geïmplementeerd door te steunen op reeds bestaande instrumenten die zijn ingevoerd bij Verordening (EG) nr. …/…, en hiermee maximale veiligheidsresultaten worden behaald via minimale bijkomende lasten voor de havens.

Tegen de achtergrond van de belangrijke verscheidenheid van communautaire havens (groot-klein, in privéhanden-in handen van de overheid) alsook met het oog op de diverse activiteiten die co-existeren binnen de communautaire havens (vrachtbehandeling, industrie, pakhuizen, vervoer, milieugebieden, agglomeraties, en veel meer) is een richtlijn het meest geschikte rechtsinstrument om de vereiste flexibiliteit in te voeren en tegelijk het nodige gemeenschappelijke niveau van havenveiligheid tot stand te brengen in heel de Gemeenschap.

Het is bekend dat in de lidstaten reeds een aantal regelingen inzake havenveiligheid van toepassing zijn. Deze richtlijn maakt het mogelijk dat bestaande veiligheidsmaatregelen en -structuren worden behouden mits zij voldoen aan de regels van de richtlijn.

Derhalve:

– **Stelt de Commissie voor dat het Europees Parlement en de Raad zo spoedig mogelijk deze richtlijn betreffende het verhogen van de veiligheid van havens aannemen. Het voorstel vult de veiligheidsmaatregelen aan die zijn ingevoerd bij de verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (Verordening (EG) nr. …/….) door te verzekeren dat dientengevolge de hele haven onder een veiligheidregeling valt. Dit nieuwe voorstel is van toepassing op elke haven die onderdak biedt aan een of meer van de havenfaciliteiten die onder Verordening (EG) nr. .../.... vallen.**

---

[6] Hoewel de lidstaten "havenfaciliteit " theoretisch extensief zouden kunnen interpreteren als omvattende de hele haven, waardoor de toepassing van de ISPS-Code zou worden uitgebreid tot de hele haven, wordt aangenomen dat een dergelijke interpretatie onwaarschijnlijk is.

INHOUD VAN DE RICHTLIJN BETREFFENDE DE VEILIGHEID VAN HAVENS

De voor het verhogen van de veiligheid van havens vereiste maatregelen steunen op de volgende principes:

– havenveiligheid dient ter aanvulling van de maritieme veiligheid en de veiligheid van het schip/haven raakvlak en zorgt ervoor dat deze veiligheidsmaatregelen worden versterkt door veiligheidsmaatregelen in het hele havengebied;

– aan de hand van een beoordeling van de havenveiligheid wordt beslist welke maatregelen vereist zijn, waar en wanneer;

– bij veiligheidsniveaus wordt een onderscheid gemaakt tussen normale, verhoogde of imminente dreigingen;

– in een havenveiligheidsplan worden alle maatregelen en details geschetst voor het verhogen van de havenveiligheid;

– een autoriteit voor havenveiligheid is verantwoordelijkheid voor het vaststellen en implementeren van de nodige maatregelen voor havenveiligheid door middel van de bovenvernoemde beoordeling en het bovenvermelde plan;

– een functionaris voor de havenveiligheid coördineert de ontwikkeling en de implementatie van het havenveiligheidsplan;

– een comité voor havenveiligheid verstrekt advies aan de verantwoordelijke autoriteit;

– opleiding en controle ondersteunen de implementatie van de vereiste maatregelen.

ALGEMENE PRINCIPES VAN HET VOORSTEL

– Het voorstel steunt op dezelfde veiligheidsstructuren en –instanties (veiligheidsbeoordelingen, -functionarissen, enz.) als **Verordening (EG) nr. .../....** om te zorgen voor een algemeen veiligheidssysteem voor de hele maritieme logistieke keten vanaf het schip naar het schip/haven raakvlak naar de hele haven naar het raakvlak tussen de haven en het hinterland. Deze benadering maakt een vereenvoudiging van de procedures alsook synergie op het gebied van veiligheid mogelijk. Met name:

– doet de voorstelrichtlijn een beroep op de lidstaten om de grenzen te bepalen van hun havens voor de toepassing van deze richtlijn;

– doet de richtlijn een beroep op de lidstaten om ervoor te zorgen dat behoorlijke havenveiligheidsbeoordelingen en havenveiligheidsplannen worden ontwikkeld;

– doet de richtlijn een beroep op de lidstaten om het in gebruik zijnde veiligheidsniveau en wijzigingen ervan te bepalen en mee te delen;

– doet de richtlijn een beroep op de lidstaten om voor elke haven of voor groepen van havens een autoriteit voor havenveiligheid aan te wijzen. Het is deze publieke autoriteit die verantwoordelijk zal zijn voor de passende vaststelling en implementatie van havenveiligheidsmaatregelen;

– stelt de voorgestelde richtlijn de verplichting in om een functionaris voor havenveiligheid aan te stellen voor elke individuele haven teneinde te zorgen voor behoorlijke coördinatie wanneer de havenveiligheidsbeoordelingen en –plannen worden opgesteld, geactualiseerd en gemonitord;

– stelt de voorgestelde richtlijn de algemene eis in van een adviserend veiligheidscomité, waarin vertegenwoordigers zitting hebben van alle relevante operationele en bestuurlijke functies in een haven;

– stelt de voorgestelde richtlijn minimumeisen in voor veiligheidsbeoordelingen en -plannen;

– vereist de voorgestelde richtlijn de aanwijzing van knooppunten in de lidstaten om te zorgen voor de nodige communicatie met zowel de andere lidstaten als met de Commissie;

– voorziet de voorgestelde richtlijn in inspectieprocedures om implementatie van de havenveiligheidsmaatregelen te implementeren;

– stelt de voorgestelde richtlijn een procedure vast voor de aanpassing van de bepalingen ervan.

Juridische overwegingen

De Commissie stelt voor de richtlijn te baseren op artikel 80, lid 2, van het EG-Verdrag, onverminderd de regelgeving van de lidstaten op het gebied van nationale veiligheid en de maatregelen die kunnen worden genomen op basis van titel VI van het Verdrag inzake de Europese Unie.

BIJZONDERE OVERWEGINGEN

Artikel 1:

Dit artikel omschrijft het onderwerp van de richtlijn.

Artikel 2:

Dit artikel omschrijft het toepassingsgebied van de richtlijn.

Artikel 3:

Dit artikel bevat de definities van de voornaamste in de richtlijn gebruikte termen.

Artikel 4:

Dit artikel legt de lidstaten de verplichting op de havenveiligheidsmaatregelen nauwlettend te coördineren met de ingevolge de verordening inzake maritieme veiligheid en veiligheid van havenfaciliteiten genomen maatregelen.

Artikel 5:

Dit artikel legt aan de lidstaten de verplichting op een havenveiligheidsautoriteit aan te wijzen. Deze havenveiligheidsautoriteit is verantwoordelijk voor de vaststelling en de implementatie van de nodige havenveiligheidsmaatregelen.

Artikel 6:

Dit artikel omvat de verplichting voor de lidstaten om ervoor te zorgen dat havenveiligheidsbeoordelingen worden uitgevoerd voor al hun havens die onder deze richtlijn vallen. Bij dergelijke beoordelingen wordt rekening gehouden met de specificiteiten van de verschillende delen van de haven alsook met de veiligheidsbeoordelingen die zijn ontwikkeld voor havenfaciliteiten ten gevolge van de bepalingen van de verordening inzake maritieme veiligheid. De gedetailleerde eisen voor een havenveiligheidsbeoordeling zijn opgenomen in bijlage I.

Artikel 7:

Dit artikel omvat de verplichting voor de lidstaten om ervoor te zorgen dat havenveiligheidsplannen worden opgesteld voor al hun havens die onder deze richtlijn vallen. Bij dergelijke plannen wordt rekening gehouden met de specificiteiten van de verschillende delen van de havens alsook met de geldende veiligheidsplannen voor de havenfaciliteiten binnen de havengrenzen ten gevolge van de bepalingen van de verordening inzake maritieme veiligheid. De gedetailleerde eisen voor een havenveiligheidsplan zijn opgenomen in bijlage II. Dit artikel voorziet ook in de nodige adequate opleidingen/oefeningen. Met dit doel verwijst het naar bijlage III die basisopleidingseisen behelst.

Artikel 8:

De richtlijn stelt het gebruik verplicht van drie verschillende veiligheidsniveaus. De lidstaten moeten een dergelijk systeem van niveaus voor hun relevante havens invoeren, en de in de verschillende delen van hun havens in gebruik zijnde veiligheidsniveaus en wijzigingen ervan vaststellen en mededelen. Mededeling gebeurt op basis van het “need-to-know”-beginsel.

Artikel 9:

Artikel 9 omvat de verplichting een havenveiligheidsfunctionaris aan te wijzen voor elke haven die onder deze richtlijn valt; deze moet voldoende lokale kennis en autoriteit hebben om adequaat te zorgen voor de opstelling, actualisering en follow-up van de havenveiligheidsbeoordelingen en -plannen in de betreffende haven en voor de coördinatie ervan.

Artikel 10:

Dit artikel, dat de noodzaak erkent van optimale samenwerking tussen de operationele en overheidsfuncties in een haven voorziet in de oprichting van een adviserend havenveiligheidscomité dat deze havenveiligheidsstakeholders verenigt.

Artikel 11:

Dit artikel omvat de eis om regelmatig de havenveiligheidsbeoordelingen te evalueren.

Artikel 12:

Artikel 12 voorziet in de mogelijkheid voor de lidstaten om erkende havenveiligheidsorganisaties aan te stellen op voorwaarde dat deze organisaties voldoen aan de voorwaarden in bijlage IV.

Artikel 13:

Dit artikel voorziet in de oprichting van een knooppunt voor havenveiligheid, dat het contactpunt van de Commissie is voor de implementatie van deze richtlijn.

Artikel 14:

Dit artikel voorziet in de verplichting van de lidstaten om een adequaat en regelmatig controlesysteem in te stellen betreffende havenveiligheidsplannen en de implementatie ervan. Dit artikel voorziet ook in het proces waarbij door de Commissie gesuperviseerde inspecties worden ingesteld om de effectiviteit te controleren van de voortgangscontrole van de implementatie van de havenveiligheid en de maatregelen.

Artikel 15:

Volgens dit artikel kunnen bepalingen worden vastgesteld teneinde geharmoniseerde procedures te definiëren voor de toepassing van de details betreffende de bijlagen van deze richtlijn. Dergelijke aanpassingen gebeuren op basis van de comitéprocedure, zoals bepaald in artikel 14.

Artikel 16:

De Commissie wordt bijgestaan door hetzelfde comité als dat opgericht bij **Verordening (EG) nr. …/…**. Dit comité handelt volgens de regelgevingsprocedure (artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden[7]).

Artikel 17:

Deze artikelen hebben betrekking op de vertrouwelijkheid van veiligheidsgerelateerde informatie, met name inspectierapporten en antwoorden van de lidstaten.

Artikel 18:

Dit artikel vraagt de lidstaten doeltreffende, evenredige en afschrikkend sancties te stellen op schendingen van deze richtlijn.

Artikel 19:

Dit artikel verplicht de lidstaten ertoe de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking te doen treden om uiterlijk één jaar na de datum van inwerkingtreding aan deze richtlijn te voldoen.

Artikel 20:

Omvat de details betreffende de inwerkingtreding.

Artikel 21:

Heeft betrekking op de adressaten van deze richtlijn.

---

[7] PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Bijlage I:

Omvat de gedetailleerde eisen voor het opstellen van een havenveiligheidsbeoordeling.

Bijlage II:

Omvat de gedetailleerde eisen voor het opstellen van een havenveiligheidsplan.

Bijlage III:

Omvat de basisopleidingseisen.

Bijlage IV:

Omvat de gedetailleerde voorwaarden waaraan een erkende havenveiligheidsorganisatie moet voldoen.

2004/0031 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN VAN DE RAAD

betreffende het verhogen van de veiligheid van havens

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie[8],

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité[9],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[10],

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag[11],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Onwettige handelingen en terrorisme behoren tot de grootste bedreigingen voor de idealen van democratie en vrijheid en de waarden van vrede, die het wezen van de Europese Unie uitmaken.

(2) De veiligheid van mensen, infrastructuur en uitrusting, inclusief vervoermiddelen, in havens alsook in relevante naburige gebieden moet worden beschermd tegen onwettige handelingen en de vernietigende effecten ervan. Een dergelijke bescherming zou ten goede komen aan de vervoersgebruikers, de economie en de maatschappij als geheel.

(3) Op dag/maand/2003 hebben het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie Verordening (EG) nr. …/…. aangenomen betreffende maritieme veiligheid. De bij deze verordening opgelegde maatregelen voor maritieme veiligheid vormen slechts een deel van de maatregelen die nodig zijn om een adequaat niveau van veiligheid te realiseren in de zeegerelateerde vervoersketens. Deze verordening is in werkingssfeer beperkt tot veiligheidsmaatregelen aan boord van vaartuigen en het directe schip/haven raakvlak.

---

8 PB C […] van […], blz. […].
9 PB C […] van […], blz. […].
10 PB C […] van […], blz. […].
11 PB C […] van […], blz. […].

(4) Teneinde maximale veiligheid te realiseren voor maritieme en havenindustrieën moeten maatregelen betreffende havenveiligheid worden ingevoerd. Deze moeten verdergaan dan het schip/haven raakvlak en van toepassing zijn op de hele haven en aldus zowel de havengebieden beschermen als verzekeren dat ingevolge Verordening (EG) nr. …/…. genomen maatregelen deze verhoogde veiligheid genieten in naburige gebieden. Deze maatregelen moeten van toepassing zijn op al die havens waarin een of meer havenfaciliteiten gelegen zijn welke onder Verordening (EG) nr.. …/…. vallen.

(5) Onverminderd de regels van de lidstaten op het gebied van nationale veiligheid en maatregelen die op basis van titel VI van het Verdrag betreffende de Europese Unie genomen kunnen worden, moet het in overweging 2 beschreven veiligheidsdoel worden gerealiseerd door het vaststellen van passende maatregelen op het gebied van havenbeleid waarbij gezamenlijke normen voor het instellen van een toereikend havenveiligheidsniveau in alle communautaire havens worden vastgesteld.

(6) De lidstaten moeten steunen op gedetailleerde veiligheidsbeoordelingen voor het vaststellen van de exacte grenzen van het voor de veiligheid relevante havengebied alsook de verschillende maatregelen die vereist zijn om voor de nodige havenveiligheid te zorgen. Dergelijke maatregelen verschillen overeenkomstig het ingestelde veiligheidsniveau en zijn een afspiegeling van de verschillen in risicoprofiel van de verschillende subgebieden in de haven.

(7) De lidstaten moeten havenveiligheidsplannen opstellen die nauwkeurig de bevindingen van de havenveiligheidsbeoordeling omzetten. De efficiënte werking van veiligheidsmaatregelen vereist ook duidelijke taakverdelingen tussen alle betrokken partijen alsook het regelmatig oefenen van maatregelen. Het in stand houden van taakverdelingen en oefenprocedures bij de samenstelling van het havenveiligheidsplan wordt geacht in belangrijke mate bij te dragen tot de effectiviteit van zowel preventieve als remediërende havenveiligheidsmaatregelen.

(8) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de verantwoordelijkheden op het gebied van havenveiligheid duidelijk erkend worden door alle betrokken partijen. De lidstaten houden toezicht op de naleving van de veiligheidsregels en stellen een duidelijke verantwoordelijke autoriteit in voor al hun havens, keuren alle veiligheidsbeoordelingen en –plannen goed voor hun havens, stellen veiligheidsniveaus vast en delen deze mede, zorgen ervoor dat de maatregelen goed worden doorgegeven, geïmplementeerd en gecoördineerd, en voorzien in het verhogen van de effectiviteit van veiligheidsmaatregelen en alarmering door middel van een informatieplatform binnen de havengemeenschap.

(9) De lidstaten moeten de beoordelingen en plannen goedkeuren en de implementatie in hun havens controleren. De effectiviteit van de implementatiecontrole moet worden onderworpen aan door de Commissie gesuperviseerde inspecties.

(10) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat een knooppunt de rol op zich neemt van contactpunt tussen de Commissie en de lidstaten

(11) Deze richtlijn eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die met name zijn erkend in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

(12) De maatregelen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn dienen vastgesteld te worden overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden[12]. Er moet een procedure worden vastgesteld voor de aanpassing van deze richtlijn om rekening te houden met ontwikkelingen in internationale instrumenten en om, in het licht van de ervaring, de gedetailleerde bepalingen van de bijlagen van deze richtlijn aan te passen of aan te vullen zonder het toepassingsgebied van deze richtlijn uit te breiden.

(13) Aangezien de doelstellingen van de beoogde actie, namelijk de evenwichtige invoering en toepassing van passende maatregelen op het gebied van het zeevervoers- en havenbeleid, niet in voldoende mate door de lidstaten kunnen worden gerealiseerd, en derhalve, vanwege de Europese schaal van deze richtlijn, beter op communautair niveau kunnen worden gerealiseerd, mag de Gemeenschap overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag maatregelen nemen. Overeenkomstig het in dat artikel opgenomen evenredigheidsbeginsel beperkt deze richtlijn zich tot de gemeenschappelijke basisnormen die vereist zijn om de havenveiligheidsdoelstellingen te bereiken, en gaat zij niet verder dan hetgeen met dat doel nodig is,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1
Onderwerp

1. Het hoofddoel van deze richtlijn is het invoeren en implementeren van communautaire maatregelen die gericht zijn op het verhogen van de havenveiligheid bij confrontatie met bedreigingen van opzettelijke onwettige handelingen.

   De richtlijn verzekert ook dat ingevolge Verordening (EG) nr. …/…. genomen veiligheidsmaatregelen verhoogde veiligheid genieten in naburige havengebieden.

2. In lid 1 bedoelde maatregelen omvatten:

   a) de vaststelling van gemeenschappelijke basisregels inzake havenveiligheidsmaatregelen;

   b) het opzetten van een implementatiemechanisme voor deze regels;

   c) het opzetten van de nodige mechanismen voor nalevingscontrole.

Artikel 2
Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn behelst veiligheidsmaatregelen die dienen te worden nageleefd door of van invloed zijn op mensen, infrastructuur en uitrusting, inclusief vervoermiddelen, in havens alsook in naburige gebieden waar deze een directe of indirecte impact hebben op de veiligheid in de haven.

---

[12] PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

2. De in deze richtlijn neergelegde maatregelen zijn van toepassing op elke haven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarin zich een of meer havenfaciliteiten bevinden die onder Verordening (EG) nr. …/…. vallen.

3. De lidstaten stellen voor elke haven de grenzen vast voor de toepassing van deze richtlijn, in voorkomende gevallen rekening houdend met de informatie van de havenveiligheidsbeoordeling.

4. Voorzover de grenzen van een havenfaciliteit in de zin van Verordening (EG) nr. …/…. door de lidstaat op zodanige wijze zijn afgebakend dat deze effectief de haven bestrijkt hebben de relevante bepalingen van Verordening (EG) nr. …/…. voorrang boven die van deze richtlijn.

Artikel 3
Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. “haven” of “zeehaven”: een uit land en water bestaand gebied met werken en voorzieningen die voornamelijk dienen voor de ontvangst van schepen, het laden en lossen daarvan, de opslag van goederen, het in ontvangst nemen en leveren van deze goederen, en het in- en ontschepen van passagiers.

2. "schip/haven raakvlak": de interacties die optreden bij rechtstreekse en onmiddellijke betrokkenheid van een schip bij acties waarbij sprake is van verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het schip.

3. "havenfaciliteit": een locatie waar het schip/haven raakvlak plaatsvindt; daartoe behoren in voorkomende gevallen ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee.

4. “knooppunt voor maritieme veiligheid”: door iedere lidstaat aangewezen instantie die als contactpunt voor de Commissie en de overige lidstaten dient en die de toepassing van de maatregelen in deze richtlijn alsook de maatregelen in Verordening (EG) nr. …/…. faciliteert, de follow-up ervan verzorgt en informatie erover verschaft.

5. “autoriteit voor havenveiligheid”: De autoriteit verantwoordelijk voor veiligheidsaangelegenheden in een gegeven haven.

Artikel 4
Coördinatie met ingevolge Verordening (EG) nr. …/…. genomen maatregelen

De lidstaten zorgen ervoor dat bij deze richtlijn ingevoerde havenveiligheidsmaatregelen nauwlettend worden gecoördineerd met ingevolge Verordening (EG) nr. …/….. genomen maatregelen.

Artikel 5

Autoriteit voor havenveiligheid

1. De lidstaten wijzen een autoriteit voor havenveiligheid aan voor elke haven die onder deze richtlijn valt. Een autoriteit voor havenveiligheid kan voor meer dan één haven worden aangesteld.

2. De autoriteit voor havenveiligheid is verantwoordelijk voor de vaststelling en implementatie van de nodige havenveiligheidsmaatregelen door middel van havenveiligheidsbeoordelingen en -plannen.

3. De lidstaten kunnen een "bevoegde autoriteit voor maritieme veiligheid" krachtens Verordening (EG) nr. …/…. aanstellen als autoriteit voor havenveiligheid.

Artikel 6

Havenveiligheidsbeoordeling

1. De lidstaten zorgen ervoor dat havenbeveiligingsbeoordelingen worden uitgevoerd voor de onder deze richtlijn vallende havens. Bij deze beoordelingen moet naar behoren rekening worden gehouden met de specificiteiten van de verschillende delen van een haven en de beoordelingen betreffende havenfaciliteiten binnen de grenzen ervan zoals uitgevoerd ingevolge Verordening (EG) nr. …/….. Havenveiligheidsbeoordelingen moeten door de lidstaten worden goedgekeurd.

2. Elke havenveiligheidsbeoordeling wordt uitgevoerd overeenkomstig de gedetailleerde eisen in bijlage I bij deze richtlijn.

3. Havenbeveiligheidsbeoordelingen kunnen worden uitgevoerd door een erkende havenveiligheidsorganisatie zoals bedoeld in artikel 12.

Artikel 7

Havenveiligheidsplan

1. De lidstaten zorgen ervoor dat, ten gevolge van havenveiligheidsbeoordelingen, havenbeveiligheidsplannen worden ontwikkeld, in stand gehouden en geactualiseerd. In havenveiligheidsplannen moeten op adequate wijze de specificiteiten van de verschillende delen van een haven worden behandeld en moeten de veiligheidsplannen worden geïntegreerd voor havenfaciliteiten binnen de grenzen ervan die zijn opgesteld ingevolge Verordening (EG) nr. …/…. . Havenveiligheidsplannen moeten worden goedgekeurd door de lidstaat. Zij kunnen pas worden geïmplementeerd na goedkeuring.

2. In de havenveiligheidsplannen worden, voor elk van de verschillende in artikel 8 genoemde veiligheidsniveaus, vastgesteld:

   a) de te volgen procedures;

   b) de in te voeren maatregelen;

   c) de te nemen maatregelen.

3. Elk havenveiligheidsplan wordt opgesteld in overeenstemming met de gedetailleerde eisen in bijlage II bij deze richtlijn.

4. Havenveiligheidsplannen kunnen worden ontwikkeld door een erkende havenveiligheidsorganisatie als bedoeld in artikel 12.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat de implementatie van veiligheidsplannen wordt gecoördineerd met andere controleactiviteiten die in de haven worden uitgevoerd.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat adequate opleiding en oefeningen worden verricht rekening houdend met de basisopleidingseisen in bijlage III.

Artikel 8
Veiligheidsniveaus

1. De lidstaten voeren een systeem in van havenveiligheidsniveaus.

2. Er zijn 3 veiligheidsniveaus, zoals gedefinieerd in Verordening (EG) nr. …/….:

   – Veiligheidsniveau 1: het te allen tijde handhaven van een minimum aan passende beschermende veiligheidsmaatregelen.

   – Veiligheidsniveau 2: het gedurende een bepaalde tijd handhaven van passende bijkomende beschermende veiligheidsmaatregelen in verband met een verhoogd risico op een veiligheidsincident.

   – Veiligheidsniveau 3: het gedurende een beperkte tijd handhaven van verdere specifieke beschermende veiligheidsmaatregelen, wanneer een veiligheidsincident waarschijnlijk of ophanden is, hoewel de specifieke target misschien niet kan worden vastgesteld.

3. De lidstaten bepalen de in gebruik zijnde veiligheidsniveaus. Op elk veiligheidsniveau kan een lidstaat bepalen dat verschillende veiligheidsmaatregelen moeten worden geïmplementeerd in verschillende delen van de haven afhankelijk van het resultaat van de havenveiligheidsbeoordeling.

4. De lidstaten delen voor elke haven het van kracht zijnde veiligheidsniveau alsook elke wijziging hiervan mee. Veiligheidsniveaus worden bekendgemaakt op basis van het "need-to-know"-beginsel in overeenstemming met het havenveiligheidsplan.

Artikel 9
Havenveiligheidsfunctionaris

1. Voor elke haven wordt een havenveiligheidsfunctionaris aangewezen. Elke haven heeft een andere havenveiligheidsfunctionaris. Kleine naburige havens kunnen een gedeelde veiligheidsfunctionaris hebben.

2. De havenveiligheidsfunctionarissen vervullen de rol van contactpunt voor kwesties die verband houden met havenveiligheid en moeten voldoende autoriteit en lokale kennis hebben om op adequate wijze te zorgen voor de opstelling, actualisering en follow-up van havenveiligheidsbeoordelingen en havenveiligheidsplannen en om een en ander adequaat te coördineren.

3. Daar waar de havenveiligheidsfunctionaris niet dezelfde is als de beveiligingsbeambte(n) van de havenfaciliteit(en) krachtens Verordening (EG) nr. …/…. moet ervoor worden gezorgd dat zij nauw samenwerken.

Artikel 10
Comité voor havenveiligheid

1. De lidstaten zorgen ervoor dat comités voor havenveiligheid worden opgericht om praktisch advies te verstrekken in de onder deze richtlijn vallende havens tenzij de specificiteit van een haven dergelijke comités overbodig maakt.

2. Het lidmaatschap van het Comité voor havenveiligheid kan variëren per haven, maar moet altijd een afspiegeling zijn van de operationele en overheidsfuncties in een haven. Het functioneert op basis van het "need-to-know"-beginsel.

Artikel 11
Evaluaties

1. De lidstaten zorgen ervoor dat havenveiligheidsbeoordelingen en havenveiligheidsplannen worden geëvalueerd telkens als zich voor de veiligheid relevante wijzigingen voordoen. Zij moeten minstens om de vijf jaar worden geëvalueerd. Bij evaluatie moeten de havenveiligheidsbeoordelingen en havenveiligheidsplannen door de lidstaat worden goedgekeurd. Een geëvalueerd plan kan pas worden geïmplementeerd na goedkeuring.

2. Evaluaties van havenveiligheidsbeoordelingen en havenveiligheidsplannen kunnen worden ontwikkeld door een erkende havenveiligheidsorganisatie als bedoeld in artikel 12.

Artikel 12
Erkende havenveiligheidsorganisatie

De lidstaten kunnen erkende havenveiligheidsorganisaties aanstellen voor de in deze richtlijn gespecificeerde doeleinden. Erkende havenveiligheidsorganisaties moeten de voorwaarden in bijlage IV vervullen.

Artikel 13
Knooppunt voor havenveiligheid

De lidstaten stellen voor havenveiligheidsaspecten het knooppunt aan dat krachtens Verordening (EG) nr. …/…. is aangesteld voor maritieme beveiliging en beveiliging van havenfaciliteiten.

Het knooppunt voor havenveiligheid deelt aan de Commissie de lijst mee van havens waarop deze richtlijn betrekking heeft.

Het knooppunt voor havenveiligheid stelt een lijst op van de contactgegevens van de autoriteiten voor havenveiligheid alsook de havenveiligheidsfunctionarissen en onderhoudt deze. De lijst wordt aan de Commissie meegedeeld en geactualiseerd bij wijzigingen.

Artikel 14
Implementatie en conformiteitscontrole

1. De lidstaten zetten een systeem op dat zorgt voor adequate en regelmatige supervisie van de havenveiligheidsplannen en de implementatie ervan.

2. Zes maanden na de in artikel 19 bedoelde datum start de Commissie, in samenwerking met de in artikel 13 bedoelde knooppunten, een reeks inspecties, inclusief inspecties van een geschikte steekproef van havens, om de toepassing door de lidstaten van deze richtlijn te controleren. Bij deze inspecties wordt rekening gehouden met de door de knooppunten verstrekte gegevens, inclusief controleverslagen. De procedures voor het houden van deze inspecties worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 16, lid 2.

3. De beambten die door de Commissie werden belast met de uitvoering van deze inspecties overeenkomstig lid 2, produceren, alvorens daartoe over te gaan, een van de Commissie uitgaande schriftelijke machtiging waarin het onderwerp en het doel van de inspecties staan aangegeven, alsmede de datum waarop deze moet beginnen. De Commissie licht de bij de inspecties betrokken lidstaten tijdig van tevoren in.

   De betrokken lidstaat onderwerpt zich aan deze inspecties en ziet erop toe dat de betrokken organen of personen dat eveneens doen.

4. De Commissie doet mededeling van de inspectierapporten aan de betrokken lidstaat, die binnen drie maanden na ontvangst voldoende gedetailleerd aangeeft welke maatregelen hij genomen heeft om eventuele tekortkomingen te verhelpen. Het rapport en de antwoorden worden medegedeeld aan het in artikel 16 bedoelde comité.

Artikel 15
Aanpassingen

De bepalingen van de bijlagen I tot IV kunnen worden gewijzigd in overeenstemming met de procedure als bedoeld in artikel 16, lid 2, zonder de werkingssfeer van deze richtlijn uit te breiden.

Artikel 16
Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité opgericht bij Verordening (EG) nr. …/…., dat uit vertegenwoordigers bestaat van de lidstaten en voorgezeten wordt door een vertegenwoordiger van de Commissie.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG[13] van toepassing, met inachtneming van de bepalingen van artikel 8 ervan.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op één maand.

Artikel 17
Vertrouwelijkheid en verspreiding van informatie

1. De Commissie neemt bij de toepassing van deze richtlijn, in overeenstemming met de bepalingen van Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom [14] de nodige maatregelen om vertrouwelijke informatie waartoe zij toegang heeft of die zij van de lidstaten ontvangt, te beschermen.

De lidstaten nemen equivalente maatregelen in overeenstemming met hun relevante nationale wetgeving.

2. Personeel dat veiligheidsinspecties uitvoert of vertrouwelijke informatie behandelt in verband met deze richtlijn, moet een passend veiligheidsniveau hebben dat wordt gecontroleerd door de lidstaat waarvan het onderdaan is.

3. Onverminderd het recht op toegang van het publiek tot documenten als vastgelegd in Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad[15] zijn de inspectierapporten en de antwoorden van de lidstaten als bedoeld in artikel 14, lid 4, geheim en worden zij niet openbaar gemaakt. Enkel de relevante autoriteiten hebben er inzage in, en zij doen er aan de betrokken partijen enkel mededeling van op basis van het "need-to-know"-beginsel, in overeenstemming met de geldende nationale regels voor verspreiding van gevoelige informatie.

4. De lidstaten behandelen informatie uit inspectierapporten en antwoorden van de lidstaten wanneer deze betrekking hebben op andere lidstaten voorzover mogelijk en in overeenstemming met de geldende nationale wetgeving vertrouwelijk.

5. Tenzij duidelijk is dat inspectierapporten en antwoorden al dan niet openbaar worden gemaakt raadplegen de lidstaten of de Commissie de betrokken lidstaat.

Artikel 18
Sancties

De lidstaten zorgen ervoor dat doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties worden ingesteld voor schendingen van de ingevolge deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen.

---

13 PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.
14 PB L 317 van 3.12.2001, blz. 1.
15 PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

Artikel 19
Tenuitvoerlegging

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op […] [één jaar na de datum van de inwerkingtreding ervan] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

   Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van de bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van nationaal recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 20
Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 21
Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op […]

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*

BIJLAGE I
Beoordeling van de havenveiligheid

De beoordeling van de havenveiligheid is de basis voor de werkzaamheden betreffende het havenveiligheidsplan en de uiteindelijke implementatie ervan. De beoordeling van de havenveiligheid omvat ten minste de volgende elementen:

– vaststelling en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuur die dienen te worden beschermd;

– vaststelling van mogelijke bedreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuur en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, met het oog op de vaststelling en prioritering van veiligheidsmaatregelen;

– vaststelling, selectie en prioritering van tegenmaatregelen en procedurele wijzigingen en hun effectiviteitsniveau wat vermindering van de kwetsbaarheid betreft; en

– vaststelling van zwakke plekken, met inbegrip van menselijke factoren, in de infrastructuur, beleidsmaatregelen en procedures.

Met dit doel dient de beoordeling minstens betrekking te hebben op de volgende aspecten:

– vaststellen van alle gebieden die relevant zijn voor de havenveiligheid en daarmee ook de havengrenzen. Daartoe behoren de havenfaciliteiten die al onder Verordening (EG) nr. …/…. vallen en waarvan de risicobeoordeling als basis zal dienen;

– vaststellen van veiligheidskwesties die voortvloeien uit het raakvlak tussen de havenfaciliteit en andere havenveiligheidsmaatregelen;

– vaststellen van risicogroepen onder het in een haven werkzame personeel;

– opsplitsen, indien nuttig, van de haven volgens de waarschijnlijkheid het doelwit te worden van opzettelijke onwettige handelingen. Gebieden worden niet enkel beoordeeld op het directe profiel ervan als potentieel doelwit, maar ook op de potentiële rol ervan als doorgangsgebied wanneer naburige gebieden het doelwit vormen;

– vaststellen van risicovariaties, bv. die welke seizoensgebonden zijn;

– vaststellen van de specifieke kenmerken van elk subgebied, zoals ligging, toegangen, stroomvoorziening, communicatiesysteem, eigendom en gebruikers en andere voor de veiligheid relevant geachte elementen;

– vaststellen van potentiële bedreigingsscenario's voor elk vastgesteld subgebied. Een subgebied, infrastructuur, vracht, baggage, mensen of vervoersuitrusting binnen dit gebied kunnen een direct doelwit zijn van een vastgestelde bedreiging, of kunnen onderdeel zijn van een in het bedreigingsscenario ontwikkeld ruimer gebied;

– vaststellen van de specifieke gevolgen van een bedreigingsscenario. De gevolgen kunnen een of meer subgebieden betreffen. Er moeten zowel directe als indirecte gevolgen worden vastgesteld. Speciale aandacht moet worden besteed aan het risico van menselijke slachtoffers;

- vaststellen van de mogelijkheid van clustereffecten van handelingen van wederrechtelijke hindering;

- vaststellen van de kwetsbaarheden van elk subgebied;

- vaststellen van alle organisatorische aspecten die relevant zijn voor de totale havenveiligheid, inclusief de bevoegdheidsverdeling ten aanzien van alle veiligheidsgerelateerde autoriteiten, bestaande regels en procedures;

- vaststellen van de kwetsbaarheden van de overkoepelende havenveiligheid met betrekking tot organisatorische, wettelijke en procedurele aspecten;

- vaststellen van maatregelen, procedures en acties die gericht zijn op het verminderen van kritieke kwetsbaarheden. Er moet meer bepaald aandacht worden besteed aan de noodzaak van en de middelen voor toegangscontrole of beperkingen voor wat betreft de hele haven of bepaalde delen van een haven, inclusief identificatie van passagiers, havenbedienden of andere werknemers, bezoekers en scheepsbemanningen, bewakingseisen voor een gebied of activiteit, vracht- en bagagecontrole. Maatregelen, procedures en acties moeten in overeenstemming zijn met het waargenomen risico, dat kan verschillen per havengebied;

- vaststellen van een organisatorische structuur ter ondersteuning van de verhoging van de havenveiligheid;

- vaststellen hoe maatregelen, procedures en acties moeten worden versterkt in geval van een verhoging van het veiligheidsniveau;

- vaststellen van specifieke eisen voor het omgaan met veiligheidsaandachtspunten zoals “verdachte" vracht, bagage, bunkeractiviteiten, voorzieningen of personen, onbekende pakjes, bekende gevaren (bv. bommen). In verband met deze eisen moet worden nagegaan in hoeverre het wenselijk is een veiligheidsmachtiging te geven ter plekke of na vervoer naar een beveiligde zone;

- vaststellen van maatregelen, procedures en acties voor het beperken en mitigeren van gevolgen;

- vaststellen van taakverdelingen die de passende en correcte implementatie van de vastgestelde maatregelen, procedures en acties mogelijk maken;

- in voorkomende gevallen, met name besteden van aandacht aan het verband met andere veiligheidsplannen (bijvoorbeeld veiligheidsplannen voor havenfaciliteiten) en andere reeds bestaande veiligheidsmaatregelen. Er moet ook aandacht worden besteed aan het verband met andere reactieplannen (bijvoorbeeld reactieplan bij olieverliezen, havennoodplan, medisch interventieplan, nucleair rampenplan, enz);

- vaststellen van communicatie-eisen betreffende de implementatie van de maatregelen en procedures;

- met name aandacht besteden aan maatregelen om veiligheidsgevoelige informatie te beschermen tegen openbaarmaking. Vaststelling van de “need-to-know”-eisen ten aanzien van al diegenen die direct betrokken zijn alsook, in voorkomende gevallen, het grote publiek.

BIJLAGE II
Havenveiligheidsplan

In het havenveiligheidsplan zijn de regelingen inzake de havenveiligheid opgenomen. Het wordt gebaseerd op de bevindingen van de havenveiligheidsbeoordeling. Er worden duidelijk gedetailleerde maatregelen in genoemd. Het omvat een controlemechanisme dat in voorkomende gevallen de mogelijkheid biedt passende collectieve maatregelen te nemen.

Het havenveiligheidsplan wordt gebaseerd op de volgende algemene elementen:

– bepalen van alle voor de havenveiligheid relevante gebieden. Afhankelijk van de havenveiligheidsbeoordeling kunnen maatregelen, procedures en acties verschillen per subgebied. Immers, sommige subgebieden kunnen strengere preventieve maatregelen vereisen dan andere. Met name moet aandacht worden besteed aan de raakvlakken tussen subgebieden, zoals aangewezen in de havenveiligheidsbeoordeling;

– zorgen voor coördinatie tussen veiligheidsmaatregelen voor gebieden met verschillende veiligheidskenmerken;

– voorzover nodig voorzien in verschillende maatregelen met betrekking tot verschillende delen van de haven, veranderende veiligheidsniveaus, en specifieke informatie.

Op basis van deze algemene elementen worden in het havenveiligheidsplan taken toegewezen en werkschema's gespecificeerd op de volgende gebieden:

– toegangseisen. Voor sommige gebieden worden de eisen pas van kracht wanneer de veiligheidsniveaus bepaalde minimumdrempelwaarden overschrijden. Alle eisen en drempelwaarden moeten in het havenveiligheidsplan worden opgenomen;

– identiteits-, bagage- en vrachtcontrole-eisen. De eisen kunnen al dan niet van toepassing zijn op subgebieden; de eisen kunnen al dan niet volledig van toepassing zijn op verschillende subgebieden. Personen die een subgebied binnenkomen of zich in een subgebied bevinden kunnen onderworpen worden aan controle. Het havenveiligheidsplan moet op passende wijze beantwoorden aan de bevindingen van de havenveiligheidsbeoordeling, hetgeen het instrument is op basis waarvan de veiligheidseisen voor elk subgebied en elk veiligheidsniveau worden vastgesteld. Wanneer specifieke identificatiekaarten worden ontwikkeld voor havenveiligheidsdoeleinden moeten duidelijke procedures worden ingesteld voor de afgifte, de gebruikscontrole en het terugzenden van dergelijke documenten. Bij dergelijke procedures moet rekening worden gehouden met de specificiteiten van bepaalde groepen havengebruikers en moeten specifieke maatregelen mogelijk zijn teneinde de negatieve impact van toegangscontrole-eisen te beperken. Er dient minstens in de volgende categorieën te worden voorzien: zeevarenden, overheidsfunctionarissen, mensen die permanent in de haven werkzaam zijn, mensen die regelmatig in de haven werken of deze bezoeken, mensen die in de haven wonen en mensen die occasioneel werkzaam zijn in de haven of deze bezoeken;

– verbinding met de autoriteiten voor vrachtcontrole, bagagecontrole en passagierscontrole. Voorzover nodig moet het plan voorzien in de koppeling van de

informatie- en machtigingssystemen van deze autoriteiten, inclusief mogelijke machtigingssystemen vóór aankomst;

– procedures en maatregelen betreffende het omgaan met verdachte vracht, bagage, bunkering, voorzieningen of personen, inclusief vaststelling van een veilig gebied alsook betreffende andere veiligheidsaspecten en inbreuken op de havenveiligheid;

– controle-eisen voor subgebieden of activiteiten binnen subgebieden. Zowel voor de noodzaak daarvan als voor mogelijke technische oplossingen baseert men zich op de havenveiligheidsbeoordeling;

– markering. Gebieden ten aanzien waarvan toegangs- en/of controle-eisen worden gesteld moeten behoorlijk worden gemarkeerd. In verband met controle- en toegangseisen wordt op passende wijze rekening gehouden met alle relevante bestaande wettelijke regelingen en praktijken. Het feit dat activiteiten worden gecontroleerd moet op passende wijze worden aangegeven indien de nationale wetgeving dit vereist;

– communicatie- en veiligheidsmachtiging. Alle relevante veiligheidsinformatie moet naar behoren worden doorgegeven overeenkomstig in het plan opgenomen normen voor veiligheidsmachtiging. Met het oog op de gevoeligheid van bepaalde informatie heeft communicatie plaats op basis van het "need-to-know"-beginsel, waarbij evenwel voorzover nodig wordt voorzien in procedures voor mededelingen aan het grote publiek. Normen voor veiligheidsmachtiging zijn een onderdeel van het plan en beogen het beschermen van veiligheidsgevoelige informatie tegen niet-geautoriseerde openbaarmaking;

– melding van veiligheidsincidenten. Met het oog op de zorg voor een snelle reactie moeten in het havenveiligheidsplan duidelijke eisen worden opgenomen inzake melding aan de havenveiligheidsfunctionaris en/of de bevoegde autoriteit voor havenveiligheid van alle veiligheidsincidenten;

– integratie in andere preventieve plannen of activiteiten. Het plan moet meer bepaald betrekking hebben op integratie van andere preventieve en controleactiviteiten in de haven;

– integratie in andere reactieplannen en/of opneming van specifieke reactiemaatregelen, -procedures en –acties. In het plan moeten de interactie en coördinatie met andere reactie- en noodplannen worden gedetailleerd. Voorzover nodig moeten conflicten en tekortkomingen worden opgelost;

– opleidings- en oefeneisen;

– operationele havenveiligheidsorganisatie en werkprocedures. In het havenveiligheidsplan worden de havenveiligheidsorganisatie, de taakverdeling en de werkprocedures gedetailleerd. In voorkomende gevallen wordt ook de coördinatie met havenfaciliteitsfunctionarissen en scheepsveiligheidsfunctionarissen gedetailleerd. In het havenveiligheidsplan worden de taken omlijnd van het havenveiligheidscomité, indien dit bestaat;

– procedures voor het aanpassen en actualiseren van het havenveiligheidsplan.

BIJLAGE III
Basisopleidingseisen

Er dienen minstens eenmaal per kalenderjaar, met een periode van niet meer dan 18 maanden tussen de oefeningen, diverse soorten oefeningen te worden uitgevoerd, waarbij sprake kan zijn van deelname door havenveiligheidsbeambten, tezamen met desbetreffende autoriteiten van de lidstaten, veiligheidsbeambten van de maatschappij, of scheepsveiligheidsbeambten, indien beschikbaar. Verzoeken tot deelname van veiligheidsbeambten van de maatschappij of scheepsveiligheidsbeambten aan gezamenlijke oefeningen dienen plaats te vinden met het oog op de veiligheid en implicaties voor de werkzaamheden van het schip. Bij deze oefeningen dienen de communicatie, coördinatie, beschikbaarheid van hulpmiddelen en de reacties te worden getest. Deze oefeningen kunnen:

(1) op ware grootte of live worden uitgevoerd;

(2) uit computersimulatie of seminars bestaan; of

(3) worden gecombineerd met andere oefeningen, zoals oefeningen op het gebied van reacties op noodsituaties of andere oefeningen van overheidsinstanties voor de haven.

BIJLAGE IV
Door een erkende organisatie voor havenveiligheid te vervullen voorwaarden

Een erkende organisatie voor havenveiligheid moet kunnen aantonen:

(1) deskundigheid op het gebied van relevante aspecten van havenveiligheid;

(2) de nodige kennis van havenactiviteiten, waaronder begrepen kennis van het ontwerp en de constructie van havens;

(3) de nodige kennis van andere voor de veiligheid relevante activiteiten die van invloed kunnen zijn op de havenbeveiliging;

(4) het vermogen om waarschijnlijke havenveiligheidsrisico's te beoordelen;

(5) het vermogen om de deskundigheid van het personeel op het gebied van havenveiligheid te onderhouden en verbeteren;

(6) het vermogen om de blijvende betrouwbaarheid van het personeel te controleren;

(7) het vermogen om de nodige maatregelen te onderhouden ter voorkoming van de bekendmaking van of toegang tot gevoelig materiaal door onbevoegden;

(8) kennis van relevante nationale en internationale wetgeving en veiligheidseisen;

(9) kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;

(10) kennis van de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

(11) kennis van de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de havenveiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;

(12) kennis van de technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken;

(13) kennis van beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen en van de beperkingen van de functies ervan.

een erkende organisatie voor havenveiligheid die een beoordeling van de havenveiligheid of een evaluatie van een dergelijke beoordeling voor een haven heeft uitgevoerd mag het havenveiligheidsplan voor deze haven niet opstellen of evalueren.

FINANCIEEL MEMORANDUM BIJ HET BESLUIT

Beleidsgebied(en): Beleid op het gebied van vervoer over land, door de lucht en over zee

Activiteit(en): Implementatie van maatregelen voor de beveiliging van havens en de controle daarop

BENAMING VAN DE ACTIE: RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD BETREFFENDE HET VERHOGEN VAN DE VEILIGHEID VAN HAVENS

1. BEGROTINGSPLAATS(EN) + OMSCHRIJVING(EN)

06 02 03 02 Beveiliging van het vervoer

06 02 11 03 Comités

2. ALGEMENE CIJFERS

2.1 Totale toewijzing voor de actie (deel B): zie punt 6.1

2.2 Duur:

Onbepaald, beginnend in 2006

2.3 Algemene meerjarenraming van de uitgaven:

a) Tijdschema vastleggingskredieten/betalingskredieten (financiering uit de begroting) *(zie punt 6.1.1)*

in miljoen € (tot op 3 decimalen nauwkeurig)

	Jaar 2004	2005	2006	2007	2008	2009 en vol-gende	Totaal
Vastleggingen	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670
Betalingen	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0.670

b) Technische en administratieve bijstand en ondersteunende uitgaven *(zie punt 6.1.2)*

Vastleggingen	0	0	0	0	0	0	0
Betalingen	0	0	0	0	0	0	0

Subtotaal a+b							
Vastleggingen	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670
Betalingen	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670

c) Totale financiële gevolgen in verband met de personele middelen en andere huishoudelijke uitgaven *(zie punten 7.2 en 7.3)*

Vastleggings-kredieten/betalings-kredieten	0	0	1,028	0,991	0,991	0,991	4,001

TOTAAL a+b+c							
Vastleggingen	**0**	**0**	**1,170**	**1,117**	**1,267**	**1,117**	**4,671**
Betalingen	**0**	**0**	**1,170**	**1,117**	**1,267**	**1,117**	**4.671**

2.4 Verenigbaarheid met de financiële programmering en de financiële vooruitzichten

Nieuwe actie

[X] Het voorstel is verenigbaar met de financiële programmering.

[...] Voorstel vereist herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.

[...] Inclusief, in voorkomend geval, een beroep op de bepalingen van het interinstitutioneel akkoord

2.5 Financiële gevolgen voor de ontvangsten[16]

[X] Geen enkele financiële implicatie (betreft technische aspecten in verband met de tenuitvoerlegging van een maatregel).

3. BEGROTINGSKENMERKEN

Aard van de uitgave		Nieuwe	Bijdrage EVA	Bijdragen van kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruit-zichten
NVU	**NGK**	**NEE**	**NEE**	**NEE**	Nr. 3

16 Zie de aparte toelichting voor verdere informatie.

4. RECHTSGROND

Artikel 80, lid 2, van het EG-Verdrag

5. OMSCHRIJVING EN MOTIVERING

5.1 Noodzaak van een communautair optreden[17]

5.1.1 Doelstellingen

Na de gebeurtenissen van 11 september 2001 heeft de Europese Unie herhaald dat zij de mondiale gemeenschap steunt bij het ontwikkelen van alle nodige middelen om de terroristische bedreiging aan te pakken. Derhalve heeft de EU wetgeving ontwikkeld betreffende de luchtvaartveiligheid en zich gericht op het probleem van terroristische toegangspoorten via het internationale maritieme vervoer. In een recent document van de OESO[18] wordt de terroristische bedreiging samengevat waaraan het maritieme vervoer, inclusief de havens, wordt blootgesteld.

De diplomatieke conferentie van de IMO op 12 december 2002 heeft wijzigingen aangenomen van het SOLAS-verdrag en de desbetreffende ISPS-code inzake een beveiligingsregeling voor de internationale maritieme scheepvaart en het schip/haven raakvlak.

De resultaten van de diplomatieke conferentie van de IMO worden momenteel geïncorporeerd in de wetgeving van de EU in de vorm van een verordening teneinde te zorgen voor uniforme toepassing. Delen van de niet-bindende elementen van de ISPS-code zullen bindend worden gemaakt en de teksten van de IMO zullen precies worden afgestemd op de specifieke voorwaarden in de EU.

De reikwijdte van de IMO-regels beperkt evenwel het toepassingsgebied tot de internationale scheepvaart en het schip/haven raakvlak. Hoewel reeds een belangrijke doorbraak, blijft er vanwege deze beperkte reikwijdte een ongewild veiligheidsvacuüm bestaan aangezien de gebieden buiten het schip/haven raakvlak buiten het toepassingsgebied vallen. Dit is het onvermijdelijke gevolg van de wijze waarop deze nieuwe veiligheidsregels werden aangenomen: zij werden op maat geknipt als wijzigingen van een bestaand internationaal verdrag. Er werd eveneens erkend dat aanzienlijk extra werk vereist was om de kwestie van havenveiligheid buiten het schip/haven raakvlak te behandelen. Een gezamenlijke IMO/ILO-werkgroep werkt momenteel aan gedetailleerde richtsnoeren betreffende havenveiligheid; het kan tijd vragen om deze te ontwikkelen. Elders werd in deze tijdelijke lacune reeds voorzien. Dit gebeurde door toepassing van alle nieuwe IMO-regels op de hele haven (Amerikaanse aanpak) of door het invoeren van bijkomende veiligheidsmaatregelen met een directe of indirecte impact op havens (nationale havenveiligheidsmaatregelen in de lidstaten van de EU, de Amerikaanse regels zoals het Container Security Initiative-CSI, Container Trade Partnership-CTPAT, de regel van notificatie 24 uur op voorhand, enz.).

Gezien het bovenstaande wordt een communautaire richtlijn betreffende havenveiligheid nodig geacht om:

– de lidstaten een uniform kader aan te bieden om de veiligheid in havens te verhogen;

---

17 Zie de aparte toelichting voor verdere informatie.

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

– een uniforme benadering vast te stellen teneinde belangrijke maritieme en niet-maritieme havendelen te integreren in een overkoepelend havenveiligheidskader;

– de lidstaten te steunen bij het ontwikkelen van veilige havens zowel ten aanzien van het maritieme vervoer en de bevolking in het hinterland als ten aanzien van het milieu (zee en vasteland);

– in de gehele Europese Unie gelijke voorwaarden te waarborgen met betrekking tot de toegang tot en controle van de markten en activiteiten in verband met de havensector.

5.1.2 Genomen maatregelen in verband met de evaluatie vooraf

Van februari tot december 2002 hebben de lidstaten en de Commissie deelgenomen aan drie technische zittingen en een diplomatieke conferentie van de IMO die gewijd waren aan de urgente overweging van de beveiliging van het internationaal zeevervoer. De Gemeenschap is van oordeel dat dit prioritaire maatregelen vereist.

Tijdens deze fase werd het duidelijk dat veiligheid niet begint of eindigt in de buurt van het schip (het schip/haven raakvlak). Voor optimale effectiviteit moet transportveiligheid uiteindelijk betrekking hebben op de gehele leverketen van verkoper tot koper. Herhaaldelijk is erop gewezen dat binnen deze leverketen havenveiligheid cruciaal is voor de totale vervoersveiligheid (Commissiemededeling betreffende de verbetering van de beveiliging van het zeevervoer, WDO, Amerikaanse Maritime Security Bill, CTPAT). Met name:

– wordt zonder veiligheid in het havengebied dat grenst aan het schip/havenraakvlak het risico van "aantasting" van de beveiligde havenfaciliteit als hoog beschouwd. Men kan er derhalve van uitgaan dat het besparen op de kosten voor fundamentele preventieve havenveiligheidsmaatregelen in belangrijke mate zou worden tenietgedaan door de kosten om te moeten voorzien in extra dure veiligheidscontroles bij het schip/havenraakvlak.

– heeft de branche bij meerdere gelegenheden aangegeven dat zij vóór eind juli 2004 belangrijke investeringen zou doen in de ontwikkeling van veiligheidsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten. Derhalve is de wil aanwezig om duidelijke veiligheidslacunes (zoals ontoereikende of niet-bestaande havenveiligheidsmaatregelen) die aan de effectiviteit van deze investeringen afbreuk zouden kunnen doen, te elimineren. Gezien de geografische mix binnen de havens van faciliteiten en gebieden die geen deel uitmaken van schip of wal zouden lacunes in de algemene veiligheid effectief problemen kunnen doen rijzen voor de veiligheid van de schip/havenraakvlakken.

In andere delen van de wereld wordt toereikende havenveiligheid reeds als een onderdeel van de eisen voor het beveiligen van de maritieme handel beschouwd. Bevredigende niveaus van havenveiligheid kunnen zich, naast naleving van de ISPS-code, ontwikkelen tot een conditio qua non voor onbeperkte handelsstromen vanuit deze havens.

Ongeacht het negatieve signaal dat de EU zou afgeven indien zij de veiligheid van haar eigen havens buiten het schip/havenraakvlak zou veronachtzamen, zouden de kosten van "niets doen" in geval van een succesvolle terroristische aanslag tot alarmerende niveaus kunnen stijgen. In de eerste plaats is het behoud van mensenlevens een doel op zich. In de tweede plaats hebben de terroristische bedreiging en de resulterende angst een directe impact op de efficiency van de wereldeconomie. Ten derde is het in geval van een succesvolle aanslag waarschijnlijk dat, als reactie, veel havens tijdelijk worden gesloten om hun veiligheidsniveau en de feitelijke

bedreiging opnieuw te beoordelen. De haven waarin een aanslag werd uitgevoerd kan vanzelfsprekend enorme schade aan installaties en handelsimago oplopen.

De economische kosten strictu senso kunnen worden geïllustreerd aan de hand van enkele voorbeelden die de OESO geeft:[19]

Een sociaal conflict in havens aan de Amerikaanse westkust resulteerde in een tien dagen durende lock-out in deze havens. Volgens een voorzichtige raming bedroegen de daaruit voortvloeiende kosten 467 miljoen USD. De expediteurs gaven aan dat zij voornemens waren hun volledige logistieke ketens te veranderen, met omhoogvliegende kosten als gevolg daarvan, indien de lock-out zou hebben voortgeduurd.

– De Amerikaanse gemiddelde voorraadniveaus zijn gedurende de jaren negentig verminderd van 1,57 maanden tot 1,36 maanden in 2001. In 2002 stegen de gemiddelde voorraden tot 1,43 maanden. Deze ontwikkeling, toe te schrijven aan onzekerheid en angst voor voorzieningsinstabiliteit, heeft de vooruitgang van een half decennium tenietgedaan en vertegenwoordigt voor de VS extra kapitaalskosten van 50-80 miljard USD[20].

– Een full scale-simulatie van de situatie waarbij in de VS binnenkomende containerbommen gedeeltelijk in de haven onderschept worden, gedeeltelijk doorglippen via de logistieke keten, gaf als resultaat: totale geraamde kosten van 58 miljard USD[21]. Bovendien zou het tot 92 dagen kosten om de achterstand in de haven compleet weg te werken. Bij deze raming wordt enkel rekening gehouden met in de VS ontstane kosten en wordt derhalve geen rekening gehouden met de resulterende kosten elders.

Een uniform havenveiligheidskader in alle havens van de EU zal veiligheidsgerelateerde concurrentie tussen de havens binnen de EU-grenzen verminderen. Voor wat betreft derde landen zal het elke prikkel wegnemen om EU-havens te vergelijken ten aanzien van hun respectieve veiligheid. Vandaar dat een havenveiligheidsrichtlijn ongewenste concurrentievervalsing zal minimaliseren of elimineren.

Tenslotte moet worden vermeld dat extrawerkgelegenheid kan worden verwacht. Het grootste deel van deze extrabanen zal verband houden met het implementeren van de ISPS-code. Ook op het gebied van havenveiligheid kunnen echter nieuwe arbeidskansen ontstaan.

5.1.3 Getroffen maatregelen na de evaluatie ex post

Geen/niet van toepassing

5.2 Overwogen activiteiten en modaliteiten voor budgettaire steunverlening

De richtlijn vereist dat elke lidstaat de grenzen van de aan de richtlijn onderworpen havens bepaalt. De lidstaten moeten een veiligheidsbeleid ontwerpen voor deze gebieden en ervoor zorgen dat veiligheidsbeoordelingen en de nodige veiligheidsplannen worden opgesteld en geactualiseerd. De invoering en implementatie van het veiligheidsbeleid voor elke nationale haven moet worden gecontroleerd door een nationale centrale autoriteit. Met het oog op het bereiken van een gewenst

---

19 OESO, op.cit.

20 «The Friction Economy», in: Fortune, februari 2003; D. Bowserbox et D. Closs, «Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy», in: Traffic World, april 2002.

21 Conference Board, Booz Allen Hamilton, October 2002.

gemeenschappelijk implementatieniveau omvat de richtlijn prioritaire kwesties in de bijlage ervan betreffende havenveiligheidsbeoordeling en het havenveiligheidsplan.

Aangezien het totaalsysteem consistent moet zijn om op Unie-niveau betrouwbaar te kunnen zijn, wordt de Commissie gevraagd inspecties uit te voeren teneinde na te gaan of de ingevolge deze richtlijn vastgestelde nationale plannen worden geïmplementeerd.

5.3 Uitvoeringsmethoden

Rechtstreeks onder beheer van de Commissie met behulp van eigen of extern personeel.

Aangezien nalevingscontrole pas zou beginnen 18 maanden na de krachtens de verordening inzake maritieme veiligheid uitgevoerde nalevingscontrole, en gegeven het onvermijdelijke verband tussen controle van maritieme veiligheid en havenveiligheid, wordt voorgesteld van de expertise van de nalevingscontroleurs gebruik te maken bij nalevingscontrole krachtens deze richtlijn.

Om in het controleproces het nodige element van specifieke havenveiligheidsexpertise in te bouwen, zouden acht bijkomende havenveiligheidsinspecteurs vereist zijn (zie 7.1 hieronder).

6. FINANCIËLE GEVOLGEN

6.1 Totale financiële gevolgen voor deel B (voor de gehele programmeringsperiode)

De kosten van deze regeling worden berekend door optelling van de individuele kosten op jaarbasis, te beginnen met het jaar 2006, waarin de voorgestelde communautaire maatregel geacht wordt volledig van kracht te zijn.

6.1.1 Financiering

De richtlijn voorziet in een door de Commissie uit te voeren controle- en inspectie-exercitie. Verwacht wordt dat vanaf 2006 jaarlijks ongeveer 84 inspectiebezoeken zullen worden uitgevoerd (5 dagen per haven * €1500). Controle en inspectie zullen vergezeld gaan van vergaderingen van experts. In 2008, d.w.z. twee jaar nadat de richtlijn van kracht is geworden, moet een studie betreffende implementatie en mogelijke toekomstige initiatieven worden uitgevoerd.

Studie: verder zijn de diensten van de Commissie van plan om een evaluatiestudie te laten uitvoeren met betrekking tot het effect en de doeltreffendheid van de vastgestelde maatregelen. Een dergelijke studie moet uitgevoerd worden in 2008, daarna om de drie jaar. Deze periodieke evaluatie heeft de Commissie nodig om volgens de comitéprocedure voorstellen te kunnen doen voor eventuele noodzakelijke wijzigingen van het voorgestelde systeem. De kosten van de studies worden geschat op 150 000 euro per stuk.

Inspectiebezoeken: voor de berekening van het aantal inspectiebezoeken, zie 7.1. In het eerste jaar worden extra kosten voor werkapparatuur ter plekke (laptops) verwacht.

6.1.1 Financiering

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 en daarop-volgende jaren	Totaal
a) Studies	0	0	0	0	0,150	om de 3 jaar	0,150
b) Vergaderingen van deskundigen	0	0	0	0	0	0	0
c) Inspectiebezoeken	0	0	0,126	0,126	0,126	0,126	0,504
d) Werkapparatuur	0	0	0,016	0	0	Bij depreciatie	0,016
TOTAAL	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,654

(Zo nodig de berekeningswijze toelichten)

6.1.2 Technische en administratieve bijstand, ondersteuningsuitgaven en IT-uitgaven (vastleggingskredieten)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 en daarop-volgende jaren	Totaal
a) nihil		0			0		0
b) nihil	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL	0	0	0	0	0	0	0

(Zo nodig de berekeningswijze toelichten)

7. GEVOLGEN VOOR DE PERSONELE MIDDELEN EN DE HUISHOUDELIJKE UITGAVEN

7.1 Gevolgen voor de personele middelen

Deze richtlijn vereist nalevingscontrole. Voorgesteld wordt deze te baseren op de ervaring die werd opgedaan bij soortgelijke controle, uitgevoerd ingevolge de verordening betreffende maritieme veiligheid.

Teneinde het vereiste aantal inspecteurs aan te wijzen zijn zes parameters relevant:

– inspecties moeten door twee inspecteurs samen worden uitgevoerd;

– nalevingscontrole moet de inspectie omvatten van nationale veiligheidscontrolesystemen in een tempo van een derde per jaar. Aangezien in maximaal 20 lidstaten (huidige en toetredingslanden) havens worden geëxploiteerd, zouden er volgens de huidige raming 7 inspecties per jaar worden gehouden;

– volgens een studie over havenveiligheidsmaatregelen in EU-havens zijn er, op basis van gegevens van Lloyds Fairplay, 769 havens in de EU en toetredingslanden. Nalevingscontrole op de richtlijn moet steekproefsgewijs in de havens plaatsvinden in een tempo van 10% van de vastgestelde havens per jaar;

– nalevingscontrole, voorbereiding, reizen en follow-up zullen naar verwachting een werkbelasting vormen van 1 werkweek per inspectie;

– de inspecteurs voeren hun inspecties om de twee weken uit.

Dit resulteert in ongeveer 20 inspecties per jaar per inspecteur (uitgaande van 40 werkweken per jaar). Voor inspecties zijn teams van 2 inspecteurs vereist hetgeen resulteert in 2 inspecteurs die 20 inspecties per jaar uitvoeren. 10% van 769 havens is ongeveer 77 havens per jaar. 1/3 van alle nationale veiligheidssystemen betekent 7 inspecties per jaar, hetgeen het totaal op minstens 84 inspecties per jaar brengt. Dientengevolge zijn 8 inspecteurs vereist voor deze inspecties. Als werkapparatuur zijn 8 laptops vereist tegen een eenheidsprijs van € 2000.

Met het hele proces wordt één beheerder belast.

Soort ambten		Aan het beheer van de actie toe te wijzen huidige of extra personeelsleden		Totaal	Beschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien
		Aantal vaste ambten	Aantal tijdelijke ambten[22]		
Ambtenaren of tijdelijk personeel	A	1	8		Hoofdadministrateur (bestaande) Administrateur Veiligheidsinspecteurs
			0		
	B	0	0		Assistent van de administrateur
	C	0			Secretarissen van het inspectoraat
Totaal		1	8	9	

7.2 Algemene financiële gevolgen in verband met de personele middelen

Soort ambten	Bedragen in €	Wijze van berekening*
Ambtenaren	108 000	Gemiddelde kosten van Commisieambtenaren, inclusief overhead (€108 000/jaar/ambtenaar)
Tijdelijke functionarissen	864 000	
Totaal	972 000	

De bedragen stemmen overeen met de totale uitgaven voor twaalf maanden.

[22] Deze cijfers zijn gebaseerd op de veronderstelling dat het Europese Agentschap voor maritieme veiligheid over voldoende personeel beschikt om de taken te verrichten die aan het agentschap zijn toegewezen bij artikel 10, lid 7, van het voorstel voor een verordening.

7.3 Andere huishoudelijke uitgaven die uit de actie voortvloeien

Comité van deskundigen: vergaderingen van één dag met deskundigen uit de betrokken sector om de Commissie in staat te stellen de aanpassingen op te stellen van de regels in artikel 15 van de voorgestelde richtlijn. Verwacht wordt dat in het eerste jaar drie vergaderingen nodig zullen zijn en dat vervolgens één vergadering per jaar zou moeten volstaan.

Begrotingslijn (nummer en omschrijving)	Bedragen in €	Berekeningswijze
Totale toewijzing 01 02 11 03 – Verplichte comités (COSS 27C730)[(1)]	56 250 (eerste jaar) 18 750 (daaropvolgend)	3 vergaderingen van het comité van vertegenwoordigers voor maritieme veiligheid in het eerste jaar 1 vergadering in de volgende jaren. Terugbetaling van de reiskosten van de nationale experts, op 25 keer gemiddeld €750/expert geraamd
Totaal	56 250 (eerste jaar) 18 750 (daaropvolgend)	

De bedragen stemmen overeen met de totale uitgaven voor twaalf maanden.

(1) De aard van het comité en de groep waar het deel van uit maakt vermelden.

I.	Jaarlijks totaal (7.2 + 7.3)	€ 1 028 250 (eerste jaar) € 990 750
II.	Looptijd van de maatregel	(volgende jaren)
III.	Totale kosten van de actie (IxII)	onbepaald onbepaald

De behoeften aan personele en administratieve middelen zullen worden gedekt met het in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure aan het met het beheer belaste DG toegekende bedrag.

8. TOEZICHT EN EVALUATIE

8.1 Follow-up

Er zal een follow-up-systeem worden opgezet, aan de hand van inspecties in de lidstaten en periodieke effectstudies.

8.2 Procedure en tijdschema van de voorgeschreven evaluatie

De Commissie is van plan het effect en de doeltreffendheid van de vastgestelde maatregelen door middel van een studie te laten evalueren. Een dergelijke studie moet in de loop van het jaar N+2 worden uitgevoerd, daarna om de drie jaar.

De Commissie zal zes maanden na de datum van toepassing van de voorgestelde richtlijn in samenwerking met de nationale autoriteiten beginnen met een serie inspecties om de wijze van controle van de tenuitvoerlegging van de in het kader van de richtlijn opgestelde nationale plannen te onderzoeken. Bij deze inspecties zal rekening worden gehouden met de door de nationale autoriteiten verstrekte gegevens, inclusief de controleverslagen.

9. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

De activiteiten van de inspecteurs voor maritieme veiligheid van de Commissie zullen onderworpen worden aan de normale auditprocedures van de Commissie.

EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER
GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL VOOR HET BEDRIJFSLEVEN EN IN HET BIJZONDER VOOR HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

TITEL VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten.

REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

COM(2003)XXXX

HET VOORSTEL

1. Waarom is, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

Er is al communautaire wetgeving ontwikkeld betreffende de veiligheid van schepen en havenfaciliteiten; het is de bedoeling deze aan te vullen met deze richtlijn betreffende de veiligheid van havens. Vandaar dat ook de onder dit voorstel vallende maatregelen consistent in heel de Unie moeten worden toegepast om de EU-wijde consistentie van de maatregelen die deze beoogt aan te vullen niet teniet te doen. Bovendien zorgt uniforme toepassing ervoor dat er zich geen veiligheidsgerelateerde concurrentieverstoringen voordoen.

DE EFFECTEN OP HET BEDRIJFSLEVEN

2. Waarop is het voorstel van invloed?

– Welke bedrijfstakken?

Expediteurs, agenten, havenbeheerders, maatschappijen binnen de havengrenzen.

– Welke bedrijfsomvang (met welk aandeel van kleine en middelgrote bedrijven)?

Bedrijven van elke omvang in deze sectoren.

– Zijn er bijzondere geografische gebieden van de Gemeenschap waar deze bedrijven voorkomen?

Nee, dertien lidstaten zijn betrokken als havenstaat. Na toetreding van de toetredingslanden loopt dit aantal verder op tot 20.

3. Wat moeten de bedrijven doen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

Voor zover dat nog niet het geval is, de nodige veiligheidsprocedures invoeren en, in voorkomende gevallen, de nodige apparatuur aankopen. Er kan extrapersoneel nodig zijn.

4. Welke economische gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk hebben:

– voor de werkgelegenheid?

Het is mogelijk dat er banen worden gecreëerd om havengerelateerde veiligheidstaken uit te voeren, en vermoedelijk ook bij gespecialiseerde beveiligingsbedrijven.

– voor de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven?

Het is mogelijk dat in de haven actieve bedrijven veiligheidsapparatuur moeten aanschaffen. Verder zal de sector van de beveiligingsbedrijven zich uitbreiden.

– voor het concurrentievermogen van de bedrijven?

Geen gevolgen, aangezien zij aan dezelfde eisen zullen moeten voldoen.

5. Bevat het voorstel maatregelen om rekening te houden met de bijzondere situatie van het midden- en kleinbedrijf (minder zware of andere eisen enz.)?

Niet direct, maar de eisen steunen op een beoordeling per geval en zullen derhalve optimaal worden aangepast aan specifieke verlangens, binnen de grenzen van een minimumveiligheidsdrempel.

RAADPLEGING

6. Geef een overzicht van de instanties die over het voorstel zijn geraadpleegd en de hoofdlijnen van hun standpunten.

– De Commissie heeft alle lidstaten en kandidaat-lidstaten en alle belanghebbende branchevertegenwoordigers geconsulteerd. De antwoorden tonen duidelijk aan dat de sector de noodzaak erkent van havenveiligheidsmaatregelen. Er is een breed draagvlak voor een communautaire aanpak, mits de maatregelen voldoende rekening houden met de diverse structuren van en in havens (op organisatorisch niveau, in termen van risiconiveau).

– Alle voor deze sector representatieve Europese organisaties hebben als waarnemer deelgenomen aan de werkzaamheden van de IMO met betrekking tot de maritieme beveiliging. Werkgevers, werknemers en overheidsvertegenwoordigers nemen deel aan de werkzaamheden van de gezamenlijke IMO-ILO-Werkgroep die gedetailleerde richtsnoeren betreffende havenveiligheid ontwikkelt.

De Commissie laat het effect van de maatregelen bestuderen. Het gekozen consultancybureau werkt in dit verband samen met de European Sea Ports Organisation (ESPO), de Federation of European Private Ports Operators (FEPORT), en de European Community Shipowner's Association (ECSA).

Terwijl de branche moet investeren in de ontwikkeling van maatregelen voor de veiligheid van schepen en havenfaciliteiten, is er de zorg om duidelijke veiligheidslacunes (zoals minieme of niet bestaande havenveiligheidsmaatregelen) uit te bannen die deze investeringen nutteloos zouden kunnen maken. Gezien de geografische mix van faciliteiten en de veiligheidslacunes buiten schip/walgebieden in het algemeen kan de havenveiligheid inderdaad problemen doen rijzen voor de veiligheid van de schip/havenraakvlakken.