KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 28.5.2004
KOM(2004) 393 endelig

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om bedre havnesikring

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

INDLEDNING

I meddelelsen om maritim sikring (KOM(2003) 229 endelig udgave), som indeholdt et forslag om sikring af skibe og grænsefladen mellem skib og havn, der i øjeblikket er under behandling i lovgivningsprocessen og i dette dokument omtales som forordning (EF) nr. …/…, blev havnesikring udpeget som det nødvendige videre skridt til sikring af såvel havnen som grænsefladen mellem havnen og dens bagland. Behovet for beskyttelse gælder også de personer, der arbejder i eller passerer igennem havne, samt infrastruktur og udstyr, herunder transportmidler. Dette forslag bygger videre på den tidligere meddelelse.

HVORFOR ER HAVNE UDSATTE?

Havne udgør et uundværligt led i den samlede transportkæde, idet de forbinder søværts med landværts handel og passagertransport. Ofte er havne centrum for transport af farligt gods, vært for store kemiske og petrokemiske produktionsanlæg og/eller beliggende i nærheden af storbyer. Det er indlysende, at terrorangreb i havne let kan medføre alvorlige forstyrrelser af transportsystemerne og udløse følgevirkninger for de omkringliggende virksomheder, udover direkte at påføre skader på personer i havne og beboerne i området. På denne baggrund ønsker Kommissionen at tilrettelægge en samlet politik for havnesikring.

INTERNATIONALT FOKUS

Der er i IMO[1] udført arbejde, som er mundet ud i ændringer til Solas[2] og ISPS-koden[3]. Kommissionen har fremlagt forslag til en forordning om indarbejdelse af disse foranstaltninger i bindende EU-lovgivning (KOM(2003) 229 endelig udgave). Lovgivningsprocessen er i gang.

I øjeblikket arbejder en IMO/ILO[4]-arbejdsgruppe på en praksiskodeks vedrørende havnesikring, men det er næppe realistisk at forvente resultater heraf inden for kort tid. Det skal bemærkes, at en sådan kodeks ikke bliver retligt bindende. På denne baggrund finder Kommissionen, at EU bør etablere sin egen havnesikringsordning. Dette forslag er komplementært til IMO/ILO-arbejdet.

BEHOV FOR ET DIREKTIV OM HAVNESIKRING

Solas-ændringerne, ISPS-koden og forordningsforslaget vil forbedre den maritime sikring ved hjælp af sikringsforanstaltninger på skibe og ved havnefaciliteter[5]. Forordning (EF) nr. …/… standser ved den del af havnen, som repræsenterer grænsefladen mellem skib og havn, dvs.

---

1 IMO: Den Internationale Søfartsorganisation

2 Solas: Sikkerhed for Menneskeliv på Søen.

3 ISPS: International Ship and Port Facility Security.

4 ILO: Den Internationale Arbejdsorganisation

5 I denne forbindelse forstås ved "havnefacilitet" et sted, hvor grænsefladen mellem skib og havn forekommer; dette omfatter områder som ankerpladser, ventepladser og ankomstfaciliteter fra søsiden. Ved "grænseflade mellem skib og havn" forstås det samspil, der opstår, når et skib direkte og umiddelbart inddrages i overførslen mellem skib og havn af personer eller gods eller udførelsen af havnetjenesteydelser.

terminalen[6]. Dette forslag har to formål, nemlig at opnå bedre sikring i de områder af havne, der ikke er omfattet af forordning (EF) nr. …/…, og at styrke de sikringsforanstaltninger, der iværksættes i medfør af forordning (EF) nr. …/…, via bedre sikring i tilstødende havneområder. Dette forslag pålægger ikke nye forpligtelser i områder, der allerede er omfattet af forordning (EF) nr. …/….

Efter Kommissionens opfattelse opnås der derfor følgende med direktivet:

– at det på EU-plan bestemmes og kontrolleres, at havnesikringen bringes op på et tilfredsstillende niveau ved, at sikringsforanstaltningerne for skib/havn-grænsefladen suppleres og understøttes

– at der sørges for harmoniseret gennemførelse og ensartede betingelser overalt i EU, således at der ikke opstår forskelle for brugerne af kommercielle havne

– at der sørges for, at de nødvendige sikringsforanstaltninger for en hel havn i størst muligt omfang kan iværksættes ved hjælp af værktøjer, der allerede er indført i medfør af forordning (EF) nr. …/…, hvorved der opnås bedst mulig sikring med mindst mulige byrder for havnene.

Da der er betydelig forskel mellem EU's havne (små og store, privat og offentligt ejede, mv.), og da der i EU's havne finder mange forskellige aktiviteter sted side om side (lasthåndtering, industri, oplagring, transport, miljøområder, bymæssig bebyggelse, mv.), er et direktiv det mest hensigtsmæssige juridiske instrument, hvormed der samtidig kan opnås den ønskede fleksibilitet og det nødvendige samme sikringsniveau i alle EU's havne.

Man er klar over, at der i medlemsstaterne allerede findes en række havnesikringsordninger. Direktivet tillader, at allerede gældende sikringsforanstaltninger og -strukturer kan bibeholdes, forudsat at de er i overensstemmelse med direktivets regler.

Derfor vil Kommissionen gøre følgende:

– **Foreslå, at Europa-Parlamentet og Rådet snarest muligt vedtager dette direktiv om bedre havnesikring. Forslaget supplerer de sikringsforanstaltninger, der er indført med forordningen om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter (forordning (EF) nr. …/…), således at hele havnen dermed er omfattet af en sikringsordning. Dette nye forslag gælder for alle havne, hvori der findes en eller flere havnefaciliteter, som er omfattet af forordning (EF) nr. …/….**

INDHOLDET I DIREKTIVET OM HAVNESIKRING

De foranstaltninger, der er nødvendige for at forbedre havnesikringen, følger nedenstående principper:

– Havnesikring supplerer maritim sikring og sikring af skib/havn-grænsefladen og har til formål, at disse sikringsforanstaltninger understøttes af sikringsforanstaltninger, der omfatter hele havneområdet.

---

[6] Selv om medlemsstaterne teoretisk kunne fortolke "havnefacilitet" udvidet, således at hele havnen var omfattet og ISPS-koden dermed kom til at gælde for hele havnen, anses det ikke for sandsynligt, at der bliver anlagt en sådan fortolkning.

– En havnesikringsvurdering afgør, hvilke foranstaltninger der er påkrævet hvor og hvornår.

– Sikringsniveauerne skelner mellem normal, forhøjet og overhængende risiko.

– En havnesikringsplan beskriver alle foranstaltninger og detaljer til forbedring af havnesikringen.

– En havnesikringsmyndighed er ansvarlig for at udpege og iværksætte hensigtsmæssige havnesikringsforanstaltninger ved hjælp af ovennævnte vurdering og plan.

– En havnesikringsofficer koordinerer udarbejdelse og iværksættelse af havnesikringsplanen.

– Et havnesikringsudvalg rådgiver den ansvarlige myndighed.

– Uddannelse og kontrol understøtter iværksættelsen af de fornødne foranstaltninger.

FORSLAGETS HOVEDPRINCIPPER

– Forslaget bygger på de samme sikringsstrukturer og -organer (sikringsvurdering, sikringsofficer, mv.) som **forordning (EF) nr. …/…**, så der gælder samme sikringsordning for hele den maritime logistikkæde fra skibet via skib/havn-grænsefladen og hele havnen til havn/bagland-grænsefladen. På denne måde kan der opnås enklere procedurer og sikringsmæssig synergi. Nærmere betegnet rummer direktivforslaget følgende:

– Medlemsstaterne skal udpege grænserne for deres havne med henblik på dette direktiv.

– Medlemsstaterne skal sørge for, at der udarbejdes forsvarlige havnesikringsvurderinger og -planer.

– Medlemsstaterne skal fastlægge og meddele, hvilke sikkerhedsniveauer der er gældende, samt ændringer hertil.

– Medlemsstaterne skal udpege en havnesikringsmyndighed for hver havn eller gruppe af havne. Det er denne myndighed, der bliver ansvarlig for at udpege og iværksætte havnesikringsforanstaltninger.

– Det konstateres, at der er behov for udpegning af en havnesikringsofficer for hver enkelt havn, som skal forestå den nødvendige koordinering, når havnesikringsvurderingerne og -planerne bliver udarbejdet, ajourført og fulgt op.

– Det konstateres, at der er et generelt behov for et rådgivende sikringsudvalg, som består af repræsentanter for alle relevante operationelle funktioner og myndigheder i en havn.

– Der opstilles minimumskrav til sikringsvurderinger og -planer.

– Der kræves udpegning af kontaktpunkter i medlemsstaterne, som kan sørge for den nødvendige kommunikation med andre medlemsstater og Kommissionen.

– Der indføres inspektionsprocedurer til overvågning af, om havnesikringsforanstaltningerne er iværksat.

– Der indføres en procedure for ændring af bestemmelserne i direktivet.

RETLIGE OVERVEJELSER

Kommissionen foreslår, at direktivets retsgrundlag bliver artikel 80, stk. 2, i EF-traktaten, uden at dette berører medlemsstaternes lovgivning vedrørende national sikkerhed og eventuelle foranstaltninger, der måtte blive truffet på grundlag af afsnit VI i traktaten om Den Europæiske Union.

SÆRLIGE OVERVEJELSER

Artikel 1:

Her præciseres direktivets formål.

Artikel 2:

I denne artikel fastsættes direktivets anvendelsesområde.

Artikel 3:

Denne artikel indeholder en definition af de centrale begreber, der anvendes i direktivet.

Artikel 4:

I denne artikel pålægges medlemsstaterne pligt til at koordinere havnesikringsforanstaltningerne nøje med foranstaltninger, der træffes i medfør af forordningen om sikring af skibe og havnefaciliteter.

Artikel 5:

Denne artikel pålægger medlemsstaterne at udpege en havnesikringsmyndighed. Denne myndighed bliver ansvarlig for at udpege og træffe hensigtsmæssige havnesikringsforanstaltninger.

Artikel 6:

Denne artikel pålægger medlemsstaterne at sørge for, at der udføres havnesikringsvurdering af alle de havne, der er omfattet af dette direktiv. I sådanne vurderinger skal der tages hensyn til de særlige kendetegn ved forskellige afsnit af den enkelte havn og til de sikringsvurderinger af havnefaciliteter inden for havnens grænser, som er udført i medfør af forordningen om maritim sikring. De nøjagtige krav til havnesikringsvurderinger findes i bilag I.

Artikel 7:

Denne artikel pålægger medlemsstaterne at sørge for, at der udarbejdes havnesikringsplaner for alle de havne, der er omfattet af dette direktiv. I sådanne planer skal der tages hensyn til de særlige kendetegn ved forskellige afsnit af den enkelte havn og til de sikringsplaner for havnefaciliteter inden for havnens grænser, som er udarbejdet i medfør af forordningen om maritim sikring. De nøjagtige krav til havnesikringsplaner findes i bilag II. Artiklen omhandler også behovet for passende uddannelse og øvelser. I denne henseende henvises der til bilag III, der indeholder grundlæggende uddannelseskrav.

Artikel 8:

Direktivet pålægger brug af tre forskellige sikringsniveauer. Medlemsstaterne skal indføre et sådant system i deres havne samt fastsætte og give underretning om, hvilket sikringsniveau der er gældende i de forskellige dele af deres havne, og eventuelle ændringer heri. Meddelelser gives efter "need-to-know"-princippet.

Artikel 9:

Denne artikel indeholder krav om udpegning af en havnesikringsofficer for hver havn, der er omfattet af direktivet; han skal have sådanne beføjelser og et sådant lokalkendskab, at han på betryggende vis kan forestå og koordinere udarbejdelse, ajourføring og opfølgning af havnesikringsvurderinger og havnesikringsplaner.

Artikel 10:

Eftersom der er behov for optimalt samarbejde mellem de operationelle funktioner og de offentlige myndigheder i en havn, kræver denne artikel, at der nedsættes et rådgivende udvalg for havnesikring, hvor disse interesser er repræsenteret.

Artikel 11:

Denne artikel indeholder krav om regelmæssig revision af havnesikringsvurderinger.

Artikel 12:

Artiklen giver medlemsstaterne mulighed for at udpege anerkendte havnesikringsorganisationer, forudsat at de opfylder betingelserne i bilag IV.

Artikel 13:

Denne artikel kræver etablering af et kontaktpunkt for havnesikring, som bliver Kommissionens kontaktpunkt i forbindelse med gennemførelse af direktivet.

Artikel 14:

Artikel 14 pålægger medlemsstaterne at oprette et fyldestgørende system for regelmæssig kontrol af havnesikringsplaner og deres gennemførelse. Der er også bestemmelser om oprettelse af et inspektionssystem under Kommissionens tilsyn, hvor det kontrolleres, at gennemførelsen af havnesikringen er effektiv.

Artikel 15:

Det fastsættes, at der kan vedtages bestemmelser om harmoniserede procedurer for anvendelse af detaljerne i bilagene. Sådanne ændringer foretages efter udvalgsproceduren i artikel 14.

Artikel 16:

Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved **forordning (EF) nr. …/…**. Udvalget arbejder efter forskriftsproceduren (artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[7]).

Artikel 17:

Disse artikler omhandler klassificerede sikringsrelaterede oplysninger, især vedrørende inspektionsrapporter og medlemsstaternes besvarelser.

Artikel 18:

I denne artikel kræves det, at medlemsstaterne indfører sanktioner i tilfælde af overtrædelser af bestemmelserne i dette direktiv.

Artikel 19:

Det pålægges medlemsstaterne at sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at overholde direktivet senest et år efter datoen for dets ikrafttræden.

Artikel 20:

Artiklen indeholder detaljer om direktivets ikrafttræden.

Artikel 21:

Artiklen omhandler direktivets adressater.

Bilag I :

Dette bilag indeholder de nærmere krav til udarbejdelse af en havnesikringsvurdering.

Bilag II:

Dette bilag indeholder de nærmere krav til udarbejdelse af en havnesikringsplan.

Bilag III:

Dette bilag indeholder de grundlæggende uddannelseskrav.

---

[7] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Bilag IV:

Dette bilag indeholder de betingelser, som en anerkendt havnesikringsorganisation skal opfylde.

2004/0031 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om bedre havnesikring

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[8],

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[9],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[10],

efter proceduren i traktatens artikel 251[11], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kriminelle handlinger og terrorisme hører til blandt de alvorligste trusler mod idealerne om demokrati og frihed samt de frihedsværdier, der udgør selve essensen af Den Europæiske Union.

(2) Personer, infrastruktur og udstyr, herunder transportmidler, såvel i havne som i relevante tilstødende områder, bør beskyttes mod kriminelle handlinger og deres ødelæggende virkninger. En sådan beskyttelse vil være til fordel for både brugerne af transport, økonomien og samfundet som helhed.

(3) Den dag/måned/2003 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union forordning (EF) nr. …/… vedrørende maritim sikring. De foranstaltninger til maritim sikring, som forordningen indfører, er kun en del af de foranstaltninger, der er nødvendige for at opnå et forsvarligt sikringsniveau i hele søfartstransportkæden. Forordningen omhandler kun sikringsforanstaltninger om bord på skibe og ved grænsefladen mellem skib og havn.

(4) Af hensyn til den bedst mulige beskyttelse af søfarts- og havnevirksomheder bør der træffes foranstaltninger til sikring af havne. Foranstaltningerne bør ikke blot gælde for grænsefladen mellem skib og havn, men for hele havnen, således at hele havneområdet

---

8 EUT C […], […], s. […].
9 EUT C […], […], s. […].
10 EUT C […], […], s. […].
11 EUT C […], […], s. […].

beskyttes og det samtidig opnås, at de sikringsforanstaltninger, der træffes i medfør af forordning (EF) nr. …/…, understøttes af bedre sikkerhed i tilstødende områder. Foranstaltningerne bør indføres i alle havne, hvori der findes en eller flere havnefaciliteter, der er omfattet af forordning (EF) nr. …/….

(5) Uden at medlemsstaternes regler inden for national sikkerhed og foranstaltninger, som måtte blive vedtaget med hjemmel i EU-traktatens afsnit VI, tilsidesættes, bør de sikringsmål, som er beskrevet i betragtning 2, nås ved, at der vedtages passende havnepolitiske foranstaltninger med fælles standarder for, hvordan der kan opnås et tilstrækkeligt havnesikringsniveau i samtlige EU-havne.

(6) Medlemsstaterne bør ved hjælp af detaljerede sikkerhedsvurderinger udpege nøjagtigt, hvor grænserne går for de havneområder, der skal sikres, og hvilke forskellige foranstaltninger der er nødvendige for at opnå den ønskede havnesikringsgrad. Sådanne foranstaltninger må afhænge af det aktuelle sikringsniveau og afspejle den relevante risikoprofil i de forskellige delområder af havnen.

(7) Medlemsstaterne bør udarbejde havnesikringsplaner, som nøje udmønter sikringsvurderingen af havnen. Effektivt fungerende sikringsforanstaltninger forudsætter desuden, at der er en klar fordeling af opgaverne mellem de berørte parter, og at foranstaltningerne regelmæssigt gennemgås ved øvelser. At opgavefordelingen og øvelsesprocedurerne indgår i havnesikringsplanen, anses for at bidrage meget væsentligt til, at både forebyggende og afhjælpende havnesikringsforanstaltninger bliver effektive.

(8) Ro-ro-skibe er særlig sårbare over for kriminelle handlinger, især hvis de både medfører passagerer og last. Der bør på grundlag af risikovurderinger træffes de fornødne foranstaltninger til sikring af, at person- og lastbiler, der skal befordres med ro-ro-skib på indenlandske og internationale ruter, hverken rummer nogen risiko for skibet eller dets passagerer, besætning eller last. Foranstaltningerne bør træffes i havnen eller ved dens afgrænsning, inden køretøjerne kører om bord på skibet, og foregå på en sådan måde, at ombordkørslen forløber så glat som muligt.

(9) Medlemsstaterne bør sørge for, at alle involverede parter er klar over ansvarsfordelingen inden for havnesikring. Medlemsstaterne fører tilsyn med, at sikringsreglerne overholdes, udpeger en myndighed, der er ansvarlig for alle havne, godkender alle sikringsvurderinger og sikringsplaner for havnene, fastsætter og informerer om sikringsniveauer, sørger for, at der gives fyldestgørende meddelelse om foranstaltninger og at de gennemføres og koordineres korrekt, og sørger for mere effektive sikringsforanstaltninger og større årvågenhed ved hjælp af et rådgivende organ for havnene.

(10) Medlemsstaterne bør godkende vurderinger og planer og føre tilsyn med, at de gennemføres i deres havne. Om tilsynet med gennemførelsen er effektivt, bør konstateres ved inspektion under Kommissionens opsyn.

(11) Medlemsstaterne bør sørge for, at forbindelsen mellem Kommissionen og medlemsstaterne forestås af et kontaktpunkt.

(12) I dette direktiv overholdes de grundlæggende rettigheder og de principper, som anerkendes i bl.a. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

(13) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der tillægges Kommissionen[12]. Der bør indføres en procedure for ændring af dette direktiv med henblik på dels at tage hensyn til udviklingen i de internationale instrumenter, dels, i lyset af de indhøstede erfaringer, at tilpasse detaljer i bilagets enkelte bestemmelser eller supplere dem, uden at direktivets anvendelsesområde udvides.

(14) Målene for dette direktiv, som er at indføre og anvende hensigtsmæssige foranstaltninger inden for søtransport- og havnepolitikken på velafbalanceret måde, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af direktivets europæiske dimension bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, er direktivet begrænset til de grundlæggende fælles bestemmelser, der er nødvendige for at opfylde formålet om sikring af havne, og går ikke ud over det, der er nødvendigt for at nå dette mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1
Formål

1. Formålet med dette direktiv er at indføre og iværksætte fællesskabsforanstaltninger med henblik på at forbedre sikringen af havne mod truslen om overlagte kriminelle handlinger.

   Det skal endvidere opnås, at sikringsforanstaltninger, der træffes i medfør af forordning (EF) nr. …/… , understøttes af bedre sikkerhed i tilstødende områder.

2. Foranstaltningerne i stk. 1 består i følgende:

   a) fastsættelse af fælles grundlæggende regler for havnesikringsforanstaltninger

   b) indførelse af en mekanisme for reglernes anvendelse

   c) indførelse af hensigtsmæssige mekanismer til kontrol med overholdelse.

Artikel 2
Anvendelsesområde

1. Dette direktiv omhandler sikringsforanstaltninger, som skal overholdes af eller berører personer, infrastruktur og udstyr, herunder transportmidler, i havne og i

[12] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

tilstødende områder, hvis disse indvirker direkte eller indirekte på havnens sikkerhed.

2. Foranstaltningerne i dette direktiv anvendes på alle havne inden for en medlemsstats område, hvori der findes en eller flere havnefaciliteter, der er omfattet af forordning (EF) nr. …/….

3. Medlemsstaterne udpeger for hver havn de grænser, der skal anvendes i dette direktiv, under behørig hensyntagen til oplysningerne fra sikringsvurderingen af havnen.

4. Når grænserne for en havnefacilitet, som defineret i forordning (EF) nr. …/…, er fastlagt af en medlemsstat på en sådan måde, at havnen, reelt er omfattet heraf, viger bestemmelserne i dette direktiv for bestemmelserne i forordning (EF) nr. …/….

Artikel 3
Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1. "havn" eller "søhavn": et land- og vandområde bestående af anlæg og udstyr, som hovedsagelig tjener til modtagelse af skibe, lastning og losning af skibe, oplagring af gods, modtagelse og udlevering af sådant gods samt passagerers ombordstigning og landgang

2. "grænseflade mellem skib og havn": det samspil, der opstår, når et skib direkte og umiddelbart inddrages i overførslen mellem skib og havn af personer eller gods eller udførelsen af havnetjenesteydelser

3. "havnefacilitet": et sted, hvor grænsefladen mellem skib og havn forekommer; dette omfatter områder som ankerpladser, ventepladser og ankomstfaciliteter fra søsiden

4. "kontaktpunkt for maritim sikring": det organ, som de enkelte medlemsstater udpeger som kontaktpunkt for Kommissionen og andre medlemsstater og som ansvarlig for at fremme, følge og informere om gennemførelsen af de foranstaltninger til maritim sikring, der er fastsat i dette direktiv og forordning (EF) nr. …/….

5. "havnesikringsmyndighed": den myndighed, der er ansvarlig for sikkerhedsanliggender i en given havn.

Artikel 4
Koordinering med foranstaltninger, der træffes i medfør af forordning (EF) nr. …/…

Medlemsstaterne sørger for, at havnesikringsforanstaltninger, der indføres i medfør af dette direktiv, koordineres nøje med foranstaltninger, der træffes i medfør af forordning (EF) nr. .../....

Artikel 5
Havnesikringsmyndighed

1. Medlemsstaterne udpeger en havnesikringsmyndighed for hvert af de havneområder, der er omfattet af dette direktiv. En havnesikringsmyndighed kan være ansvarlig for mere end én havn.

2 Havnesikringsmyndigheden er ansvarlig for at udpege og træffe hensigtsmæssige havnesikringsforanstaltninger, ved hjælp af havnesikringsvurderinger og -planer.

3. Medlemsstaterne kan udpege en "kompetent maritim sikringsmyndighed", jf. forordning (EF) nr. …/…, som havnesikringsmyndighed.

Artikel 6
Havnesikringsvurdering

1. Medlemsstaterne sørger for, at der udføres havnesikringsvurdering af de havne, der er omfattet af dette direktiv. I sådanne vurderinger tages der behørigt hensyn til de særlige kendetegn ved forskellige afsnit af den enkelte havn og til de vurderinger af havnefaciliteter inden for havnens grænser, som er udført i medfør af forordning (EF) nr. …/…. Havnesikringsvurderinger skal godkendes af medlemsstaten.

2. Havnesikringsvurderinger udføres i henhold til kravene i bilag I.

3. Havnesikringsvurderinger kan udføres af en anerkendt havnesikringsorganisation, jf. artikel 12.

Artikel 7
Havnesikringsplan

1. Medlemsstaterne sørger for, at havnesikringsvurderingerne fører til, at der udarbejdes havnesikringsplaner, som vedligeholdes og ajourføres. I havnesikringsplanen skal de særlige kendetegn ved de forskellige afsnit af havnen være behandlet fyldestgørende, og også sikringsplanerne for havnefaciliteter inden for deres område, som er udarbejdet i medfør af forordning (EF) nr. …/…, skal være indarbejdet i havnesikringsplanen. Havnesikringsplaner skal godkendes af medlemsstaten. De må først iværksættes, når de er godkendt.

2. I havnesikringsplaner skal der for hvert af de i artikel 8 omhandlede sikringsniveauer være anført:

   a) hvilke procedurer der skal følges

   b) hvilke foranstaltninger der skal gennemføres

   c) hvilke handlinger der er nødvendige.

3. Havnesikringsplaner opstilles i henhold til kravene i bilag II.

4. Havnesikringsplaner kan udarbejdes af en anerkendt havnesikringsorganisation, jf. artikel 12.

5. Medlemsstaterne sørger for, at gennemførelsen af havnesikringsplaner koordineres med andre kontrolaktiviteter i havnen.

6. Medlemsstaterne sørger for, at der gennemføres passende uddannelse og øvelser, under hensyntagen til de grundlæggende uddannelseskrav i bilag III.

7. Havnesikringsplanerne skal især sikre, at den fornødne sikringskontrol af person- og lastbiler, der skal til at køre om bord på skibe, der også medfører passagerer, udføres af de kompetente nationale myndigheder på grundlag af risikovurderinger.

Dette særlige krav finder anvendelse på indenlandske og internationale ruter; i sidstnævnte tilfælde samarbejder de pågældende medlemsstater om risikovurderingen.

Artikel 8
Sikringsniveauer

1. Medlemsstaterne indfører et system med sikringsniveauer for havne.

2. Der skal være følgende 3 sikringsniveauer, jf. forordning (EF) nr. …/…:

   – Sikringsniveau 1 er det niveau, hvor hensigtsmæssige, minimale beskyttelses-/sikringsforanstaltninger skal opretholdes til enhver tid

   – Sikringsniveau 2 er det niveau, hvor hensigtsmæssige, supplerende beskyttelses-/sikringsforanstaltninger skal opretholdes i en periode på grund af forhøjet risiko for en sikringsrelateret hændelse

   – Sikringsniveau 3 er det niveau, hvor yderligere, specifikke beskyttelses-/sikringsforanstaltninger skal opretholdes i en begrænset periode, hvis en sikringsrelateret hændelse er sandsynlig eller overhængende, selvom det måske ikke er muligt at udpege det specifikke mål.

3. Medlemsstaterne fastlægger det gældende sikkerhedsniveau. På hvert sikringsniveau kan en medlemsstat på grundlag af havnesikringsvurderingen bestemme, at der anvendes andre sikringsforanstaltninger i andre dele af havnen.

4. Medlemsstaterne giver underretning om, hvilket sikringsniveau der er gældende i den enkelte havn, og om eventuelle ændringer heri. Sikringsniveauerne bekendtgøres efter "need-to-know"-princippet ifølge havnesikringsplanen.

Artikel 9
Havnesikringsofficer

1. Der udpeges en sikringsofficer for hver enkelt havn. Hver havn har sin egen havnesikringsofficer. Små nabohavne kan have fælles sikringsofficer.

2. Havnesikringsofficeren fungerer som kontaktpunkt i spørgsmål vedrørende havnesikringen og skal have sådanne beføjelser og et sådant lokalkendskab, at han på betryggende vis kan forestå og koordinere udarbejdelse, ajourføring og opfølgning af havnesikringsvurderinger og havnesikringsplaner.

3. Hvis havnesikringsofficeren og havnefacilitetens sikringsofficer, jf. forordning (EF) nr. …/…, ikke er den samme person, skal der sørges for nært samarbejde mellem dem.

Artikel 10
Udvalg for havnesikring

1. Medlemsstaterne sørger for, at der nedsættes udvalg for havnesikring, som kan give praktisk vejledning for de havne, der er omfattet af dette direktiv, medmindre havnen har sådanne særlige kendetegn, at et sådant udvalg er overflødigt.

2. Hvem der er medlem af udvalget for havnesikring, kan variere fra havn til havn, men både de operationelle funktioner og de offentlige myndigheder bør altid være repræsenteret. Udvalget fungerer efter "need-to-know"-princippet.

Artikel 11
Revision

1. Medlemsstaterne sørger for, at havnenes sikringsvurderinger og sikringsplaner revideres, hver gang der forekommer sikringsrelevante ændringer. De revideres mindst hvert femte år. Når havnenes sikringsvurderinger og sikringsplaner er revideret, skal de godkendes af medlemsstaten. Reviderede planer må først iværksættes, når de er godkendt.

2. Revisioner af havnesikringsvurderinger og -planer kan udarbejdes af en anerkendt havnesikringsorganisation, jf. artikel 12.

Artikel 12
Anerkendt havnesikringsorganisation

Medlemsstaterne kan udpege en anerkendt havnesikringsorganisation til at udføre visse opgaver, hvor det er anført i dette direktiv. Anerkendte havnesikringsorganisationer skal opfylde betingelserne i bilag IV.

Artikel 13
Kontaktpunkt for havnesikring

Medlemsstaterne udpeger det kontaktpunkt, der er udpeget i forordning (EF) nr. …/…, til at varetage havnesikringsspørgsmål.

Kontaktpunktet for havnesikring sender Kommissionen en liste over de havne, der er omfattet af dette direktiv.

Kontaktpunktet for havnesikring opstiller en liste med havnesikringsmyndighedernes kontaktadresser og havnesikringsofficererne og holder den ajour. Listen sendes til Kommissionen og holdes ajour med ændringer.

Artikel 14
Gennemførelse og efterlevelseskontrol

1. Medlemsstaterne opretter et system, hvormed der kan føres det fornødne regelmæssige tilsyn med havnesikringsplaner og deres gennemførelse.

2. Seks måneder efter datoen i artikel 19 indleder Kommissionen i samarbejde med de i artikel 13 omtalte kontaktpunkter inspektioner, herunder inspektioner af en passende stikprøve af havne, til kontrol af, at medlemsstaterne har gennemført direktivet. Ved disse inspektioner tages der hensyn til de oplysninger, der er afgivet af kontaktpunkterne, navnlig kontrolrapporter. Nærmere bestemmelser om disse inspektioner fastsættes efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2.

3. De tjenestemænd, som Kommissionen pålægger at foretage inspektioner i henhold til stk. 2, fremlægger, før de udfører opgaven, en skriftlig tilladelse fra Kommissionens tjenestegrene, hvori inspektionens art, formål og forventede startdato angives. Kommissionen giver i god tid de medlemsstater, der berøres af inspektionen, meddelelse om denne.

   Den pågældende medlemsstat underkaster sig inspektionerne og sørger for, at de berørte organisationer og personer også underkaster sig inspektionerne.

4. Kommissionen fremsender inspektionsrapporterne til den pågældende medlemsstat, som senest tre måneder efter modtagelsen gør detaljeret rede for, hvilke foranstaltninger den har truffet for at rette op på eventuelle mangler. Rapporten og svarene sendes til det i artikel 16 nævnte udvalg.

Artikel 15
Ændringer

Efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2, kan der foretages ændringer af bestemmelserne i bilag I-IV, som ikke udvider direktivets anvendelsesområde.

Artikel 16
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved forordning (EF) nr. …/…, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes den i artikel 5 og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF[13] omhandlede rådgivningsprocedure under hensyntagen til samme afgørelses artikel 8.

Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til én måned.

Artikel 17

Klassificerede oplysninger og formidling af oplysninger

1. Ved anvendelsen af dette direktiv sikrer Kommissionen ved passende foranstaltninger i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2001/844/EF, EKSF, Euratom[14], at klassificerede oplysninger, som den har adgang til, eller som meddeles den af medlemsstaterne, beskyttes.

Medlemsstaterne træffer tilsvarende foranstaltninger i overensstemmelse med relevant national lovgivning.

2. For enhver medarbejder, der udfører sikringsinspektioner eller behandler klassificerede oplysninger i forbindelse med dette direktiv, skal der godkendes et passende sikkerhedsniveau på grundlag af en evaluering, der foretages af den medlemsstat, som den pågældende medarbejder er statsborger i.

3. Uanset retten til aktindsigt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001[15] er de i artikel 14, stk. 4, omhandlede inspektionsrapporter og svar fra medlemsstaterne hemmelige og offentliggøres ikke. De stilles kun til rådighed for de relevante myndigheder, der kun videreformidler dem til de berørte parter efter "need-to-know"-princippet i overensstemmelse med de nationale regler om formidling af følsomme oplysninger.

4. Medlemsstaterne skal så vidt muligt og i overensstemmelse med national ret behandle oplysninger fra inspektionsrapporter og medlemsstaternes svar som fortrolige oplysninger, når disse vedrører andre medlemsstater.

5. Medmindre det er klart, om inspektionsrapporterne og svarene skal eller ikke skal offentliggøres, hører medlemsstaterne eller Kommissionen den berørte medlemsstat.

Artikel 18

Sanktioner

Medlemsstaterne sørger for, at der for overtrædelse af de nationale bestemmelser til gennemførelse af dette direktiv indføres sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning.

---

13 EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23

14 EFT L 317 af 3.12.2001, s. 1.

15 EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

Artikel 19
Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at overholde dette direktiv senest den […] [et år efter datoen for dets ikrafttræden]. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen herom.

   Når medlemsstaterne vedtager disse love og bestemmelser, skal de ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 20
Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den *Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 21
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

BILAG I
Havnesikringsvurdering

Havnesikringsvurderingen danner grundlag for arbejdet med havnesikringsplanen og dens senere iværksættelse. Havnesikringsvurderingen skal mindst berøre følgende:

– identificering og evaluering af vigtig ejendom og infrastruktur, som det er vigtigt at beskytte

– identificering af mulige trusler mod ejendom og infrastruktur og sandsynligheden for, at de bliver en realitet, med det formål at fastsætte og prioritere sikringsforanstaltninger

– identifikation, udvælgelse og prioritering af modforholdsregler og ændringer i procedurer og deres effektivitet i forhold til at nedbringe sårbarheden samt

– udpegelse af svagheder, herunder menneskelige faktorer i infrastruktur, politik og procedurer.

Med dette for øje skal vurderingen mindst rumme følgende aspekter:

– udpege alle områder, der er relevante for sikring af havnen, herunder havnens grænser. Dette gælder også for havnefaciliteter, der allerede er omfattet af forordning (EF) nr. …/…, idet der tages udgangspunkt i disses risikovurdering

– udpege sikringsspørgsmål, der affødes af grænsefladen mellem havnefacilitet og andre havnesikringsforanstaltninger

– udpege risikogrupper blandt havnens personale

– hvis det er hensigtsmæssigt, underinddele havnen efter sandsynligheden for, at den bliver mål for overlagte kriminelle handlinger. Områder skal ikke blot vurderes ud fra deres egen profil som potentielt mål, men også efter muligheden for, at de bliver benyttet som adgangsvej til et tilstødende område, som er det egentlige mål

– udpege variationer i risikoen, f.eks. sæsonbestemte

– udpege de enkelte delområders specifikke kendetegn, f.eks. placering, adgangsforhold, elforsyning, kommunikationssystem, ejerforhold, brugere samt andre sikringsrelevante forhold

– udpege potentielle trusselsscenarier for hvert enkelt delområde. Delområder, infrastruktur, fragt, bagage, personer og transportudstyr inden for området kan være et direkte mål for en påvist trussel eller indgå som en del af et større område i trusselsscenariet

– udpege de specifikke følger af et trusselsscenarie. Følgerne kan berøre et eller flere delområder. Både direkte og indirekte følger bør beskrives. Der bør især fokuseres på risikoen for personskader

– beskrive muligheden for, at kriminelle handlinger har cluster-virkninger

– udpege sårbare elementer i hvert delområde

– udpege alle organisatoriske aspekter af havnens samlede sikring, herunder de sikringsrelaterede myndigheders opdeling samt gældende regler og procedurer

– udpege sårbare elementer i havnens samlede sikring, som har relation til organisatoriske, retlige og proceduremæssige aspekter

– udpege foranstaltninger, procedurer og handlinger, der tager sigte på at reducere kritiske sårbare elementer. Der bør især fokuseres på behovet og mulighederne for adgangskontrol eller -begrænsning til hele havnen eller bestemte dele af den, herunder identifikation af passagerer, ansatte i havnen og andre arbejdstagere, besøgende og besætningsmedlemmer, krav til overvågning af områder eller aktiviteter samt kontrol af gods og bagage. Foranstaltninger, procedurer og handlinger bør afstemmes efter risikoopfattelsen, som kan variere fra område til område

– fastlægge en organisationsstruktur, der understøtter en bedre havnesikring

– beskrive, hvordan foranstaltninger, procedurer og handlinger bør skærpes, hvis sikringsniveauet skal øges

– udarbejde specifikationer for, hvordan velkendte sikringsproblemer behandles, herunder mistænkeligt gods, bagage, bunkers, forsyninger eller personer, ukendte pakker og kendte farer (f.eks. en bombe). Sådanne specifikationer bør omfatte kriterier for, hvornår neutraliseringen helst skal ske på stedet, og hvornår den foretrækkes udført senere på et sikret område

– udpege foranstaltninger, procedurer og handlinger, der tager sigte på at begrænse og afbøde følgevirkninger

– præcisere, hvilken opgavefordeling der fører til hensigtsmæssig og korrekt iværksættelse af foranstaltninger, procedurer og handlinger

– være opmærksom på eventuel sammenhæng med andre sikringsplaner (f.eks. havnefaciliteternes sikringsplaner) og andre bestående sikringsforanstaltninger. Man bør ligeledes være opmærksom på sammenhæng med andre beredskabsplaner (f.eks. for olieforurening, katastrofesituationer og nukleare ulykker)

– præcisere, hvilke kommunikationsbehov der skal være opfyldt for, at foranstaltninger og procedurer kan iværksættes

– gøre opmærksom på, hvilke foranstaltninger der kan beskytte sikringsfølsomme oplysninger mod at blive almindeligt kendt. Præcisere "need-to-know"-behovene hos alle involverede og hos offentligheden, hvis det er relevant.

BILAG II
Havnesikringsplan

Havnesikringsplanen indeholder havnens sikringsordninger. Den baseres på havnesikringsvurderingen. Den indeholder en klar detaljeret beskrivelse af foranstaltninger. Den rummer en kontrolmekanisme, der i det nødvendige omfang giver mulighed for korrigerende forholdsregler.

Havnesikringsplanen baseres på følgende generelle aspekter:

– Udpegning af alle områder af relevans for havnens sikring. Afhængigt af havnesikringsvurderingen kan foranstaltninger, procedurer og handlinger variere fra delområde til delområde. Faktisk kan nogle delområder kræve strengere forebyggelse end andre. Der bør lægges særlig vægt på grænsefladerne mellem delområder som beskrevet i havnesikringsvurderingen.

– Koordinering af sikringsforanstaltningerne i områder, der er sikringsmæssigt forskellige.

– Mulighed for, at foranstaltninger om nødvendigt kan variere for forskellige dele af havnen, ved forskellige sikringsniveauer og som følge af specifikke efterretningsoplysninger.

Med udgangspunkt i disse generelle aspekter skal der i havnesikringsplanen være tildelt arbejdsopgaver og fastlagt arbejdsplaner inden for følgende områder:

– Adgangskrav. I nogle områder finder kravene først anvendelse, når sikringsniveauet kommer over en vis tærskel. Alle krav og tærskler skal være nøje specificeret i havnesikringsplanen.

– Krav til kontrol af legitimation, bagage og gods. Kravene gælder ikke nødvendigvis for alle delområder og heller ikke altid i fuldt omfang. Personer, der bevæger sig ind i eller opholder sig i et delområde, kan blive kontrolleret. Havnesikringsplanen skal svare til havnesikringsvurderingen, der er det værktøj, hvormed sikringskravene til de enkelte delområder er fastsat for hvert sikringsniveau. Hvis der indføres særlige ID-kort med henblik på sikring af havnen, bør der foreligge klare procedurer for udstedelse, anvendelse/kontrol og aflevering af sådanne kort. I procedurerne bør der være mulighed for særlige foranstaltninger for nogle af havnens brugergrupper, således at de mærker mindst muligt til de negative virkninger af adgangskontrollen. Blandt brugerkategorierne bør der mindst være søfarende, myndighedsansatte, personer, der arbejder fast i havnen, personer, der regelmæssigt arbejder i eller besøger havnen, faste beboere i havnen og personer, der lejlighedsvis arbejder i eller besøger havnen.

– Samarbejde med de myndigheder, der forestår kontrol af gods, bagage og passagerer. Hvor det er nødvendigt, er det planen at etablere forbindelse til disse myndigheders informations- og godkendelsessystemer, herunder eventuelle "pre-arrival clearance"-systemer.

– Procedurer og foranstaltninger for behandling af mistænkeligt gods, bagage, bunkers, forsyninger eller personer, herunder udpegning af et sikret område, og ved andre sikringsmæssige problemer og brud på havnesikringen.

– Krav til overvågning af delområder eller aktiviteter i delområder. Både behovet herfor og de mulige tekniske løsninger kan udledes af havnesikringsvurderingen.

– Skiltning. Områder med særlige krav (adgangs- og/eller kontrolkrav) bør være tydeligt skiltet. I kontrol- og adgangskrav skal der være taget behørigt hensyn til al relevant gældende lovgivning og praksis. Hvis aktiviteter er under overvågning, bør det angives tydeligt, hvis den nationale lovgivning kræver det.

– Kommunikation og sikringsgodkendelse. Alle relevante sikringsoplysninger skal videregives korrekt i overensstemmelse med sikringsgodkendelsesstandarderne i planen. Da nogle oplysninger kan være følsomme, følges "need-to-know"-princippet ved videregivelsen, men der skal om nødvendigt også være procedurer for videregivelse af meddelelser til offentligheden. Sikringsgodkendelsesstandarderne indgår i planen og har til formål at beskytte sikringsfølsomme oplysninger mod uautoriseret udbredelse.

– Rapportering af sikringsrelaterede hændelser. Med henblik på hurtig reaktion bør der i havnesikringsplanen være klare krav til rapportering af alle sikringsrelaterede hændelser til havnens sikringsofficer og/eller den kompetente havnesikringsmyndighed.

– Integration med andre forebyggende planer eller aktiviteter. Planen bør eksplicit omhandle integrationen med andre igangværende forebyggelses- og kontrolaktiviteter i havnen.

– Integration med andre beredskabsplaner og/eller indarbejdelse af specifikke beredskabsforanstaltninger, -procedurer og -handlinger. I planen bør der være en nærmere beskrivelse af interaktion og koordination med andre beredskabs- og katastrofeplaner. Eventuelle konflikter og mangler bør afhjælpes.

– Krav til uddannelse og øvelser.

– Havnesikringsorganisationens operationelle del og dens arbejdsprocedurer. I havnesikringsplanen skal havnesikringsorganisationen, fordelingen af dens arbejdsopgaver og dens arbejdsprocedurer være nærmere beskrevet. Også koordineringen med havnefaciliteternes og skibenes sikringsofficerer skal være beskrevet, hvis det er relevant. Hvis der findes et udvalg for havnesikring, opregnes dets arbejdsopgaver.

– Procedurer for ændring og ajourføring af havnesikringsplanen.

BILAG III
Grundlæggende uddannelseskrav

Forskellige typer øvelser, der kan omfatte deltagelse af havnefacilitetens sikringsofficer, i samarbejde med medlemsstaternes relevante myndigheder, rederiets sikringsofficer eller skibets sikringsofficer, hvis sådanne findes, skal gennemføres mindst en gang hvert kalenderår, idet der ikke bør gå mere end 18 måneder mellem øvelserne. Ved fremsættelse af anmodninger om, at rederiets sikringsofficerer eller skibets sikringsofficerer deltager i fælles øvelser, skal man holde sig for øje, hvilke sikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige følger dette vil have for skibet. Øvelserne skal teste kommunikation, koordinering, ressourcetilgængelighed og reaktioner. Øvelserne kan gennemføres:

(1) i fuld skala eller live

(2) som skrivebordssimulering eller seminarer, eller

(3) kombineret med andre øvelser, der afholdes, såsom nødberedskab eller andre øvelser, der gennemføres af havnestatens myndigheder.

BILAG IV
Betingelser, som en anerkendt havnesikringsorganisation skal opfylde

En anerkendt havnesikringsorganisation skal kunne godtgøre:

(1) ekspertise inden for relevante aspekter af havnesikring

(2) passende kendskab til havneoperationer, herunder kendskab til havnekonstruktion og -bygning

(3) passende kendskab til andre sikringsrelevante operationer, der kan indvirke på havnesikringen

(4) evne til at vurdere de sandsynlige havnesikringsrisici

(5) evne til at opretholde og forbedre dens personales ekspertise inden for havnesikring

(6) evne til at overvåge dens personales fortsatte pålidelighed

(7) evne til at opretholde passende forholdsregler for at undgå uautoriseret udbredelse af eller adgang til sikkerhedsfølsomt materiale

(8) kendskab til relevante nationale og internationale lovgivnings- og sikkerhedskrav

(9) kendskab til aktuelle sikringstrusler og -mønstre

(10) kendskab til genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger

(11) kendskab til ikke-diskriminerende genkendelse af de særlige kendetegn ved og adfærdsmønstre hos personer, der muligvis truer sikkerheden

(12) kendskab til teknikker, der anvendes til at omgå sikringsforanstaltninger

(13) kendskab til sikrings- og overvågningsudstyr og sikrings- og overvågningssystemer og deres operationelle begrænsninger.

En anerkendt havnesikringsorganisation, som har udført en havnesikringsvurdering eller en revision af en sådan vurdering for en havn, kan ikke udarbejde eller revidere havnesikringsplanen for den samme havn.

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

Politikområde(r): Politikken for indlands-, luft- og søtransport

Aktivitet(er): Indførelse af foranstaltninger om havnesikring og kontrol af disse

FORANSTALTNINGENS NAVN: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM BEDRE HAVNESIKRING

1. BUDGETPOST (NUMMER OG BETEGNELSE)

06 ~~02 03 02~~ **07 01** Transportsikkerhed

06 01 04 13 Transportsikkerhed — Udgifter til den administrative forvaltning

06 02 11 03 Udvalg

2. SAMLEDE TAL

2.1 Samlet budget for foranstaltningen (del B): Se punkt 6.1

2.2 Gennemførelsesperiode:

Uspecificeret, begyndende i 2006

2.3 Samlet flerårigt skøn over udgifterne:

(a) Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger (finansieringstilskud) (jf. pkt. 6.1.1)

mio. EUR (3 decimaler)

	År 2004	2005	2006	2007	2008	2009 og flg. år	I alt
Forpligtelser	0	0	0.142	0.126	**0,126** ~~0.276~~	0.126	**0,520** ~~0.670~~
Betalinger	0	0	0.142	0.126	**0,126** ~~0.276~~	0.126	**0,520** ~~0.670~~

b) Teknisk og administrativ bistand og støtteudgifter (jf. pkt. 6.1.2)

Forpligtelser	0	0	0	0	0**,150**	0	0**,150**
Betalinger	0	0	0	0	0**,150**	0	0**,150**

a+b i alt							
Forpligtelser	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670
Betalinger	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670

(c) Personale- og andre driftsudgifters samlede budgetvirkninger (jf. punkt 7.2 og 7.3)

Forpligtelser/betalinger	0	0	1,028	0,991	0,991	0,991	4,001

a+b+c i alt							
Forpligtelser	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671
Betalinger	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671

2.4 Forenelighed med den finansielle programmering og de finansielle overslag

Ny foranstaltning

[X] Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering

[...] Forslaget kræver omprogrammering af de relevante poster i de finansielle overslag

[...] herunder eventuelt anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale.

2.5 Virkninger for budgettets indtægtsside[16]

[X] Ingen (vedrører tekniske aspekter ved en foranstaltnings gennemførelse)

3. BUDGETSPECIFIKATIONER

Udgifternes art		**Nye**	**EFTA-deltagelse**	**Kandidat-landenes deltagelse**	**Udgifts-område i de finansielle overslag**
IOU	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	Nr. 3

4. RETSGRUNDLAG

EF-traktatens artikel 80, stk. 2

16 Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

5. BESKRIVELSE OG BEGRUNDELSE

5.1 Behov for EU-foranstaltninger[17]

5.1.1 Målsætninger

Efter begivenhederne den 11. september 2001 har EU støttet det globale samfund i at bekæmpe terrortrusler med alle nødvendige midler. Derfor har EU udarbejdet lovgivning om luftfartssikkerhed og nu vendt sig mod problemet med, at international søtransport er åben for terrorisme. OECD har for nylig offentliggjort et dokument[18], hvori der gøres rede for terrortruslen mod søtransport, herunder havne.

På IMO-diplomatkonferencen den 12. december 2002 vedtog man ændringer til Solas-konventionen og den dertil knyttede ISPS-kodeks med en sikringsordning for international søfart og skib/havn-grænsefladen.

Resultaterne af IMO-diplomatkonferencen er ved at blive indarbejdet i EU-retten i form af en forordning, så man er sikker på ensartet gennemførelse. Dele af de ikke-obligatoriske elementer i ISPS-kodeksen bliver obligatoriske, og IMO-teksten bliver ved finpudsning tilpasset til de særlige forhold i EU.

IMO-reglerne er imidlertid begrænset til kun at gælde for international søfart og skib/havn-grænsefladen. Selv om reglerne i sig selv er banebrydende, efterlader det mindre anvendelsesområde et uønsket hul i sikringen, eftersom områderne uden for skib/havn-grænsefladen ikke er omfattet. Det er den uundgåelige følge af den måde, disse nye sikringsregler er blevet til på: de er udformet som ændringer til en eksisterende international konvention. Man blev også klar over, at der var brug for et betydeligt ekstraarbejde til at behandle spørgsmålet om havnesikring ud over skib/havn-grænsefladen. En fælles IMO/ILO-arbejdsgruppe arbejder på detaljerede retningslinjer for havnesikring, men det kan tage nogen tid at blive færdig. Det midlertidige hul bliver også afhjulpet på anden måde. Det sker ved, at alle nye IMO-regler anvendes på hele havnen (USA's metode), eller ved vedtagelse af supplerende sikringsforanstaltninger med direkte eller indirekte virkninger for havne (nationale havnesikringsforanstaltninger i EU-medlemsstaterne og amerikanske regler såsom Container Security Initiative-CSI, Container Trade Partnership-CTPAT, 24 hour advance notification rule, etc.).

På baggrund af ovenstående anses et EU-direktiv om havnesikring for påkrævet; det skal

– opstille ensartede rammer for medlemsstaternes forbedring af sikringen i havne

– fastsætte en samlet tilgang til integration af centrale maritime og ikke-maritime havneområder i en overordnet havnesikringsramme

– støtte medlemsstaternes bestræbelser på at sikre havnene, såvel i forhold til søtransporten som befolkningen på land, og også i forhold til hav- og landmiljøet

– sikre lige betingelser i hele Den Europæiske Union med hensyn til adgang og kontrol af markeder og aktiviteter vedrørende havnesektoren.

---

17 Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

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

5.1.2 Dispositioner, der er truffet på grundlag af forhåndsevalueringen

Mellem februar og december 2002 deltog medlemsstaterne og Kommissionen i tre tekniske møder og en diplomatkonference inden for IMO, hvor man foretog en hastebehandling af spørgsmålet om sikring af den internationale søtransport. Fællesskabet er af den opfattelse, at det bør prioriteres højt.

I denne indledende periode er det blevet klart, at sikring hverken begynder eller slutter omkring skibet (skib/havn-grænsefladen). For at blive optimal må sikring af transporten omfatte hele forsyningskæden lige fra sælger til køber. Det er gentagne gange fremhævet, at havnesikring er et kritisk led for den samlede sikring af transporten i denne forsyningskæde (Kommissionens meddelelse om bedre sikring af søtransporten, WCO, US Maritime Security Bill, CTPAT). Blandt udtalelserne kan følgende fremhæves:

– Uden sikring i havneområdet ved skib/havn-grænsefladen, anses der at være stor risiko for "kontaminering" af den sikrede havnefacilitet. Man kan derfor fremføre, at sparede omkostninger til grundlæggende forebyggende havnesikringsforanstaltninger er langt mindre end omkostningerne ved at indføre bekostelig ekstra sikringskontrol ved skib/havn-grænsefladen.

– Branchen has ved flere lejligheder gjort opmærksom på, at den i juli 2004 har investeret betydelige beløb i indførelse af sikringsforanstaltninger for skibe og havnefaciliteter. Der er således et ønske om at lukke åbenbare huller i sikringen (f.eks. utilstrækkelige eller ikke-eksisterende havnesikringsforanstaltninger), som kunne gøre disse investeringer mindre effektive. Da faciliteter og landanlæg ligger mellem hinanden i havnene, kan huller i den generelle havnesikring faktisk skabe problemer for sikringen af skib/havn-grænsefladen.

I andre dele af verden anses tilfredsstillende havnesikring allerede for at være en nødvendighed for sikring af skibsfarten. Havnesikring på et tilfredsstillende niveau og opfyldelse af ISPS-kodeksen kan vise sig at blive forudsætninger for uhindret handel via disse havne.

Uanset det negative signal, som EU ville give, hvis der ikke blev gjort noget ved dens egne havnes sikring ud over skib/havn-grænsefladen, kan omkostningerne ved intet at have foretaget sig blive skyhøje i tilfælde af et vellykket terrorangreb. For det første er sikring af menneskeliv et mål i sig selv. For det andet indvirker terrortruslen og den deraf følgende frygt direkte på den globale økonomis effektivitet. For det tredje er det sandsynligt, at mange havne, hvis et vellykket angreb fandt sted, ville blive lukket midlertidigt, således at de kunne revurdere deres sikringsniveau og den faktiske trussel. En havn, som blev udsat for angreb, ville naturligvis lide enorm skade, både på materiel og på sit image.

De økonomiske omkostninger i snæver forstand kan illustreres med et par eksempler fra OECD[19]:

En arbejdskonflikt i nogle havne på USA's vestkyst førte til en 10 dage lang lockout. Ved et forsigtigt skøn blev omkostningerne derved beregnet til 467 mio. USD. Speditørerne gav udtryk for, at de ville have lagt hele deres logistikkæde om, med deraf følgende kolossale omkostninger, hvis konflikten havde varet ved.

---

[19] OECD, op.cit.

– I USA er lagrene faldet fra gennemsnitligt 1,57 måneders forbrug i begyndelsen af 1990'erne til 1,36 måneder i 2001. I 2002 var gennemsnittet steget til 1,43 måneder. Denne udvikling, der skyldes usikkerhed og frygt omkring forsyningssikkerheden, har sat udviklingen et halvt årti tilbage og repræsenterer for USA en ekstra kapitalomkostning på 50-80 mia. USD[20].

– En fuldskalasimulering af, at containerbomber kommer ind i USA og delvis opsnappes i havn, delvis slipper ind i logistikkæden, gav et omkostningsskøn på i alt 58 mia. USD[21]. Det ville desuden tage op til 92 dage, inden alt ophobet arbejde var udført. I dette skøn er kun medtaget omkostninger i USA; der er set bort fra omkostninger alle andre steder.

En ensartet ramme for havnesikring i alle EU-havne vil reducere sikringsrelateret konkurrence mellem havnene inden for EU's grænser. Hvad tredjelande angår, vil der ikke længere være noget incitament til at sammenligne EU's havne sikringsmæssigt. Derfor vil et direktiv om havnesikring mindske eller fjerne uønsket konkurrenceforvridning.

Endelig bør det nævnes, at der må forventes flere arbejdspladser, størsteparten af dem i forbindelse med implementering af ISPS-kodeksen. Der kan dog tænkes også at opstå nye beskæftigelsesmuligheder inden for havnesikring.

5.1.3 Dispositioner, der er truffet på grundlag af resultatopfølgningen

Ingen/Finder ikke anvendelse.

5.2 Indsatsområder og nærmere bestemmelser for støtte

Direktivet kræver, at medlemsstaterne udpeger grænserne for de havne, der er omfattet af direktivet. Medlemsstaterne skal skitsere en sikringspolitik for disse områder og sørge for, at der udarbejdes sikringsvurderinger og -planer, og at de ajourføres. Indførelse og iværksættelse af sikringspolitikken i de enkelte havne skal overvåges af en central national myndighed. Med henblik på et fælles gennemførelsesniveau er der i bilaget en række prioriterede spørgsmål vedrørende havnesikringsvurderingen og -planen.

Sammenhængen i de samlede foranstaltninger skal garantere deres troværdighed på unionsplan, og Kommissionen skal foretage en række inspektioner for at efterprøve gennemførelsen af de nationale planer, der vedtages inden for rammerne af dette direktiv.

5.3 Gennemførelsesmetoder

Direkte forvaltning af Kommissionen med internt og eksternt personale.

Da kontrollen med overholdelse først påbegyndes 18 måneder efter kontrollen med overholdelse af forordningen om maritim sikring, og da der er en uløselig forbindelse mellem kontrol med maritim sikring og havnesikring, foreslås det, at kontrollanternes ekspertise benyttes til kontrol i medfør af dette direktiv.

Imidlertid bliver der behov for endnu 8 havnesikringsinspektører, hvis den nødvendige specifikke havnesikringsekspertise skal indgå i kontrolprocessen (jf. punkt 7.1).

---

[20] The Friction Economy, in: Fortune, February 2003; Bowserbox, D and Closs, D., Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy, in: Traffic World, April 2002.

[21] Conference Board, Booz Allen Hamilton, October 2002.

6. FINANSIELLE VIRKNINGER

6.1 Samlede finansielle virkninger for budgettets del B (hele programperioden)

Udgifterne til foranstaltningen beregnes ved at addere de individuelle udgifter på årsbasis begyndende med 2006, hvor den foreslåede fællesskabsforanstaltning ventes at være blevet fuldt operationel.

6.1.1 Finansieringsstøtte

Direktivet bestemmer, at Kommissionen gennemfører kontrol og inspektion. Man regner med, at der fra 2006 skal udføres ca. 84 inspektionsbesøg om året (5 dage pr. havn @ 1500 EUR). ~~Kontrol og inspektion skal følges op med ekspertmøder. Der bør i 2008 (dvs. 2 år efter, at direktivet er bragt i anvendelse) foretages en undersøgelse af gennemførelsen og eventuelle fremtidige initiativer.~~

Undersøgelse: Kommissionens tjenestegrene har også til hensigt at lade en konsekvensanalyse og en effektivitetsanalyse af de vedtagne foranstaltninger udarbejde. En sådan analyse skal udføres i 2008 og derefter hvert tredje år. Denne regelmæssige evaluering er nødvendig, for at Kommissionen gennem komitologiproceduren kan foreslå eventuelle ændringer af det planlagte system. Enhedsbeløbet for hver undersøgelse anslås til 150 000 EUR.

Inspektionsbesøg: Beregningen af antallet af inspektionsbesøg fremgår af punkt 7.1. I det første år ventes der yderligere omkostninger til udstyr til feltarbejdet (laptop-computere).

6.1.1 Finansieringsstøtte

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 og efter-følgende år	I alt
~~(a) Undersøgelser~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0,150~~	~~hvert 3. år~~	~~0,150~~
(~~b~~**a**) Ekspertmøder	0	0	0	0	0	0	0
(~~c~~**b**) Inspektionsbesøg	0	0	0,126	0,126	0,126	0,126	0,504
(~~d~~**c**) Udstyr	0	0	0,016	0	0	Afhængigt af afskrivning	0,016
I ALT	0	0	0,142	0,126	0,**126**~~126~~	0,126	0,**520**~~6 54~~

(Om nødvendigt gives en forklaring af beregningsmetoden)

6.1.2 Teknisk og administrativ bistand, støtteudgifter og it-udgifter (forpligtelsesbevillinger)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 og efter-følgende år	I alt
(a) ~~ingen~~ **Undersøgelser**		0			0**,150**	**hvert 3. år**	0 **,150**
(b) ingen	0	0	0	0	0	0	0
I ALT	0	0	0	0	0**,150**	0	0**,150**

(Om nødvendigt gives en forklaring af beregningsmetoden)

7. VIRKNINGER FOR PERSONALERESSOURCER OG ADMINISTRATIONSUDGIFTER

7.1 Personalemæssige virkninger

Direktivet kræver kontrol med overholdelse. Det foreslås, at kontrollen baseres på erfaringerne fra lignende kontrol, der er udført i medfør af lovgivning om maritim sikring.

Til beregning af den nødvendige antal inspektører lægges følgende 6 relevante parametre til grund:

– Inspektioner udføres af to inspektører sammen.

– Kontrol med overholdelse bør bestå i inspektion af en tredjedel af de nationale sikringstilsynssystemer om året. Da højst 20 af de ~~nuværende~~ medlemsstater ~~og tiltrædende lande~~ har havne i drift, regnes der i dag med 7 inspektioner om året.

– Ifølge en undersøgelse af havnesikringsforanstaltninger i EU-havne er der 769 havne i EU ~~og tiltrædelseslandene~~; det bygger på Lloyds Fairplay-data. Kontrol med anvendelse af direktivet bør finde sted ved stikprøver i 10 % af alle kendte havne om året.

– Kontrol med overholdelse, forberedelse, rejse og opfølgning ventes at svare til 1 arbejdsuge pr. inspektion.

– Inspektørerne udfører inspektioner hver anden uge.

Det fører til ca. 20 inspektioner om året pr. inspektør (der forudsættes 40 arbejdsuger om året). Der skal 2 inspektører til en inspektion, således at 2 inspektører skal udføre 20 inspektioner årligt. 10 % af 769 havne er ca. 77 havne om året. En tredjedel af alle nationale sikringssystemer svarer til 7 inspektioner om året, hvilket giver i alt 84 inspektioner om året. Derfor kræves der 8 inspektører til disse inspektioner. Af udstyr kræves der 8 laptop-computere til 2000 EUR pr. styk.

Hele processen kan håndteres af én administrator.

Stillingstyper		Eksisterende og/eller nyt personale til forvaltning af foranstaltningen		I alt	Opgavebeskrivelse
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger[22]		
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte	A B	1	8 0		Ekspeditionssekretær (eksisterende) Fuldmægtig Sikringsinspektører Administrativ assistent

[22] ~~Disse tal forudsætter, at Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed har tilstrækkeligt personale til at udføre de opgaver, det får pålagt ved artikel 10, stk. 7, i forordningsforslaget.~~

	C	0 0	0		Inspektoratssekretærer
I alt		1	8	9	

7.2 Samlede finansielle virkninger af personaleforbruget

Arten af personaleressourcer	Beløb i EUR	Beregningsmetode*
Tjenestemænd Midlertidigt ansatte	108 000 864 000	Gennemsnitlige udgifter til Kommissionens tjenestemænd inklusive faste udgifter (108 000 EUR/år/tjenestemand)
I alt	972 000	

Beløbene modsvarer de samlede udgifter for 12 måneder.

7.3 Andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

Ekspertudvalg: Endagsmøder med eksperter fra den berørte branche, således at Kommissionen kan udarbejde ændringer til reglerne som omhandlet i artikel 15 i direktivforslaget. Det første år regnes der med 3 møder; derefter skulle et årligt møde være tilstrækkeligt.

Budgetpost (nummer og betegnelse)	Beløb i EUR	Beregningsmetode
Samlet tildeling 01 02 11 03 – Udvalg, der skal høres (COSS 27C730)[(1)]	56 250 (første år) 18 750 (efterfølgende år)	3 møder blandt repræsentanter for maritim sikring i det første år 1 møde i de efterfølgende år; refusion af nationale eksperters rejseudgifter, anslået til 25 gange gennemsnitligt 750 EUR pr. ekspert
I alt	56 250 (første år) 18 750 (følgende år)	

Beløbene modsvarer de samlede udgifter for 12 måneder.

(1) Angiv typen af udvalg, samt hvilken gruppe det tilhører.

I.	Samlet årligt beløb (7.2 + 7.3)	1.028.250 (første år) € 990 750 Efterfølgende år
II.	Foranstaltningens varighed	ikke spec.
III.	Foranstaltningens samlede omkostninger (I x II)	ikke spec.

Behovet for menneskelige og administrative ressourcer skal dækkes af bevillingen til det administrerende generaldirektorat inden for rammerne af den årlige bevillingsprocedure.

8. RESULTATOPFØLGNING OG EVALUERING

8.1 Resultatopfølgningssystem

Der indføres et opfølgningssystem, som navnlig består af inspektioner i medlemsstaterne og regelmæssige konsekvensvurderinger.

I øvrigt indleder Kommissionen seks måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for nærværende direktiv i samarbejde med de nationale myndigheder inspektioner for at efterprøve kontrolbestemmelserne for gennemførelsen af de nationale planer, der er vedtaget inden for rammerne af dette direktiv. Ved disse inspektioner tages der hensyn til de oplysninger, der er afgivet af de nationale myndigheder, navnlig kontrolrapporter.

8.2 Hvordan og hvor ofte skal der evalueres?

Kommissionens tjenestegrene har til hensigt at iværksætte en konsekvensvurdering og en effektivitetsanalyse af de vedtagne foranstaltninger udarbejde. En sådan analyse skal udføres i løbet af år N+2 og derefter hvert tredje år.

~~I øvrigt indleder Kommissionen seks måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for nærværende direktiv i samarbejde med de nationale myndigheder inspektioner for at efterprøve kontrolbestemmelserne for gennemførelsen af de nationale planer, der er vedtaget inden for rammerne af dette direktiv. Ved disse inspektioner tages der hensyn til de oplysninger, der er afgivet af de nationale myndigheder, navnlig kontrolrapporter.~~

9. BEKÆMPELSE AF SVIG

Aktiviteterne inden for Kommissionens inspektørkontor for søfartssikkerhed underlægges Kommissionens normale revisionsprocedurer.

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER (SMV'er)

FORSLAGETS TITEL

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om bedre havnesikring

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM (200~~3~~**4**) XXXX

FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

   Der er allerede udarbejdet EU-lovgivning om sikring af skibe og havnefaciliteter, som agtes suppleret med dette direktiv om havnesikring. Derfor skal foranstaltningerne i dette forslag anvendes systematisk over hele EU, således at der fortsat er sammenhæng i de foranstaltninger, som de skal supplere, på EU-plan. Endvidere undgår man ved ensartet anvendelse, at konkurrencen forvrides af sikringsaspekter.

VIRKNINGERNE FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?

   – Hvilke erhvervssektorer?

   Speditører, havneledelser og virksomheder, der er beliggende inden for havnens grænser.

   – Hvilke størrelser af virksomheder (andel af små og mellemstore virksomheder)?

   Alle størrelser af virksomheder inden for sektoren.

   – Er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?

   Nej, ~~13~~ **20** af medlemsstaterne berøres som havnestater. ~~Efter tiltrædelsen stiger dette antal til 20.~~

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?

Indføre de nødvendige sikringsprocedurer, hvis de ikke allerede findes, og anskaffe det eventuelt nødvendige udstyr. Uddannelse af medarbejderne i de nødvendige sikringsprocedurer. Yderligere personale kan blive nødvendigt.

4. Hvilke økonomiske konsekvenser forventes forslaget at få

– for beskæftigelsen?

Der bliver muligvis skabt nye arbejdspladser til udførelse af opgaver i forbindelse med havnesikring og sandsynligvis også i virksomheder med sikring som speciale.

– for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?

Virksomheder, der driver forretning i havnene, bliver måske nødt til at anskaffe sikringsudstyr. I øvrigt kan virksomheder med sikring som speciale komme til at opleve en vis vækst.

– For virksomhedernes konkurrenceevne?

Ingen, idet de underlægges de samme krav.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Ikke direkte, men kravene bygger på en vurdering af hvert enkelt tilfælde og vil derfor kunne tilpasses optimalt til specifikke problemer, så længe de er over en vis sikringstærskel.

HØRING

6. Listen over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.

– Kommissionen har hørt alle medlemsstaterne ~~og kandidatlandene~~ og repræsentanter for alle berørte virksomheder. Svarene viser tydeligt, at man i branchen er klar over behovet for foranstaltninger til havnesikring. Der er bred tilslutning til en EU-tilgang, forudsat at der tages tilstrækkeligt hensyn til havnenes forskelligartede struktur (organisatorisk og risikomæssigt).

– Alle de repræsentative europæiske organisationer inden for sektoren har deltaget som observatører i IMO's arbejde om maritim sikring. Arbejdsgivere, arbejdstagere og regeringsrepræsentanter deltager i arbejdet i den fælles IMO/ILO-arbejdsgruppe, som er ved at udarbejde detaljerede retningslinjer for havnesikring.

Kommissionen har iværksat en konsekvensanalyse af disse foranstaltninger. Konsulenten har inddraget European Sea Ports Organisation (ESPO), Federation of European Private Ports Operators (FEPORT) og European Community Shipowner's Association (ECSA) i sit arbejde.

Sektorens virksomheder skal investere i foranstaltninger til sikring af skibe og havnefaciliteter, men er interesseret i at fjerne åbenbare huller i sikringen (f.eks. få eller manglende havnesikringsforanstaltninger), som kan gøre investeringerne nytteløse. Da faciliteter og landanlæg ligger mellem hinanden, kan huller i den generelle havnesikring faktisk skabe problemer for sikringen af skib/havn-grænsefladen.