EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 28.5.2004
KOM(2004) 393 slutlig

2004/0031 (COD)

C6-0072/04

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ökat hamnskydd

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

ALLMÄN INLEDNING

Meddelandet om förbättring av sjöfartsskyddet [KOM(2003) 229 slutlig] innehåller ett förslag till skydd för fartyg och för samverkan mellan fartyg och hamn. Förslaget genomgår för närvarande lagstiftningsförfarandet och betecknas i detta dokument som förordning (EG) nr […/…]. Enligt meddelandet är hamnskydd ett nödvändigt andra steg när det gäller skydd för både hamnen och samverkan mellan hamnen och upplandet. Människor som arbetar i eller passerar genom hamnar samt infrastruktur och utrustning behöver skyddas, likaså transportmedlen. Detta förslag bygger på nämnda meddelande.

VARFÖR ÄR HAMNAR I FAROZONEN?

Hamnar är viktiga länkar i transportkedjan, som knyter ihop sjöfarten med landtransporter och passagerarflöden. Ofta har de central betydelse för transport av farligt gods, rymmer stora anläggningar för kemisk och petrokemisk produktion och ligger i närheten av städer. Det är uppenbart att terroristattacker på hamnar lätt kan leda till allvarliga störningar i transportsystemen, utlösa dominoeffekter för den omgivande industrin och direkt skada människor i hamnen eller i närliggande bebyggelse. Det är mot denna bakgrund som kommissionen föreslår en omfattande hamnskyddsstrategi.

INTERNATIONELLA ANSTRÄNGNINGAR

Arbetet inom IMO[1] har lett till ändringar av SOLAS-konventionen[2] och ISPS-koden[3]. Kommissionen har föreslagit en förordning för att införliva de nya bestämmelserna med bindande gemenskapslagstiftning [KOM(2003) 229 slutlig]. Lagstiftningsförfarandet är ännu inte avslutat.

En IMO-ILO[4]-arbetsgrupp är visserligen i färd med att utarbeta handlingsregler för hamnskydd, men det arbetet förväntas inte ge snabba resultat. Det bör påpekas att handlingsreglerna inte kommer att vara rättsligt bindande. Kommissionen anser därför att EU bör gå i bräschen och införa ett eget hamnskyddssystem. Genom detta förslag kompletteras IMO-ILO:s arbete.

BEHOVET AV ETT HAMNSKYDDSDIREKTIV

Sjöfartsskyddet kommer att öka tack vare de skyddsåtgärder på fartyg och i hamnanläggningar[5] som föreskrivs i den ändrade SOLAS-konventionen, ISPS-koden och den föreslagna förordningen. Förordning (EG) nr […/…] begränsar sig till den del av hamnen där

---

1 IMO: Internationella sjöfartsorganisationen.

2 SOLAS: *Safety Of Life At Sea*.

3 ISPS: *International Ship and Port Facility Security*.

4 ILO: Internationella arbetsorganisationen.

5 Med ”hamnanläggning” avses i detta sammanhang en plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Detta inkluderar, i tillämpliga fall, områden såsom ankarplatser, väntekajer och insegling från sjösidan. Med ”samverkan mellan fartyg och hamn” avses det samspel som sker när ett fartyg direkt och omedelbart berörs av åtgärder som innebär förflyttning av personer eller gods eller tillhandahållande av hamntjänster till eller från fartyget.

samverkan mellan fartyg och hamn äger rum, dvs. terminalen.[6] Det dubbla syftet med detta förslag är att öka skyddet för de hamnområden som inte omfattas av förordning (EG) nr […/…] och att se till att skyddsåtgärder vidtagna med tillämpning av förordning (EG) nr […/…] förbättras genom ökat skydd i angränsande hamnområden. Genom förslaget skapas inga nya skyldigheter på de områden som redan omfattas av förordning (EG) nr […/…].

Enligt kommissionens uppfattning uppnås genom direktivet

– att en tillräckligt hög hamnskyddsnivå säkerställs och övervakas på gemenskapsnivå genom komplettering av och stöd till de skyddsåtgärder som gäller samverkan mellan fartyg och hamn,

– att det garanteras ett enhetligt genomförande och lika villkor i hela Europeiska unionen så att kommersiella hamnanvändare inte särbehandlas,

– att det säkerställs att nödvändiga skyddsåtgärder för hela hamnen i möjligaste mån kan vidtas med hjälp av befintliga instrument i förordning (EG) nr […/…], vilket innebär att bästa möjliga skydd uppnås med minsta möjliga ytterligare belastning för hamnarna.

Med tanke på gemenskapshamnarnas mångfald (stora – små, privata – offentliga, osv.) och varierande verksamheter (lasthantering, industriverksamhet, lagring, transport, miljöskydd, boende och mycket annat) lämpar sig ett direktiv bäst för att i hela gemenskapen sörja för den flexibilitet och den gemensamma hamnskyddsnivå som krävs.

Kommissionen är medveten om att det i medlemsstaterna redan tillämpas en rad hamnskyddssystem. Enligt direktivet är det möjligt att bibehålla befintliga skyddsåtgärder och skyddsstrukturer, förutsatt att reglerna i direktivet följs.

Kommissionen föreslår därför

– **att Europaparlamentet och rådet så snart som möjligt antar detta direktiv om ökat hamnskydd. Genom förslaget kompletteras de skyddsåtgärder som införs genom förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (förordning (EG) nr […/…]) och säkerställs på så sätt att hela hamnområdet omfattas av ett skyddssystem. Detta nya förslag gäller alla hamnar med en eller flera av de hamnanläggningar som omfattas av förordning (EG) nr […/…].**

HAMNSKYDDSDIREKTIVETS INNEHÅLL

De åtgärder som krävs för att öka hamnskyddet bygger på följande principer:

– Genom hamnskyddet kompletteras sjöfartsskyddet och skyddet för samverkan mellan fartyg och hamn samt säkerställs att dessa skyddsåtgärder förbättras med hjälp av skyddsåtgärder i hela hamnområdet.

---

[6] Medlemsstaterna skulle teoretiskt kunna ge begreppet ”hamnanläggning” en vidare tolkning och låta det innefatta hela hamnen, och därmed också utvidga ISPS-kodens tillämpning till att omfatta hela hamnen, men det säger sig självt att en sådan tolkning inte är särskilt trolig.

– En hamnskyddsbedömning ligger till grund för beslut om när, var och hur åtgärder skall vidtas.

– Man skiljer mellan olika skyddsnivåer beroende på normala, förhöjda eller överhängande risker.

– Alla åtgärder för ökat hamnskydd och närmare uppgifter om detta framgår av en skyddsplan.

– En hamnskyddsmyndighet ansvarar för fastställandet och genomförandet av lämpliga hamnskyddsåtgärder med hjälp av ovannämnda bedömning och plan.

– En hamnskyddsansvarig samordnar hamnskyddsplanens utarbetande och genomförande.

– En hamnskyddskommitté bistår den ansvariga myndigheten.

– Utbildning och kontroll underlättar genomförandet av de nödvändiga åtgärderna.

ALLMÄNNA PRINCIPER

– Förslaget bygger på samma skyddsstruktur och skyddsorgan (skyddsbedömningar, skyddsansvariga, osv.) som **förordning (EG) nr […/…]**. På så sätt får man ett omfattande skyddssystem för hela transportkedjan inom sjöfarten, från fartyget, samverkan mellan fartyg och hamn och hamnen som helhet, till samverkan mellan hamnen och upplandet. Detta innebär att man både kan förenkla förfarandena och förbättra skyddssamordningen. I förslaget till direktiv

– uppmanas medlemsstaterna att för sina hamnar fastställa de gränser inom vilka direktivet skall vara tillämpligt,

– uppmanas medlemsstaterna att sörja för framtagandet av lämpliga hamnskyddsbedömningar och hamnskyddsplaner,

– uppmanas medlemsstaterna att fastställa och meddela gällande skyddsnivåer och eventuella ändringar av dessa,

– uppmanas medlemsstaterna att för varje hamn eller för grupper av hamnar utse en hamnskyddsmyndighet, dvs. en myndighet med ansvar för att hamnskyddsåtgärderna vederbörligen fastställs och genomförs,

– fastställs att det för varje hamn måste utses en hamnskyddsansvarig som samordnar framtagandet, uppdateringen och uppföljningen av hamnskyddsbedömningar och hamnskyddsplaner,

– fastställs att det generellt krävs en rådgivande skyddskommitté bestående av företrädare för alla relevanta verksamhets- och myndighetsfunktioner i en hamn,

– fastställs minimikrav för skyddsbedömningar och skyddsplaner,

– uppmanas medlemsstaterna att utse nationella kontaktpunkter för kommunikationen med andra medlemsstater och med kommissionen,

– fastställs inspektionsförfaranden för övervakning av hamnskyddsåtgärdernas genomförande,

– fastställs ett förfarande för anpassning av bestämmelserna i direktivet.

RÄTTSLIGA ASPEKTER

Kommissionen anser det lämpligt att grunda direktivet på artikel 80.2 i EG-fördraget, utan att det påverkar tillämpningen av medlemsstaternas nationella skyddsbestämmelser och åtgärder som kan vidtas inom ramen för avdelning VI i fördraget om Europeiska unionen.

SÄRSKILDA KOMMENTARER

Artikel 1:

I denna artikel fastställs direktivets syfte.

Artikel 2:

I denna artikel fastställs förordningens räckvidd.

Artikel 3:

Denna artikel innehåller definitioner av direktivets viktigaste termer.

Artikel 4:

Enligt denna artikel är medlemsstaterna skyldiga att nära samordna hamnskyddsåtgärderna med de åtgärder som vidtas med tillämpning av förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Artikel 5:

Enligt denna artikel är medlemsstaterna skyldiga att utse en hamnskyddsmyndighet. Hamnskyddsmyndigheten ansvarar för fastställande och genomförande av lämpliga hamnskyddsåtgärder.

Artikel 6:

Enligt denna artikel är medlemsstaterna skyldiga att se till att det för de hamnar som omfattas av direktivet utarbetas hamnskyddsbedömningar. I samband med bedömningarna måste man ta vederbörlig hänsyn till de olika hamndelarnas särart och till de skyddsbedömningar för hamnområdets hamnanläggningar som har gjorts med tillämpning av förordningen om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. De specifika krav som hamnskyddsbedömningen måste uppfylla framgår av bilaga I.

Artikel 7:

Enligt denna artikel är medlemsstaterna skyldiga att genomföra hamnskyddsplaner för de hamnar som omfattas av direktivet. I samband med planerna måste man ta vederbörlig hänsyn till de olika hamndelarnas särart och till de skyddsplaner som har tagits fram för hamnområdets hamnanläggningar med tillämpning av förordningen om förbättrat

sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. De specifika krav som hamnskyddsplanen måste uppfylla framgår av bilaga II. Artikeln omfattar också krav på lämplig utbildning och lämpliga övningar. I detta samband hänvisas till de grundläggande utbildningskraven i bilaga III.

Artikel 8:

Tre olika skyddsnivåer måste tillämpas. Medlemsstaterna måste införa ett system för detta i sina relevanta hamnar, fastställa och meddela gällande skyddsnivåer för hamnarnas olika delar och meddela alla ändringar. Informationen skall bara ges till dem som behöver veta.

Artikel 9:

Enligt artikel 9 är medlemsstaterna skyldiga att för varje hamn som omfattas av direktivet utse en hamnskyddsansvarig med de befogenheter och den lokala kunskap som krävs för att i respektive hamn vederbörligen kunna säkerställa och samordna upprättandet, uppdateringen och uppföljningen av hamnskyddsbedömningarna och hamnskyddsplanerna.

Artikel 10:

Eftersom det behövs ett smidigt samarbete mellan en hamns verksamhets- och myndighetsfunktioner, skall det enligt denna artikel finnas en rådgivande hamnskyddskommitté bestående av företrädare för dessa funktioner.

Artikel 11:

Enligt denna artikel skall hamnskyddsbedömningarna regelbundet ses över.

Artikel 12:

Enligt artikel 12 kan medlemsstaterna utse erkända hamnskyddsorganisationer, under förutsättning att de uppfyller villkoren i bilaga IV.

Artikel 13:

Enligt denna artikel skall det inrättas nationella kontaktpunkter för hamnskydd som skall fungera som kommissionens kontaktpunkt i frågor som gäller direktivets genomförande.

Artikel 14:

Enligt denna artikel är medlemsstaterna skyldiga att införa ett system för vederbörlig och regelbunden övervakning av hamnskyddsplanerna och deras genomförande. I artikeln beskrivs också förfarandet för inspektioner under kommissionens övervakning för att verifiera att hamnskyddsåtgärderna och övervakningen av åtgärdernas genomförande är effektiva.

Artikel 15:

Enligt denna artikel får ändringar införas för att fastställa harmoniserade förfaranden för tillämpningen av de detaljerade bestämmelserna i bilagorna till direktivet. Ändringarna skall antas inom ramen för det kommittéförfarande som fastställs i artikel 14.

Artikel 16:

Enligt denna artikel skall kommissionen biträdas av samma kommitté som inrättats genom **förordning (EG) nr […/…]**. Kommittén följer det föreskrivande förfarandet (artiklarna 5 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter[7]).

Artikel 17:

Denna artikel gäller den skyddsrelaterade informationens konfidentialitet, i synnerhet när det gäller inspektionsrapporter och svar från medlemsstaterna.

Artikel 18:

Enligt denna artikel skall medlemsstaterna fastställa effektiva, proportionerliga och avskräckande påföljder för överträdelser av direktivets bestämmelser.

Artikel 19:

Enligt denna artikel skall medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast inom ett år från dagen för dess ikraftträdande.

Artikel 20:

Denna artikel innehåller uppgifter om ikraftträdandet.

Artikel 21:

Direktivets adressater.

Bilaga I:

Denna bilaga innehåller de specifika krav som hamnskyddsbedömningen måste uppfylla.

Bilaga II:

Denna bilaga innehåller de specifika krav som hamnskyddsplanen måste uppfylla.

Bilaga III:

Denna bilaga innehåller grundläggande utbildningskrav.

Bilaga IV:

Denna bilaga innehåller de specifika krav som en erkänd hamnskyddsorganisation måste uppfylla.

---

[7] EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

2004/0031 (COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ökat hamnskydd

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag[8],

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[9],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[10],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget[11], och

av följande skäl:

(1) Olagliga handlingar och terrorism hör till de allvarligaste hoten mot de ideal i fråga om demokrati, frihet och fred som utgör själva grunden för Europeiska unionen.

(2) Människor, infrastruktur och utrustning, inklusive transportmedel, i hamnar och relevanta angränsande områden bör skyddas mot olagliga handlingar och de förödande effekterna av sådana handlingar. Ett sådant skydd gagnar både dem som använder transporterna och ekonomin och samhället som helhet.

(3) Den [dag/månad/2003] antog Europaparlamentet och Europeiska unionens råd förordning (EG) nr […/…] om sjöfartsskydd. Åtgärderna för ökat sjöfartsskydd enligt den förordningen är bara ett led i de åtgärder som krävs för att man skall uppnå en tillräckligt hög skyddsnivå i hela transportkedjan med koppling till sjöfarten. Förordningens räckvidd är begränsad till skyddsåtgärder ombord på fartyg och till samverkan mellan fartyg och hamn.

(4) För säkerställande av bästa möjliga skydd för sjöfarts- och hamnverksamhet bör det införas hamnskyddsåtgärder. Åtgärderna bör gå längre än samverkan mellan fartyg och hamn och omfatta hela hamnen så att både hamnområdena skyddas och

---

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

skyddsåtgärder vidtagna med tillämpning av förordning (EG) nr […/…] förbättras genom ökat skydd i angränsande områden. Åtgärderna bör gälla alla hamnar med en eller flera av de hamnanläggningar som omfattas av förordning (EG) nr […/…].

(5) Utan att det påverkar medlemsstaternas bestämmelser inom området nationell säkerhet och de åtgärder som kan vidtas enligt avdelning VI i Fördraget om Europeiska unionen, bör man uppnå det skyddsmål som anges i skäl 2 inom ramen för lämpliga åtgärder på det hamnpolitiska området genom att fastställa gemensamma normer för uppnåendet av en tillräckligt hög hamnskyddsnivå i alla gemenskapshamnar.

(6) Medlemsstaterna bör ta ingående skyddsbedömningar till hjälp när de fastställer de exakta gränserna för det skyddsvärda hamnområdet och fattar beslut om vilka åtgärder som krävs för att säkerställa ett tillräckligt hamnskydd. Beroende på gällande skyddsnivå och skillnaderna mellan olika hamnområdens riskprofiler bör olika åtgärder vidtas.

(7) Medlemsstaterna bör utarbeta hamnskyddsplaner för att vederbörligen omsätta hamnskyddsbedömningens resultat i praktiken. För att skyddsåtgärderna verkligen skall fungera krävs det dessutom regelbundna övningar och en tydlig uppgiftsdelning mellan de berörda parterna. En hamnskyddsplan som innehåller bestämmelser om uppgiftsdelning och övningar anses avsevärt öka effektiviteten av både förebyggande och korrigerande hamnskyddsåtgärder.

(8) Ro/ro-fartyg är särskilt sårbara för olagliga handlingar, i synnerhet om fartygen medför både passagerare och gods. Det bör genom lämpliga åtgärder och på grundval av riskanalyser säkerställas att bil- och godsfordon som transporteras på ett ro/ro-fartyg på nationella och internationella rutter inte utgör någon risk för fartyg, passagerare, fartygsbesättning eller gods. Åtgärderna bör vidtas i hamnen eller inom hamnens gränser, innan bil- och godsfordonen kör ombord på fartyget – i möjligaste mån utan att verksamhetsflödet hämmas.

(9) Medlemsstaterna bör se till att alla berörda parter är helt införstådda med ansvarsfördelningen i fråga om hamnskyddet. Medlemsstaterna bör övervaka skyddsbestämmelsernas efterlevnad, inrätta en myndighet med tydligt ansvar för landets samtliga hamnar, ansvara för godkännandet av alla skyddsbedömningar och skyddsplaner för sina hamnar, fastställa och meddela skyddsnivåer, se till att åtgärderna meddelas, genomförs och samordnas väl, samt öka skyddsåtgärdernas effektivitet och vaksamheten med hjälp av ett rådgivande forum för dem som berörs av hamnverksamheten.

(10) Medlemsstaterna bör godkänna bedömningar och planer och övervaka verkställandet i sina hamnar. Övervakningens effektivitet bör säkerställas genom inspektioner som övervakas av kommissionen.

(11) Medlemsstaterna bör se till att en nationell kontaktpunkt sköter förbindelserna mellan kommissionen och medlemsstaterna.

(12) Denna rättsakt är utformad med hänsyn till grundläggande rättigheter och till de principer som erkänns bland annat i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

(13) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter[12]. För detta ändamål bör det finnas ett förfarande för anpassning av detta direktiv med hänsyn till den utveckling som internationella instrument genomgår och, mot bakgrund av gjorda erfarenheter, för anpassning och komplettering av de enskilda bestämmelserna i bilagorna till detta direktiv, utan att direktivets räckvidd utvidgas.

(14) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, dvs. ett väl avvägt införande och genomförande av lämpliga åtgärder på det sjöfarts- och hamnpolitiska området, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av detta direktivs europeiska dimension, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel är detta direktiv begränsat till de gemensamma grundläggande normer som är nödvändiga för att uppnå målen avseende hamnskydd, och går inte utöver vad som är nödvändigt för detta ändamål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1
Syfte

1. Huvudsyftet med detta direktiv är att införa och genomföra gemenskapsåtgärder och på så sätt förbättra hamnskyddet mot bakgrund av hoten från avsiktliga olagliga handlingar.

   Ett annat syfte är att förbättra sådana skyddsåtgärder som vidtas med tillämpning av förordning (EG) nr […/…] genom ökat skydd i angränsande områden.

2. Åtgärderna enligt punkt 1 skall bestå av följande:

   a) Fastställande av gemensamma grundregler för hamnskyddsåtgärder.

   b) Fastställande av en mekanism för verkställande av dessa regler.

   c) Fastställande av lämpliga mekanismer för övervakning av att reglerna följs.

Artikel 2
Räckvidd

1. Direktivet gäller skyddsåtgärder som måste beaktas av eller som berör människor, infrastruktur och utrustning, inklusive transportmedel, i hamnar och angränsande områden, när dessa direkt eller indirekt påverkar säkerheten i hamnen.

[12] EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. De åtgärder som fastställs i direktivet skall gälla alla hamnar i en medlemsstat där det finns en eller flera av de hamnanläggningar som omfattas av förordning (EG) nr […/…].

3. Medlemsstaterna skall för varje hamn fastställa de gränser inom vilka direktivet skall vara tillämpligt, med vederbörlig hänsyn tagen till hamnskyddsbedömningens resultat.

4. Om en medlemsstat avgränsar en hamnanläggning i den betydelse som avses i förordning (EG) nr […/…] på ett sådant sätt att den i praktiken omfattar en hamn, skall de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr […/…] ha företräde framför bestämmelserna i detta direktiv.

Artikel 3
Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. *hamn* eller *kusthamn:* land- och vattenområde bestående av sådana anläggningar och sådan utrustning som i princip möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av gods, mottagande och leverans av gods, samt ombord- och landstigning av passagerare.

2. *samverkan mellan fartyg och hamn:* det samspel som sker när ett fartyg direkt och omedelbart berörs av åtgärder som innebär förflyttning av personer eller gods eller tillhandahållande av hamntjänster till eller från fartyget.

3. *hamnanläggning:* en plats där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum. Detta inkluderar, i tillämpliga fall, områden såsom ankarplatser, väntekajer och insegling från sjösidan.

4. *nationell kontaktpunkt för sjöfartsskydd:* det organ som utsetts av varje medlemsstat och som skall utgöra en kontaktpunkt för kommissionen och andra medlemsstater och underlätta, följa upp och informera om tillämpningen av de sjöfartsskydds-åtgärder som anges i detta direktiv och i förordning (EG) nr […/…].

5. *hamnskyddsmyndighet:* myndighet med ansvar för skyddsfrågor i en viss hamn.

Artikel 4
Samordning med åtgärder enligt förordning (EG) nr …/…

Medlemsstaterna skall se till att hamnskyddsåtgärderna enligt detta direktiv noga samordnas med de åtgärder som vidtas med tillämpning av förordning (EG) nr […/…].

Artikel 5
Hamnskyddsmyndighet

1. Medlemsstaterna skall för varje hamn som omfattas av detta direktiv utse en hamnskyddsmyndighet. En hamnskyddsmyndighet kan få ansvar för flera hamnar.

2. Hamnskyddsmyndigheten skall ansvara för fastställande och genomförande av lämpliga hamnskyddsåtgärder med hjälp av hamnskyddsbedömningar och hamnskyddsplaner.

3. Medlemsstaterna får som hamnskyddsmyndighet utse en behörig sjöfartsskyddsmyndighet enligt förordning (EG) nr […/…].

Artikel 6
Hamnskyddsbedömning

1. Medlemsstaterna skall se till att det för de hamnar som omfattas av direktivet utarbetas hamnskyddsbedömningar. I samband med bedömningarna skall vederbörlig hänsyn tas till de olika hamndelarnas särart och till de bedömningar för det berörda områdets hamnanläggningar som har gjorts med tillämpning av förordning (EG) nr […/…]. För hamnskyddsbedömningar krävs medlemsstatens godkännande.

2. Varje hamnskyddsbedömning skall genomföras i enlighet med de specifika kraven i bilaga I till detta direktiv.

3. Hamnskyddsbedömningarna kan göras av en erkänd hamnskyddsorganisation enligt artikel 12.

Artikel 7
Hamnskyddsplan

1. Medlemsstaterna skall se till att hamnskyddsplaner utarbetas, upprätthålls och uppdateras med utgångspunkt i hamnskyddsbedömningarna. I planerna skall dels vederbörlig hänsyn tas till de olika hamndelarnas särart, dels de skyddsplaner integreras som har tagits fram för det berörda områdets hamnanläggningar med tillämpning av förordning (EG) nr […/…]. För hamnskyddsplaner krävs medlemsstatens godkännande. De får inte genomföras innan de har godkänts.

2. För var och en av skyddsnivåerna enligt artikel 8 skall det i hamnskyddsplanerna fastställas

   a) vilka förfaranden som skall tillämpas,

   b) vilka åtgärder som skall vidtas,

   c) vilka insatser som krävs.

3. Varje hamnskyddsplan skall utarbetas i enlighet med de specifika kraven i bilaga II till detta direktiv.

4. Hamnskyddsplanerna kan utarbetas av en erkänd hamnskyddsorganisation enligt artikel 12.

5. Medlemsstaterna skall se till att hamnskyddsplanernas genomförande samordnas med annan kontrollverksamhet i hamnen.

6. Medlemsstaterna skall sörja för lämplig utbildning och lämpliga övningar med hänsyn till de grundläggande utbildningskraven i bilaga III.

7. Genom hamnskyddsplanen och på grundval av riskanalyser skall det särskilt säkerställas att de behöriga nationella myndigheterna på lämpligt sätt kontrollerar säkerheten hos bil- och godsfordon innan de lastas på fartyg som också medför passagerare.

Detta särskilda krav gäller både inrikes och utrikes trafik. I internationell trafik skall de berörda medlemsstaterna samarbeta vid riskanalysen.

Artikel 8
Skyddsnivåer

1. Medlemsstaterna skall införa ett system med hamnskyddsnivåer.

2. Det skall finnas tre skyddsnivåer enligt definitionen i förordning (EG) nr […/…].

   – Skyddsnivå 1: den nivå på vilken de minst omfattande skyddsåtgärderna alltid skall upprätthållas.

   – Skyddsnivå 2: den nivå på vilken tillämpliga ytterligare skyddsåtgärder skall upprätthållas under en viss tidsperiod på grund av en förhöjd risk för säkerhetstillbud.

   – Skyddsnivå 3: den nivå på vilken ytterligare specifika skyddsåtgärder skall upprätthållas under en begränsad tidsperiod i samband med att säkerhetstillbud kan förväntas eller är överhängande, även om det kanske inte är möjligt att identifiera något specifikt mål.

3. Medlemsstaterna skall bestämma vilken skyddsnivå som gäller. Beroende på hamnskyddsbedömningens resultat kan en medlemsstat på varje skyddsnivå fastställa att olika skyddsåtgärder skall vidtas i olika delar av hamnen.

4. Medlemsstaterna skall för varje hamn meddela gällande skyddsnivå och eventuella ändringar av denna. Skyddsnivåerna skall meddelas dem som enligt hamnskyddsplanen måste informeras.

Artikel 9
Hamnskyddsansvarig

1. En hamnskyddsansvarig skall utses för varje hamn. Varje hamn skall ha en egen hamnskyddsansvarig. Små hamnar som gränsar till varandra får dela på en skyddsansvarig.

2. De hamnskyddsansvariga skall fungera som kontaktpunkter i hamnskyddsfrågor samt ha de befogenheter och den lokala kunskap som krävs för att vederbörligen säkerställa och samordna upprättandet, uppdateringen och uppföljningen av hamnskyddsbedömningarna och hamnskyddsplanerna.

3. Om den hamnskyddsansvarige inte är samma person som hamnanläggningens/hamnanläggningarnas sjöfartsskyddsansvarige/sjöfartsskyddsansvariga enligt förordning (EG) nr […/…], skall ett nära samarbeta mellan dem säkerställas.

Artikel 10
Hamnskyddskommitté

1. Medlemsstaterna skall se till att det inrättas hamnskyddskommittéer för rådgivning i de hamnar som omfattas av detta direktiv, utom om en hamns särart gör sådana kommittéer överflödiga.

2. Kommitténs sammansättning kan variera mellan olika hamnar men skall alltid återspegla en hamns verksamhets- och myndighetsfunktioner. Kommittén får bara lämna ut uppgifter när behov föreligger.

Artikel 11
Översyn

1. Medlemsstaterna skall se till att hamnskyddsbedömningarna och hamnskyddsplanerna ses över varje gång som skyddsförhållandena ändras. Översynen skall göras åtminstone vart femte år. För hamnskyddsbedömningar och hamnskyddsplaner som har setts över krävs medlemsstatens godkännande. En plan som har setts över får inte genomföras innan den har godkänts.

2. Översynen kan göras av en erkänd hamnskyddsorganisation enligt artikel 12.

Artikel 12
Erkänd hamnskyddsorganisation

Medlemsstaterna kan utse erkända hamnskyddsorganisationer inom ramen för direktivet. Erkända hamnskyddsorganisationer skall uppfylla villkoren i bilaga IV.

Artikel 13
Nationell kontaktpunkt för hamnskydd

Medlemsstaterna skall som nationell kontaktpunkt för hamnskydd utse den nationella kontaktpunkt för sjöfartsskydd och skydd av hamnanläggningar som har utsetts enligt förordning (EG) nr […/…].

Den nationella kontaktpunkten för hamnskydd skall till kommissionen överlämna en förteckning över de hamnar som berörs av direktivet.

Den nationella kontaktpunkten för hamnskydd skall upprätta och upprätthålla en förteckning över hamnskyddsmyndigheternas och de hamnskyddsansvarigas kontaktuppgifter. Förteckningen skall överlämnas till kommissionen och uppdateras vid eventuella ändringar.

Artikel 14
Genomförande och kontroll av efterlevnaden

1. Medlemsstaterna skall införa ett system för vederbörlig och regelbunden övervakning av hamnskyddsplanerna och deras genomförande.

2. Sex månader efter den dag som anges i artikel 19 skall kommissionen, i samarbete med de nationella kontaktpunkter som avses i artikel 13, börja utföra inspektioner, bland annat av ett lämpligt urval hamnar, för att verifiera medlemsstaternas genomförande av detta direktiv. Vid inspektionerna skall hänsyn tas till den information som tillhandahållits av de nationella kontaktpunkterna, bland annat kontrollrapporterna. Villkoren för inspektionernas genomförande skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 16.2.

3. De tjänstemän som av kommissionen fått i uppdrag att genomföra inspektioner i enlighet med punkt 2 skall, innan de fullgör sitt uppdrag, uppvisa ett skriftligt bemyndigande som utfärdats av de berörda avdelningarna inom kommissionen och som innehåller uppgifter om inspektionens art och syfte samt förväntat startdatum för inspektionen. Kommissionen skall i god tid före inspektionerna informera berörda medlemsstater om inspektionerna.

   Den berörda medlemsstaten skall underkasta sig inspektionen och se till att berörda organ och personer också underkastar sig inspektionen.

4. Kommissionen skall överlämna inspektionsrapporterna till den berörda medlemsstaten, som inom tre månader efter mottagandet av dessa rapporter skall lämna tillräckliga upplysningar om vilka åtgärder som har vidtagits för att avhjälpa eventuella brister. Rapporten och svaren skall överlämnas till den kommitté som avses i artikel 16.

Artikel 15
Ändringar

Bestämmelserna i bilagorna I–IV kan ändras i enlighet med förfarandet i artikel 16.2, utan att direktivets räckvidd utvidgas.

Artikel 16
Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats enligt förordning (EG) nr […/…] och som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha kommissionens företrädare som ordförande.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG[13] tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

   Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

---

[13] EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

Artikel 17

Konfidentialitet och spridning av information

1. Vid tillämpningen av detta direktiv skall kommissionen, i enlighet med bestämmelserna i kommissionens beslut 2001/844/EG, EKSG, Euratom[14], vidta lämpliga åtgärder för att skydda den sekretessbelagda information som den har tillgång till eller som medlemsstaterna har lämnat.

   Medlemsstaterna skall vidta likvärdiga åtgärder i enlighet med gällande nationell lagstiftning.

2. Personal som genomför skyddsinspektioner eller handhar sekretessbelagd information inom ramen för detta direktiv skall genomgå en lämplig säkerhetsprövning, som skall utföras av den medlemsstat där den berörda personalen är medborgare.

3. Utan att det påverkar allmänhetens rätt när det gäller tillgång till dokument enligt Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 1049/2001[15] skall de inspektionsrapporter och svar från medlemsstaterna som avses i artikel 14.4 vara hemliga och inte offentliggöras. De får endast göras tillgängliga för de berörda myndigheterna, som i sin tur får lämna information om dessa endast till de berörda parter som behöver få kännedom därom i enlighet med tillämpliga nationella regler för spridning av känslig information.

4. Medlemsstaterna skall i så stor utsträckning som möjligt och i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning behandla information som härrör från inspektionsrapporter och svar från medlemsstaterna som konfidentiell när den gäller andra medlemsstater.

5. Om det inte är uppenbart att innehållet i inspektionsrapporterna och svaren får eller inte får röjas, skall medlemsstaterna eller kommissionen samråda med den berörda medlemsstaten.

Artikel 18

Påföljder

Medlemsstaterna skall se till att det finns effektiva, proportionerliga och avskräckande påföljder för överträdelser av de nationella bestämmelser som antagits i enlighet med detta direktiv.

---

[14] EGT L 317, 3.12.2001, s. 1.

[15] EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

Artikel 19
Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv inom ett år från dagen för dess ikraftträdande. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

   När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 20
Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 21
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA I
Hamnskyddsbedömning

Hamnskyddsbedömningen ligger till grund för hamnskyddsplanens utarbetande och genomförande. Hamnskyddsbedömningen skall åtminstone omfatta

– identifiering och utvärdering av den egendom och infrastruktur som det är viktigt att skydda,

– identifiering av tänkbara hot mot egendom och infrastruktur och sannolikheten för att hot uppstår, i syfte att fastställa och prioritera skyddsåtgärder,

– fastställande, urval och prioritering av motåtgärder och förfarandeändringar och graden av effektivitet när det gäller att minska sårbarheten, och

– identifiering av svaga punkter, inbegripet den mänskliga faktorn, i infrastruktur, strategier och förfaranden.

För detta är det nödvändigt att i bedömningen göra åtminstone följande:

– Att identifiera alla områden av betydelse för hamnskyddet, bland annat genom att fastställa hamngränserna. Detta omfattar också hamnanläggningar som redan täcks av förordning (EG) nr […/…] och vars riskanalys används som utgångspunkt.

– Att identifiera riskfaktorer som härrör från växelverkan mellan skyddsåtgärder för hamnanläggningen och andra hamnskyddsåtgärder.

– Att identifiera riskgrupper bland hamnpersonalen.

– Att vid behov dela upp hamnen i områden beroende på sannolikheten för att de kommer att bli föremål för avsiktliga olagliga handlingar. Ett område skall inte bara bedömas efter sannolikheten för ett direkt angrepp, utan också med hänsyn till hur lämpligt det är för att nå angränsande områden som kan bli mål för ett angrepp.

– Att fastställa riskvariationer, t.ex. beroende på årstider.

– Att undersöka varje delområdes särart, såsom läge, tillgång, elförsörjning, kommunikationssystem, ägandeförhållanden, användare och andra faktorer av betydelse för hamnskyddet.

– Att utarbeta potentiella hotscenarier för varje delområde som fastställts. Delområden, infrastruktur, gods, bagage, människor och transportutrustning inom området i fråga kan bli ett direkt mål för ett identifierat hot eller också ingå i ett större område som omfattas av hotscenariot.

– Att fastställa de specifika följderna av ett hotscenario. Följderna kan påverka ett eller flera delområden. Både direkta och indirekta följder bör beaktas. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt risken för personskador.

– Att fastställa risken för olagliga handlingars följdeffekter.

– Att fastställa varje delområdes sårbarhet.

– Att ta upp alla organisatoriska frågor av betydelse för hamnskyddet som helhet, bland annat vilka myndigheter som har ansvar för skyddsfrågor och vilka regler och förfaranden som gäller.

– Att identifiera det övergripande hamnskyddets svaga punkter på det organisatoriska, rättsliga och förfarandemässiga planet.

– Att fastställa åtgärder, förfaranden och insatser för att minska antalet svaga punkter av avgörande betydelse. Tänk särskilt på nödvändiga kontroller eller begränsningar när det gäller tillgång till hela hamnen eller specifika delar av hamnen, inklusive identifiering av passagerare, anställda eller andra som arbetar i hamnen, besökare och fartygsbesättningar, övervakning av vissa områden eller verksamheter, samt last- och bagagekontroll. Åtgärderna, förfarandena och insatserna bör motsvara den förmodade risken, som kan variera mellan olika hamnar.

– Att lägga upp en organisationsstruktur som underlättar hamnskyddets förbättring.

– Att fastställa hur åtgärder, förfaranden och insatser skall skärpas vid en höjning av skyddsnivån.

– Att fastställa särskilda krav för hanteringen av kända riskfaktorer, såsom ”misstänkt” last, bagage, oljetank, proviant eller person, paket utan avsändare och kända faror (t.ex. bomb). Kraven bör bygga på en analys av vilka villkor som är önskvärda för undanröjande på plats eller undanröjande efter transport till ett säkert område.

– Att fastställa åtgärder, förfaranden och insatser för att begränsa och lindra följderna.

– Att undersöka hur uppgifterna kan fördelas så att åtgärderna, förfarandena och insatserna i fråga kan genomföras på ett lämpligt och korrekt sätt.

– Att i förekommande fall särskilt beakta kopplingen till andra skyddsplaner (t.ex. skyddsplaner för hamnanläggningar) och andra befintliga skyddsåtgärder. Tänk också på kopplingen till andra beredskapsplaner (t.ex. beredskapsplaner för oljeutsläpp, incidenter i hamnen, läkarinsatser, kärnolyckor, osv.);

– Att fastställa kommunikationsbehoven för åtgärdernas och förfarandenas genomförande.

– Att särskilt skydda säkerhetskänslig information så att inga uppgifter läcker ut. Fastställ vad de inblandade, och vid behov allmänheten, verkligen behöver veta.

BILAGA II
Hamnskyddsplan

I hamnskyddsplanen skall skyddsarrangemangen för hamnen fastställas. Den skall bygga på hamnskyddsbedömningens resultat och i detalj beskriva olika åtgärder. Den skall innehålla en kontrollmekanism som vid behov gör det möjligt att vidta lämpliga korrigerande åtgärder.

Hamnskyddsplanen skall bygga på följande allmänna aspekter:

– Definition av alla områden av betydelse för hamnskyddet. Beroende på hamnskyddsbedömningens resultat kan åtgärder, förfaranden och insatser variera mellan olika delområden. Vissa delområden kan kräva strängare förebyggande åtgärder än andra. Tänk särskilt på den växelverkan mellan olika delområden som identifierats i hamnskyddsbedömningen.

– Samordning av skyddsåtgärder för områden med olika skyddsegenskaper.

– Fastställande av olika åtgärder för olika delar av hamnen, olika skyddsnivåer och eventuella upplysningar om särskilda förhållanden.

På grundval av dessa allmänna aspekter skall det i hamnskyddsplanen tilldelas uppgifter och specificeras arbetsplaner på följande områden:

– Villkor för tillträde. För vissa områden skall dessa villkor bara gälla om skyddsnivåerna överskrider en lägsta tröskel. Alla krav och trösklar bör tas upp i hamnskyddsplanen.

– Krav på identifikations-, bagage- och lastkontroll. Kraven kan också gälla delområden, eventuellt fullt ut. Personer som beträder eller uppehåller sig i ett delområde måste eventuellt genomgå en kontroll. Hamnskyddsplanen skall på lämpligt sätt återspegla resultaten från den hamnskyddsbedömning som använts för att fastställa skyddskraven för varje delområde och varje skyddsnivå. Om det inom ramen för hamnskyddet utfärdas personliga identifikationskort, bör det finnas klara förfaranden för kortens utfärdande, kontroll av kortens användning och kortens återlämnande. I detta sammanhang bör man ta hänsyn till vissa hamnanvändarkategoriers särart och se till att personspecifika åtgärder kan vidtas för att begränsa tillträdeskontrollens negativa följder. När det gäller personkategorier bör man åtminstone skilja mellan sjöfolk, tjänstemän, personer med fast arbete, personer som regelbundet arbetar i hamnen eller regelbundet besöker den, bofasta i hamnen och personer som bara tillfälligt arbetar i hamnen eller tillfälligt besöker den.

– Kontakt med de myndigheter som ansvarar för last-, bagage- och passagerarkontroll. Vid behov skall planen innehålla föreskrifter om en sammankoppling av dessa myndigheters informations- och klareringssystem, inklusive eventuella system för klarering före ankomst.

– Förfaranden och åtgärder dels för hantering av misstänkt last, bagage, oljetank, proviant eller person, inklusive fastställande av ett säkert område, dels för andra riskfaktorer och brott mot säkerheten i hamnen.

– Övervakningsbehov för delområden eller verksamheter i delområden. Både själva behovet och eventuella tekniska lösningar skall härledas ur hamnskyddsbedömningen.

– Skyltar. Områden där särskilda krav gäller (villkor för tillträde och/eller kontrollkrav) måste vara ordentligt skyltade. Kontrollkrav och villkor för tillträde skall ta vederbörlig hänsyn till gällande lagstiftning och praxis. Att verksamhet övervakas måste klart framgå om nationell lagstiftning så kräver.

– Kommunikation och säkerhetsprövning. All relevant skyddsinformation måste vederbörligen kommuniceras i enlighet med planens normer för säkerhetsprövning. På grund av att vissa upplysningar är känsliga får de bara meddelas dem som behöver vara informerade. Vid behov skall det dock också finnas förfaranden för kommunikation till allmänheten. Normerna för säkerhetsprövningen skall ingå i planen och syfta till att skydda säkerhetskänslig information mot otillåtet röjande.

– Rapportering av säkerhetstillbud. För att sörja för en god beredskap bör det i skyddsplanen klart föreskrivas att samtliga säkerhetstillbud skall rapporteras till den hamnskyddsansvarige och/eller den behöriga hamnskyddsmyndigheten.

– Integration av planen i andra förebyggande planer eller verksamheter. Planen bör särskilt behandla integrationen av planen i annan förebyggande verksamhet eller andra kontrollåtgärder i hamnen.

– Integration av planen i andra beredskapsplaner och/eller införlivande av specifika beredskapsrelaterade åtgärder, förfaranden och insatser. Man bör i planen i detalj redogöra för samverkan och samordning med andra beredskaps- och katastrofplaner. I förekommande fall bör konflikter lösas och brister avhjälpas.

– Krav på utbildning och övningar.

– Uppläggning av hamnskyddet i verksamhet och arbetsrutiner. Hamnskyddsplanen skall innehålla detaljerade uppgifter om hur hamnskyddet skall läggas upp, hur uppgifterna skall fördelas och vilka rutiner som skall följas i arbetet. Vid behov skall det i planen också redogöras för samordningen med hamnanläggningars och fartygs sjöfartsskyddsansvariga. I förekommande fall skall planen innehålla en beskrivning av hamnskyddskommitténs uppgifter.

– Förfaranden för anpassning och uppdatering av hamnskyddsplanen.

BILAGA III
Grundläggande utbildningskrav

Minst en gång varje kalenderår, dock med högst 18 månaders mellanrum, bör man hålla olika typer av övningar, där hamnanläggningens sjöfartsskyddsansvarige och berörda myndigheter i medlemsstaterna och, i förekommande fall, rederiernas och fartygens sjöfartsskyddsansvariga kan delta. Begäran om rederiers eller fartygs sjöfartsskyddsansvarigas deltagande i gemensamma övningar skall göras med hänsyn till sjöfartsskyddet och arbetet ombord. Syftet med sådana övningar skall vara att pröva kommunikation, samordning, resurstillgänglighet och åtgärder. Dessa övningar kan

(1) vara fullskaliga eller ”live”,

(2) bestå av simuleringar eller seminarier, eller

(3) kombineras med andra övningar, t.ex. katastrofövningar eller andra övningar som anordnas av hamnstatens myndigheter.

BILAGA IV
Krav som en erkänd hamnskyddsorganisation måste uppfylla

En erkänd hamnskyddsorganisation skall kunna uppvisa belägg för

(1) expertkunskaper på områden av betydelse för hamnskyddet,

(2) lämpligt kunnande om drift av hamnar, inbegripet kunskap om hamnkonstruktion och hamnanläggningar,

(3) lämpliga kunskaper om annan säkerhetsrelevant verksamhet som kan komma att påverka hamnskyddet,

(4) förmåga att bedöma sannolikheten av risker i fråga om hamnskyddet,

(5) förmåga att upprätthålla och förbättra personalens expertkunskaper när det gäller hamnskydd,

(6) förmåga att övervaka sin personals kontinuerliga trovärdighet,

(7) förmåga att upprätthålla lämpliga åtgärder för att förhindra obehörigt röjande av eller obehörig tillgång till säkerhetskänsligt materiel,

(8) kunskaper om tillämplig nationell och internationell lagstiftning och skyddskrav,

(9) kunskaper om aktuella säkerhetshot och hotbilder,

(10) kunnande när det gäller igenkännande och upptäckt av vapen, farliga ämnen och anordningar,

(11) kunnande när det gäller igenkännande, på icke-diskriminerande basis, av egenskaper och beteendemönster hos personer som på sannolika skäl kan misstänkas hota säkerheten,

(12) kunskaper om teknik som används för att kringgå skyddsåtgärder,

(13) kunskaper om utrustning och system som används för skydd och övervakning samt om begränsningarna hos sådan utrustning och sådana system.

En erkänd hamnskyddsorganisation som har gjort en hamnskyddsbedömning eller som har sett över en sådan bedömning för en viss hamn får inte utarbeta eller se över någon hamnskyddsplan för samma hamn.

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

Politikområde(n): Land-, luft- och sjötransport

Verksamhet(er): Genomförande av hamnskyddsåtgärder och övervakning av detsamma

ÅTGÄRDENS BETECKNING: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV OM ÖKAT HAMNSKYDD

1. BERÖRDA BUDGETPOSTER (NUMMER OCH BETECKNING)

06 **07 01** ~~02 03 02~~ Transportskydd

06 01 04 13 Transportskydd — Administrativa utgifter

06 02 11 03 Kommittéer

2. ALLMÄNNA UPPGIFTER

2.1 Sammanlagda anslag för åtgärden (avsnitt B): se punkt 6.1

2.2 Tillämpningsperiod:

Tills vidare med start år 2006.

2.3 Flerårig total utgiftsberäkning

a) Förfalloplan för åtagandebemyndiganden/betalningsbemyndiganden (finansiellt stöd) *(se punkt 6.1.1)*

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2004	2005	2006	2007	2008	2009 och följ-jande	Totalt
Åtagande-bemyndiganden (ÅB)	0	0	0,142	0,126	0,**126** ~~276~~	0,126	0,**520** ~~670~~
Betalnings-bemyndiganden (BB)	0	0	0,142	0,126	0,**126** ~~276~~	0,126	0,**520** ~~670~~

b) Tekniskt och administrativt stöd och stödutgifter *(se punkt 6.1.2)*

ÅB	0	0	0	0	0,**150**	0	0,**150**

BB	0	0	0	0	0**,150**	0	0**,150**

Delsumma a+b							
ÅB	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670
BB	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670

c) Total budgetkonsekvens i form av personalutgifter och övriga administrativa utgifter *(se punkterna 7.2 och 7.3)*

ÅB/BB	0	0	1,028	0,991	0,991	0,991	4,001

TOTALT a+b+c							
ÅB	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671
BB	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671

2.4 Förenlighet med den ekonomiska planeringen och budgetplanen

Ny åtgärd

[X] Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering

[...] Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen,

[...] i nödvändiga fall med stöd av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet

2.5 Påverkan på inkomsterna[16]

[X] Inkomsterna påverkas inte (gäller tekniska aspekter på genomförandet av en åtgärd)

3. BUDGETTEKNISKA UPPGIFTER

Typ av utgifter		**Nya**	**Deltagande EFTA**	**Deltagande av kandidat-länder**	**Rubrik i budget-planen**
Icke oblig. Utg.	Icke-diff. Anslag	NEJ	NEJ	NEJ	nr 3

16 Ytterligare upplysningar finns i den separata vägledningen.

4. RÄTTSLIG GRUND

Artikel 80.2 i EG-fördraget

5. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN OCH SKÄL FÖR ÅTGÄRDEN

5.1 Behovet av gemenskapsåtgärder[17]

5.1.1 Mål för åtgärden

Efter händelserna den 11 september 2001 bekräftade Europeiska unionen ännu en gång sitt stöd för den internationella gemenskapen genom att ta fram de instrument som krävs för att bemöta terrorhotet. EU antog först lagstiftning om luftfartsskydd och tog sedan itu med frågan om internationell sjöfart som inkörsport för terrorister. I ett nyligen antaget dokument sammanfattar OECD[18] vilka terrorhot sjöfarten, och hamnverksamheten, är utsatta för.

Den 12 december 2002 antog IMO:s diplomatkonferens ändringar av SOLAS-konventionen och den därmed sammanhängande ISPS-koden om ett skyddssystem för den internationella sjöfarten och samverkan mellan fartyg och hamn.

För att sörja för en enhetlig tillämpning håller man för närvarande på att – i form av en förordning – införliva resultaten från IMO:s diplomatkonferens med EU:s lagstiftning. Delar av ISPS-kodens icke-obligatoriska regler kommer att göras obligatoriska, och IMO:s text kommer att anpassas till EU:s specifika förhållanden.

IMO-reglerna är dock bara tillämpliga på internationell sjöfart och samverkan mellan fartyg och hamn. Även om reglerna redan är ett genombrott, skapas genom denna begränsning en ovälkommen lucka i sjöfartsskyddet, eftersom man inte får någon täckning för områdena utanför samverkan mellan fartyg och hamn. Detta var oundvikligt med tanke på hur de nya skyddsreglerna kom till stånd, nämligen som skräddarsydda ändringar av en befintlig konvention. Man var också på det klara med att det skulle krävas avsevärda ytterligare ansträngningar för att lösa hamnskyddsproblemet utanför området för samverkan mellan fartyg och hamn. En gemensam IMO/ILO-arbetsgrupp är i färd med att ta fram detaljerade hamnskyddsanvisningar, vilket kan ta ännu någon tid. På annat håll har man redan fyllt denna lucka. En möjlighet är att tillämpa samtliga nya IMO-regler på hela hamnen (Förenta staternas lösning). En annan är att vidta kompletterande skyddsåtgärder med direkta eller indirekta följder för hamnar (nationella hamnskyddsåtgärder i en rad EU-medlemsstater, särskilda bestämmelser i Förenta staterna, såsom skyddsinitiativet för containrar CSI, partnerskapet för containerhandel CTPAT, regeln om 24 timmars förhandsanmälan, osv.).

Kommissionen anser därför att det krävs ett gemenskapsdirektiv om hamnskydd för att

– förse medlemsstaterna med enhetliga ramar för ökat hamnskydd,

– på ett enhetligt sätt integrera viktiga sjöfartsrelaterade och andra hamnområden i en övergripande ram för hamnskydd,

---

17 Ytterligare upplysningar finns i den separata vägledningen.

18 OECD, direktoratet för vetenskap, teknik och industri, sjöfartskommittén, *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact* (”Sjöfartssäkerhet: riskfaktorer och ekonomiska följder”), juli 2003.

– stödja medlemsstaterna i deras arbete med att skydda sina hamnar både när det gäller sjöfart, bofast befolkning och havs- och landmiljö,

– i hela EU garantera lika villkor för tillträde till och kontroll av marknader och verksamhet inom hamnsektorn.

5.1.2 Förhandsutvärdering

Mellan februari och december 2002 deltog medlemsstaterna och kommissionen i tre tekniska seminarier och en diplomatkonferens inom IMO som organiserats för att behandla det internationella sjöfartsskyddet med tanke på frågans akuta karaktär. Gemenskapen anser att det krävs en prioriterad insats på området.

Det stod snart klart att skyddsfrågan inte är begränsad till fartyg och fartygens närmiljö (samverkan mellan fartyg och hamn). För att få största möjliga effektivitet bör transportskyddet i princip omfatta hela försörjningskedjan från försäljaren till köparen. Inom transportkedjan har hamnskyddets betydelse upprepade gånger lyfts fram som ett område av central betydelse för transportskyddet som helhet (kommissionens meddelande om förbättring av sjöfartsskyddet, Världstullorganisationen, Förenta staternas lag om sjöfartsskydd, CTPAT). Man bör särskilt tänka på följande:

– Utan skydd i det hamnområde som gränsar till området för samverkan mellan fartyg och hamn, anses det finnas stor risk för att riskfaktorerna ”smittar av sig” på den skyddade hamnanläggningen. Det kan får förmodas att det blir mycket billigare att vidta grundläggande förebyggande hamnskyddsåtgärder än att införa ytterligare dyrbara säkerhetskontroller i området för samverkan mellan fartyg och hamn.

– Näringslivet har upprepade gånger påpekat att det fram till juli 2004 kommer att ha investerat avsevärda belopp i utvecklingen av sjöfartsskyddet för fartyg och hamnanläggningar. Man vill därför att luckor i sjöfartsskyddet (exempelvis bristande hamnskyddsåtgärder eller avsaknad av sådana åtgärder), som skulle kunna minska investeringarnas effektivitet, undanröjs. Med tanke på den brokiga samling av icke-fartygsrelaterade anläggningar och landområden som ett hamnområde består av, skulle sådana luckor i det övergripande hamnskyddet mycket väl kunna äventyra skyddet för samverkan mellan fartyg och hamn.

Redan nu anses det i andra delar av världen att ett tillräckligt hamnskydd är en av förutsättningarna för en skyddad sjöfart. Utöver uppfyllandet av ISPS-koden kan en tillräcklig hamnskyddsnivå komma att bli en förutsättning för oinskränkta handelsflöden till och från hamnarna i dessa länder.

Bortsett från de negativa signaler som EU skulle ge genom att vansköta skyddet av sina egna hamnar bortom samverkan mellan fartyg och hamn, skulle också kostnaderna för uteblivna åtgärder vid en lyckad terroristattack hamna på alarmerande nivåer. För det första är skyddet av människors liv ett mål i sig. För det andra inkräktar terrorhotet och den resulterande rädslan direkt på den globala ekonomins effektivitet. För det tredje är det troligt att många hamnar som en reaktion på en lyckad attack skulle stängas under en period för att man skall kunna granska hamnens skyddsnivå och det faktiska hotet. Den drabbade hamnen skulle givetvis lida enorma skador både när det gäller anläggningar och anseende inom handeln.

De egentliga ekonomiska kostnaderna kan illustreras med hjälp av några från OECD:[19]

– En arbetsmarknadskonflikt i västamerikanska hamnar ledde till en tio dagars lockout i de berörda hamnarna. Enligt en försiktig beräkning resulterade detta i kostnader på 467 miljoner US-dollar. Befraktarna sade att om lockouten hade fortsatt så skulle de ha ändrat samtliga transportkedjor, med en kostnadsexplosion som följd.

– Förenta staternas genomsnittliga lagerhållningstid minskade under 1990-talet från 1,57 månader till 1,36 månader år 2001. Under 2002 ökade den genomsnittliga lagerhållningstiden till 1,43 månader. Genom denna utveckling, på grund av osäkerhet och oro när det gäller försörjningstryggheten, omintetgjordes ett halvt decenniums framsteg och orsakades Förenta staterna extra kapitalkostnader på 50–80 miljarder US-dollar.[20]

– Vid en fullskalig simulation av ett scenario med containerbomber som kommer in i Förenta staterna, och som delvis fångas upp i hamnen, delvis slinker igenom och går in i transportkedjan, beräknades de totala kostnaderna till 58 miljarder US-dollar.[21] Det skulle dessutom ta upp till 92 dagar för att helt bli av med eftersläpningseffekterna i hamnarna. Denna uppskattning gäller bara de kostnader som Förenta staterna skulle ådra sig och inte de kostnader som skulle uppstå i andra länder.

En enhetlig ram för hamnskyddet i alla EU-hamnar kommer att minska konkurrensen mellan EU:s hamnar i skyddsfrågor. Tredje land kommer därför inte längre att ha någon anledning att jämföra olika EU-hamnars skyddsnivåer. Genom hamnskyddsdirektivet minskas eller undanröjs därför en misshaglig snedvridning av konkurrensen.

Till sist bör det påpekas att man kan räkna med nya arbetstillfällen. I de flesta fall kommer de att skapas inom ramen för ISPS-kodens tillämpning. Det är dock möjligt att även hamnskyddsåtgärder leder till nya arbetstillfällen.

5.1.3 Åtgärder som vidtagits som följd av en efterhandsutvärdering

Inga/ej tillämpligt.

5.2 Planerad verksamhet och villkor för finansiering via budgeten

Enligt direktivet skall varje medlemsstat fastställa gränserna för de hamnar som omfattas av direktivet. Medlemsstaterna bör utarbeta en skyddsstrategi för de resulterande områdena och se till att hamnskyddsbedömningar och hamnskyddsplaner tas fram och uppdateras. Införandet och genomförandet av varje nationell hamnskyddsstrategi måste övervakas av en central, nationell myndighet. För att man skall kunna uppnå den gemensamma genomförandenivå som eftersträvas, beskrivs i direktivets bilagor vad som bör prioriteras i hamnskyddsbedömningen och hamnskyddsplanen.

För att vara trovärdiga på unionsnivå måste de övergripande bestämmelserna vara enhetliga. Kommissionen har därför som uppgift att genomföra inspektioner för att verifiera genomförandet av de nationella planer som har antagits inom ramen för detta direktiv.

---

19 OECD, se ovan.

20 *The Friction Economy*, Fortune, februari 2003. Bowserbox, D. och Closs, D., *Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy*, Traffic World, april 2002.

21 Conference Board, Booz Allen Hamilton, oktober 2002.

5.3 Genomförandebestämmelser

Direkt förvaltning av kommissionen med egen eller extern personal.

Eftersom kontrollen av efterlevnaden inleds bara 18 månader efter det att efterlevnadskontrollen enligt sjöfartsskyddsförordningen har gjorts, och med tanke på de oundvikliga kopplingarna mellan sjöfartsskydds- och hamnskyddsövervakningen, bör den erfarenhet som inspektörerna vunnit utnyttjas i samband med kontrollen enligt detta direktiv.

För att i samband med övervakningen sörja för tillräcklig expertis med avseende på just hamnskydd bör ytterligare åtta hamnskyddsinspektörer sättas in (se punkt 7.1).

6. BUDGETKONSEKVENSER

6.1 Totala budgetkonsekvenser för avsnitt B (för hela programperioden)

Den totala kostnaden för åtgärden har beräknats genom att de enskilda kostnaderna har lagts ihop för varje år med början år 2006, då det antas att den föreslagna gemenskapsåtgärden börjar tillämpas.

6.1.1 Finansiellt stöd

Enligt direktiv skall kommissionen utföra övervakning och inspektioner. Från och med 2006 kommer förmodligen ungefär 84 inspektionsbesök att avläggas varje år (fem dagar per hamn * 1 500 euro). ~~Övervakningen och inspektionerna kommer att åtföljas av expertmöten. En bedömning av genomförandet och eventuella framtida initiativ bör genomföras 2008 (dvs. två år efter det att direktivet har börjat tillämpas).~~

Bedömning: Kommissionen har också för avsikt att göra en bedömning av de antagna åtgärdernas konsekvenser och effekter. En sådan bedömning bör göras under 2008 och därefter vart tredje år. Denna regelbundna bedömning krävs för att kommissionen inom ramen för kommittéförfarandet skall kunna föreslå eventuella nödvändiga ändringar av det föreslagna systemet. Engångsbeloppet för varje bedömning uppskattas till 150 000 euro.

Inspektionsbesök: För beräkningen av antalet inspektionsbesök se punkt 7.1. Under det första året förväntas det tillkomma ytterligare kostnader för arbetsutrustning på plats (bärbara datorer).

6.1.1 Finansiellt stöd

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 och följande budgetår	Totalt
~~a) Undersökningar~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~0,150~~	~~Vart tredje år~~	~~0,150~~
a~~b~~) Expertmöten	0	0	0	0	0	0	0
b~~e~~) Inspektionsbesök	0	0	0,126	0,126	0,126	0,126	0,504
c~~d~~) Arbetsutrustning	0	0	0,016	0	0	Efter värde-minskning	0,016
TOTALT	0	0	0,142	0,126	0,**126**~~276~~	0,126	~~0,654~~**, 0,520**

Redogör vid behov för beräkningsmetoderna.

6.1.2 Tekniskt och administrativt stöd, stödutgifter och IT-utgifter (åtagandebemyndiganden)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 och följande budgetår	Totalt
a) ~~Inga~~ **Undersökningar**		0			**0,150**	**Vart tredje år**	**0,150**
b) Inga	0	0	0	0	0	0	0
TOTALT	0	0	0	0	~~0~~**0,150**	0	~~0~~**0,150**

Redogör vid behov för beräkningsmetoderna.

7. EFFEKTER PÅ PERSONALRESURSER OCH ADMINISTRATIVA UTGIFTER

7.1 Personalbehov för åtgärden

För detta direktiv krävs kontroll av efterlevnaden. Övervakningen föreslås bygga på den erfarenhet som vunnits från liknande övervakning inom ramen för sjöfartsskyddsförordningen.

Antalet nödvändiga inspektörer beror på följande sex faktorer:

– Inspektionerna bör genomföras gemensamt av två inspektörer.

– Efterlevnadskontrollen bör en gång vart tredje år innefatta inspektion av de nationella skyddskontrollsystemen. Eftersom hamnar bedrivs i högst 20 medlemsstater ~~(gamla och nya),~~ bygger uppskattningen på 7 inspektioner om året.

– Enligt en studie om hamnskyddsåtgärder i EU:s hamnar finns det 769 hamnar i EU ~~och anslutningsländerna~~ (enligt Lloyds Fairplay-uppgifter). Kontrollen av direktivets tillämpning bör bygga på stickprov som varje år omfattar 10 % av alla berörda hamnar.

– Efterlevnadskontrollen, föreberedelser, resor och uppföljning förväntas kräva en arbetsinsats motsvarande en arbetsvecka per inspektion.

– Inspektörerna kommer att göra inspektioner varannan vecka.

Resultatet blir runt 20 inspektioner om året per inspektör (på grundval av 40 arbetsveckor om året). Eftersom det för varje inspektion krävs två inspektörer, är det två inspektörer som gör 20 inspektioner om året. 10 % av 769 hamnar motsvarar ungefär 77 hamnar. En tredjedel av alla nationella skyddssystem motsvarar sju inspektioner om året. Sammantaget får man alltså minst 84 inspektioner om året. För inspektionerna krävs därför åtta inspektörer. Som arbetsutrustning krävs åtta bärbara datorer till ett pris om 2 000 euro per dator.

En handläggare kommer att bära ansvaret för hela verksamheten.

Typ av tjänster		Personal som krävs för att förvalta åtgärden (befintliga plus ev. ytterligare personalresurser)		Totalt	Beskrivning av de arbetsuppgifter som den planerade åtgärden för med sig
		Fast anställda	Tillfälligt anställda[22]		
Fast anställda eller tillfälligt anställda	A	1	8		Avdelningsdirektör (finns) Handläggare Skyddsinspektörer
	B	0	0		Handläggarens assistent
	C	0			Inspektörernas sekreterare
Totalt		1	8	9	

7.2 Total budgetkonsekvens av ytterligare personalbehov

Typ av personalresurser	Belopp i euro	Beräkningsmetod *
Fast anställda	108 000	Genomsnittskostnad för kommissionens tjänstemän, inklusive omkostnader (108 000 euro per år och tjänsteman)
Tillfälligt anställda	864 000	
Totalt	972 000	

Beloppen avser totala utgifter för 12 månader.

22 ~~Siffrorna bygger på antagandet att Europeiska sjösäkerhetsbyrån får tillräckligt med personal för att utföra sina uppgifter i enlighet med artikel 10.7 i den föreslagna förordningen.~~

7.3 Övriga administrativa utgifter till följd av åtgärden

Expertkommitté: Endagsmöten med experter från den berörda sektorn så att kommissionen kan utarbeta ändringar av reglerna i enlighet med artikel 15 i förslaget till direktiv. Första året kommer det förmodligen att behövas tre möten, därefter bör ett möte om året räcka.

Budgetrubrik (nummer och beteckning)	Belopp i euro	Beräkningsmetod
Totalt 01 02 11 03 – Kommittéer vars hörande är obligatoriskt (COSS 27C730)[1]	56 250 (första året) 18 750 (följande år)	Under första året tre möten i kommittén med företrädare för sjöfartsskyddet. Därefter ett möte per år. Ersättning av de nationella experternas resekostnader, uppskattningsvis 25 gånger genomsnittet på 750 euro/expert.
Totalt	56 250 (första året) 18 750 (följande år)	

Beloppen avser totala utgifter för 12 månader.

[1] Ange vilken typ av kommitté samt vilken av kategorierna den tillhör.

I.	Totalbelopp/år (tabell 7.2 + 7.3)	1 028 250 euro (första året) 990 750 euro (följande år)
II.	Varaktighet	Tills vidare
III.	Totalkostnad för åtgärden (I x II)	Tills vidare

Behoven av mänskliga och administrativa resurser skall täckas av de anslag som beviljas det generaldirektorat som förvaltar åtgärden inom ramen för det årliga tilldelningsförfarandet.

8. UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

8.1 Metod för uppföljning

Uppföljningen kommer att ske främst genom inspektioner i medlemsstaterna och med hjälp av regelbundna konsekvensanalyser.

Sex månader efter det att direktivet börjat tillämpas skall kommissionen, i samarbete med de nationella myndigheterna, börja genomföra inspektioner för att verifiera metoderna för kontroll av genomförandet av de nationella planer som antagits inom ramen för direktivet. Vid dessa inspektioner skall det tas hänsyn till den information som tillhandahållits av de nationella myndigheterna, i synnerhet kontrollrapporterna.

8.2 Planerad form och tidsplan för utvärderingar

Kommissionen har för avsikt att göra en bedömning av de antagna åtgärdernas konsekvenser och effekter. En sådan bedömning skall göras under år n+2 och därefter vart tredje år.

~~Sex månader efter det att direktivet börjat tillämpas skall kommissionen, i samarbete med de nationella myndigheterna, börja genomföra inspektioner för att verifiera metoderna för kontroll av genomförandet av de nationella planer som antagits inom ramen för direktivet. Vid dessa inspektioner skall det tas hänsyn till den information som tillhandahållits av de nationella myndigheterna, i synnerhet kontrollrapporterna.~~

9. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Det arbete som utförs av kommissionens sjöfartsskyddsinspektörer kommer att omfattas av de vanliga förfarandena för internrevision inom kommissionen.

KONSEKVENSANALYS
FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR FÖRETAG, SÄRSKILT SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG

BETECKNING PÅ FÖRSLAGET

Europaparlamentets och rådets direktiv om ökat hamnskydd

DOKUMENTETS REFERENSNUMMER

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

FÖRSLAGET

1. Varför behövs det, med tanke på subsidiaritetsprincipen, gemenskapslagstiftning på detta område, och vilka är huvudmålen?

   Hamnskyddsdirektivet är tänkt att komplettera tidigare antagen gemenskaps-lagstiftning avseende sjöfartsskydd för fartyg och hamnanläggningar. Bestämmelserna i detta förslag måste därför tillämpas på ett enhetligt sätt i hela gemenskapen så att man inte rubbar den enhetliga tillämpningen i hela EU av de bestämmelser som direktivet är tänkt att komplettera. Genom en enhetlig tillämpning undviks dessutom konkurrenssnedvridningar i skyddsfrågor.

KONSEKVENSER FÖR FÖRETAGEN

2. Vilka påverkas av förslaget?

   – Vilka sektorer?

   Befraktare, redare, hamnförvaltare, företag inom hamnens gränser.

   – Hur stora är de företag som påverkas (vilken är de små och medelstora företagens andel)?

   Företag av alla storlekar i dessa sektorer.

   – Är dessa företag belägna i vissa geografiska områden inom gemenskapen?

   Nej, ~~tretton~~ **20** medlemsstater berörs i egenskap av hamnstater. ~~Efter anslutningsländernas anslutning ökar antalet länder till 20.~~

3. Vilka åtgärder måste företagen vidta för att följa förslaget?

   Införa lämpliga skyddsförfaranden och vid behov införskaffa nödvändig utrustning, om detta inte redan har gjorts. Sörja för att personalen får den utbildning som motsvarar kraven på sjöfartsskydd. Eventuellt anställa ytterligare personal.

4. Vilka ekonomiska verkningar förväntas förslaget få

– för sysselsättningen?

Nya arbetstillfällen kan komma att skapas för utförandet av skyddsuppgifter med koppling till hamnen, och troligtvis också i specialiserade skyddsföretag.

– för investeringar och nyetablering av företag?

Företag i hamnen kan komma att behöva skyddsutrustning. Dessutom kommer företag som är specialiserade inom säkerhetsområdet att kunna expandera.

– för företagens konkurrenskraft?

Ingen, eftersom alla företag kommer att omfattas av samma krav.

5. Innehåller förslaget åtgärder för att ta hänsyn till de små och medelstora företagens särskilda situation (inskränkningar eller skillnader i kraven, el. dyl.)?

Inte direkt, men kraven bygger på en bedömning från fall till fall och kommer därför att optimalt kunna anpassas till särskilda behov, begränsat endast av en lägsta skyddströskel.

RÅDFRÅGADE

6. Förteckning över organisationer som rådfrågats om förslaget och som fört fram särskilda synpunkter.

– Kommissionen har rådfrågat alla medlemsstater~~, kandidatländer~~ och berörda branschföreträdare. Svaren visar tydligt att sektorn är medveten om att hamnskyddsåtgärder är nödvändiga. Det finns ett brett stöd för en gemenskapsåtgärd, förutsatt att de strukturella skillnaderna mellan hamnarna beaktas i tillräcklig utsträckning (organisation, risknivåer, osv.).

– Samtliga representativa internationella organisationer inom sektorn har deltagit, i egenskap av observatörer, i IMO:s arbete inom området sjöfartsskydd. Arbetsgivare, arbetstagare och regeringsföreträdare medverkar i den gemensamma IMO/ILO-arbetsgruppens arbete med att ta fram detaljerade hamnskyddsanvisningar.

Kommissionen har inlett en konsekvensundersökning med avseende på dessa åtgärder. Konsultföretaget har knutit *European Sea Ports Organisation* (ESPO), *Federation of European Private Ports Operators* (FEPORT) och *European Community Shipowner's Association* (ECSA) till detta arbete.

Eftersom näringslivet måste investera i sjöfartsskydd för fartyg och hamnanläggningar, fäster man stor vikt vid undanröjandet av uppenbara luckor i sjöfartsskyddet (såsom bristande hamnskyddsåtgärder eller avsaknad av sådana åtgärder), som skulle kunna göra investeringarna meningslösa. Med tanke på den brokiga samling av icke-fartygsrelaterade anläggningar och landområden som ett hamnområde består av, skulle sådana luckor i det övergripande hamnskyddet mycket väl kunna äventyra skyddet för samverkan mellan fartyg och hamn.