

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het gewijzigd voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en van de Raad betreffende het verhogen van de veiligheid van havens

(COM(2004) 393 def. - 2004/0031 (COD))

(2005/C 120/06)

Op 11 juni 2004 heeft de Raad van de Europese Unie besloten, overeenkomstig artikel 80, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Europees Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over bovenvernoemd voorstel.

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden van het Comité was belast, heeft haar advies op 5 oktober 2004 goedgekeurd. Rapporteur was de heer **Bredima Savopoulou**.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft dit advies tijdens zijn 412e zitting van 27 en 28 oktober 2004 (vergadering van 27 oktober 2004) met 169 stemmen vóór, bij 6 onthoudingen, goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1 Sinds de terreuraanslagen van 11 september 2001 en 11 maart 2004 heeft de wereld begrepen dat de strijd tegen het terrorisme van lange adem zal zijn. Het EESC werd in een vroeg stadium door commissaris De Palacio verzocht een verkennend advies te geven over veiligheid van vervoer. Het EESC gaf een reeks maatstaven⁽¹⁾ voor een toekomstig EU-beleid inzake veiligheid van vervoer en stelt tevreden vast dat die door de Commissie zijn overgenomen.

1.2 Naar aanleiding van een EU-Mededeling over verbetering van de beveiliging van het zeevervoer en een verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, bracht het EESC een advies⁽²⁾ betreffende de beveiliging van haventerminals uit.

1.3 Op 30 juni 2004 keurde het EESC nog een advies⁽³⁾ goed betreffende de voorgestelde richtlijn over verbetering van de veiligheid van havens. De voorgestelde richtlijn vormt een aanvulling op de veiligheidsmaatregelen die in de verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten zijn opgenomen, en garandeert een adequate beveiligingsregeling voor het hele havengebied.

2. Het voorstel van de Commissie

2.1 Na discussies in de Raad over de ontwerprichtlijn betreffende het verhogen van de veiligheid van havens stelt de Commissie een wijziging⁽⁴⁾ voor in artikel 7, waarbij het havenveiligheidsplan inhoudt dat de bevoegde nationale autoriteiten op basis van risicobeoordelingen adequate veiligheidscontroles mogen uitvoeren op auto's en vrachtwagens die klaarstaan voor inscheping op schepen die ook passagiers vervoeren.

2.2 Het voorstel is van toepassing op roll-on-roll-off-schepen op binnenlandse en internationale routes. In het laatste geval werken de betrokken lidstaten samen aan de risicobeoordeling.

3. Algemene opmerkingen

3.1 Het EESC staat volledig achter een evenwichtige benadering van een beveiliging die het vrije verkeer niet hindert. Het begrijpt dan ook de bezorgdheid die de Commissie uitdrukt in de nieuwe achtste overweging van de voorgestelde richtlijn.

3.2 In overeenstemming met zijn vorige adviezen is het EESC het volledig eens met de voorgestelde wijziging van de ontwerprichtlijn betreffende het verhogen van de veiligheid van havens. Hoewel er nooit absolute veiligheid kan worden bereikt, herhaalt het EESC dat de volledige logistieke vervoersketen moet worden gedekt door veiligheidsmaatregelen die elke zwakke schakel uitsluiten. Passagiersvervoer verdient prioriteit omdat mensenlevens de zwaarste tol van een terreurdaad vormen.

3.2.1 Roro-schepen zijn bijzonder kwetsbaar voor terreurdaden, vooral als zij passagiers vervoeren. Auto's op roro-schepen kunnen moderne „Trojaanse paarden” worden op het gebied van veiligheid.

3.2.2 Er moeten adequate maatregelen worden genomen om uit te sluiten dat auto's en vrachtwagens op roro-schepen een risico vormen. Die maatregelen moeten in of aan de rand van het havengebied worden genomen alvorens het schip wordt geladen en met zo weinig mogelijk hinder of onderbreking van de normale werkzaamheden.

⁽¹⁾ PB C 61 van 14.3.2003, blz. 174

⁽²⁾ COM(2003) 229 def. – PB C 32 van 5.2.2004, blz. 21.

⁽³⁾ COM(2004) 76 def. – PB C 241 van 28.9.2004.

⁽⁴⁾ COM(2004) 393 def.

3.2.3 Veiligheidsinspecties van auto's/vrachtwagens die op roro-passagiersveren worden geladen, zijn problematisch gezien de aard van de vracht. Jarenlange ervaring heeft uitgewezen dat de meest adequate inspectie van de inhoud van deze voertuigen plaats dient te vinden vóór het inschepen in het havengebied om gesofistikeerde veiligheidsapparatuur en behoorlijk opgeleid personeel te kunnen inzetten.

3.3 Het EESC wil de aandacht vestigen op de aansprakelijkheidsaspecten van zulke inspecties. Uiteraard ligt de aansprakelijkheid t.a.v. veiligheidscontroles van auto's en vrachtwagens bij de bevoegde nationale autoriteiten, en niet bij het schip waarop deze voertuigen moeten worden geladen.

3.4 De identificatie-eisen t.a.v. zeevarenden en havenpersoneel dat bij de veiligheidscontroles betrokken is, moeten met het nodige pragmatisme worden toegepast om de commerciële activiteiten zo min mogelijk te hinderen.

3.5 Het EESC merkt op dat als gevolg van de voorgestelde wijziging, de Commissie, in samenwerking met de nationale

autoriteiten, zes maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn zal beginnen met controle op de manier waarop wordt toegezien op de tenuitvoerlegging van de overeenkomstig de richtlijn goedgekeurde nationale plannen. Het beklemtoont dat de EU-havens en havens in niet-EU-landen zo snel mogelijk moeten worden aangepast om de nieuwe veiligheidsmaatregelen (ISPS-code) voor haventerminals die vanaf 1 juli 2004 wereldwijd geldig zijn, te kunnen toepassen.

3.6 Ten slotte dringt het EESC er bij deze gelegenheid op aan dat de economische dimensie van havenveiligheid onverwijld op EU-niveau wordt aangepakt en geharmoniseerd om scheeftrekking van de concurrentie tussen havens en vervoerswijzen, vooral ten koste van roro-vervoer, te vermijden. De Commissie wordt verzocht een algemene studie over de financiële gevolgen van de beveiliging van havens uit te voeren en een communautaire regeling uit te werken om - waar nodig - de uitvoering van de maatregelen te financieren.

Brussel, 27 oktober 2004.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
A.-M. SIGMUND
