

rekommenderar kommittén att man i gemenskapens och medlemsstaternas framtida politik underlättar bildandet av mikroföretag (bl.a. genom att förenkla och minska de nödvändiga villkoren) och generellt sett tar ännu större hänsyn till dessa företags situation.

Bryssel den 29 oktober 2003.

3. Slutsats

Kommittén anser att kommissionens utkast kan godkännas efter att hänsyn tagits till punkterna 2.2 och 2.2.1. Vidare rekommenderar kommittén att man i framtiden tar särskild hänsyn till punkt 2.3.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Roger BRIESCH

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om:

- **"Kommissionens meddelande till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om förbättring av sjöfartsskyddet", och**
- **"Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar"**

(KOM(2003) 229 slutlig – 2003/0089 (COD))

(2004/C 32/04)

Den 2 maj 2003 beslutade kommissionen att i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda meddelande.

Den 26 maj 2003 beslutade rådet att i enlighet med artikel 80.2 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 10 oktober 2003. Föredragande var Anna Bredima-Savopoulou.

Vid sin 403:e plenarsession den 29 och 30 oktober 2003 (sammanträdet den 29 oktober) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 122 röster för, 1 röst emot.

1. Inledning

1.1. Efter terrordåden den 11 september 2001 har förebyggande säkerhetsåtgärder och driftsäkerhet fått större uppmärksamhet än någonsin tidigare och står nu högst på politikernas dagordning för prioriterade frågor. Terrordåd och andra händelser som har inträffat efter detta datum visar att kriget mot terrorismen säkert kommer att pågå länge.

1.2. Sjösäkerheten uppmärksammades redan före händel-

serna den 11 september 2001, t.ex. i vitboken om transport⁽¹⁾ där man tar upp behovet av att stärka säkerheten för passagerare på kryssningsfartyg i Europa.

1.3. I en skrivelse av den 23 april 2002 från Loyola de Palacio ombads Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av kommissionen att i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget utarbeta ett förberedande yttrande om transportsäkerhet.

⁽¹⁾ KOM(2001) 370 slutlig, 12.9.2001.

1.4. Vid plenarsessionen den 24 oktober 2002 antog EESK sitt förberedande yttrande⁽¹⁾ där kommittén ger sitt stöd till kommissionens analys både vad gäller själva sakfrågan och de föreslagna lösningarna. EESK föreslog ett antal måttstockar som skulle kunna användas i framtiden när EU vidtar åtgärder på transportsäkerhetsområdet.

1.5. Det internationella sjösäkerhetsorganet IMO påbörjade arbetet med att förbättra sjöfartsskyddet i februari 2002. Kommissionen ansåg att det var lämpligast att invänta resultaten av diskussionerna inom IMO i stället för att ta fram egna unilaterala regionala åtgärder. Efter en diplomatkonferens antog IMO den 12 december 2002 ändringar av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS – Safety Of Life At Sea), framför allt ett nytt kapitel med titeln "Särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd", och en internationell kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS – International Ship and Port Facility Security). Ändringarna av SOLAS-konventionen och del A i ISPS-koden innehåller endast tvingande bestämmelser. Del B i ISPS-koden innehåller rekommendationer som alla deltagande stater bör genomföra.

1.6. Genomförandet av skyddsåtgärderna innebär att de berörda parterna måste utföra ett intensivt förberedelsearbete och vidta åtgärder i god tid. Genomförandet av IMO-åtgärderna utgör en enorm uppgift, särskilt i små hamnar och i utvecklingsländer. Staterna måste ha genomfört ett flertal åtgärder senast i juni 2004. Även fartygen och rederierna måste uppfylla IMO:s nya skyddsbestämmelser.

2. Meddelande om förbättring av sjöfartsskyddet

2.1. Eftersom säkerheten i transportkedjan inte är större än dess svagaste punkt anser kommissionen att man i ett sammanhang bör behandla frågan om multimodala transporter för att förbättra transportsäkerheten som helhet. I detta meddelande behandlas i ett första steg enbart sjötransporternas del av denna kedja.

2.2. Europeiska unionens logistiksystem för sjöfart, däribland lasttransport, hamnar och hamnverksamhet, används vid mer än två tredjedelar av handeln mellan gemenskapen och resten av världen. Det är därför viktigt att förbättra säkerheten inom sjöfarten och samtidigt bibehålla dess konkurrenskraft genom att underlätta handeln.

2.3. I meddelandet nämns några områden där åtgärder för närvarande vidtas, t.ex. sjöfartsskyddet för fartyg och hamnar, bättre säkerhet i logistikkedjan som helhet, kontroll och administration av sjöfartsskyddet, villkoren för försäkring mot risker vid sjötransport och internationellt ömsesidigt erkännande. Kommissionen framhåller särskilt följande:

- Den största tonvikten bör läggas på passagerartransport eftersom ett terrordåd mot en sådan transport innebär att flest människoliv äventyras.
- Räckvidden för IMO:s arbete på sjöfartsskyddsområdet begränsar sig till fartyg och till hamnanläggningar där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum.
- Säkerheten inom sjöfarten beror till stor del på säkerheten i transportsätten i tidigare led. Det är därför av största vikt att man kan identifiera både varorna och alla de som har varit inblandade i hanteringen (leverantörer och transportörer) samt deras olika ansvarsområden.
- Utan att ifrågasätta de olika administrativa och ekonomiska systemen för hamnar och sjöfart, behövs tydliga och lättbegripliga förfaranden för sjöfartsskyddet, både på nationell nivå och på gemenskapsnivå.
- Under år 2003 kommer kommissionen att analysera de potentiella konsekvenserna för försäkringssektorn av en stärkning av sjöfartsskyddet för att uppmuntra till en bättre risktäckning för operatörer och kunder inom sjöfarten.

2.4. Kommissionen förespråkar upprättandet av ett partnerskap som grundar sig på ömsesidigt erkännande och ömsesidiga skydds- och kontrollåtgärder tillsammans med alla internationella parter, bland annat USA, för att gynna en harmonisk och säker internationell sjöfartshandel. Den planerade överenskommelsen skall ersätta de bilaterala avtal som för närvarande förekommer mellan vissa medlemsstater och den amerikanska tullmyndigheten. Den kommer att baseras på de principer om ömsesidighet och icke-diskriminering som gäller för all handel mellan gemenskapen och USA.

2.5. I den mån det är nödvändigt kommer kommissionen att lägga fram ett lagförslag vad gäller säkrare identitetshandlingar för sjöfolk, och kommissionen kommer under loppet av år 2003 eventuellt att lägga fram ett förslag till direktiv om kompletterande skyddsåtgärder för gemenskapens hamnar. Kommissionen kommer dessutom att utforma beredskapsplaner och vidta åtgärder som borgar för att man vid behov kan reagera effektivt.

(1) EUT C 61, 14.3.2003, s. 174.

3. Förslag till förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar

3.1. Huvudsyftet med denna förordning är att inrätta och genomföra gemenskapsåtgärder som syftar till att förbättra sjöfartsskyddet på fartyg som används för internationell handel och nationell sjöfart, samt i berörda hamnanläggningar, inför de hot som utgörs av avsiktliga olagliga handlingar. Förordningen syftar också till att tillhandahålla en bas för enhetlig tolkning och enhetligt genomförande samt gemenskapskontroll av de särskilda åtgärder för ökat sjöfartsskydd som antagits av IMO. För att uppnå dessa mål utmärks förordningen av följande:

- a) Förslaget går längre än IMO:s åtgärder genom bestämmelser som innebär att vissa av rekommendationerna i del B i ISPS-koden görs obligatoriska; t.ex. omfattas även passagerarfartyg i trafik inom ett enskilt land av åtgärderna, och andra fartyg i nationell trafik är skyldiga att genomföra skyddsutvärderingar.
- b) Medlemsstaterna uppmanas att sluta avtal om förfarandena vad gäller säkerheten för regelbunden sjöfart längs fasta rutter och för de hamnanläggningar som används för denna sjöfart.
- c) I förslaget anges vilka åtgärder medlemsstaterna måste vidta vad gäller hamnar som då och då betjänar fartyg i internationell fart.
- d) I förslaget anges ett system för skyddskontroller innan fartyg (oberoende av ursprung) anländer till en hamn i gemenskapen samt ett system för skyddskontroller i hamnen.
- e) Det innehåller ett krav på att en enda nationell myndighet skall vara ansvarig för skyddet av fartyg och hamnanläggningar, samt en tidsplan för tidigarelagt genomförande av vissa av förordningens åtgärder.
- f) Bestämmelser anges rörande ett inspektionsförfarande för inspektioner för att verifiera metoderna för kontroll av genomförandet av de nationella planer som har antagits inom ramen för denna förordning.
- g) Europeiska sjösäkerhetsbyrån skall enligt förslaget biträda kommissionen när denna utför sina uppgifter.

3.2. I syfte att uppnå det övergripande sjöfartsskyddsmålet föreslår kommissionen att alla bestämmelser i kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen och del A i ISPS-koden även skall omfatta passagerarfartyg i nationell trafik. I förslaget fastställs

också en möjlighet till undantag från skyldigheten att utföra skyddskontroller innan fartyget anlöper hamnen, för fartyg i regelbunden trafik inom en medlemsstat eller mellan två eller flera medlemsstater.

3.3. Varje medlemsstat skall anta en nationell plan för genomförandet av förordningen; först och främst skall en enda nationell myndighet inrättas senast den 1 januari 2004, och internationella sjöfartsskyddscertifikat för fartyg skall utfärdas senast den 1 juni 2004.

3.4. I förordningen föreskrivs möjligheten för medlemsstaterna att sinsemellan sluta bilaterala eller multilaterala avtal om alternativa skyddsöverenskommelser, särskilt sådana avtal som krävs för att främja regelbunden närsjöfart inom gemenskapen som bedrivs på fasta rutter med användning av tillhörande specifika hamnanläggningar.

3.5. Kommissionen föreslår att den sex månader efter det att förordningen börjat tillämpas, och i samarbete med de nationella myndigheterna och med bistånd från den europeiska sjöfartssäkerhetsbyrån, skall börja genomföra inspektioner för att verifiera metoderna för kontroll av genomförandet av de nationella planer som antagits inom ramen för denna förordning. Berörda medlemsstater skall informeras i god tid före inspektionerna. Organisationer som har ansvaret för att kontrollera hamnanläggningar, rederier och fartyg kan dock bli föremål för inspektioner utan förvarning.

4. Allmänna kommentarer

4.1. Kommentarer till meddelandet

4.1.1. Sjöfarten är till sin karaktär sårbar för angrepp. Den kännetecknas av att arbetskraften är internationell och ytterst diversifierad och att en bred uppsättning gods transporteras, utan att det alltid klart framgår vad godset består av, varifrån det kommer och vem som äger det. Just de faktorer som gör att sjöfarten har kunnat bidra till det ekonomiska välståndet gör den också ytterst sårbar för angrepp från terroristgrupper, som OECD så träffande uttrycker det ⁽¹⁾.

4.1.2. EESK vill ånyo framhålla ⁽²⁾ att när det gäller säkerhet bör alla led i transportkedjan vara involverade om man vill uppnå hållbara resultat. En säkerhetskultur bör snarast utvecklas av alla dem som är verksamma i olika delar av transportkedjan. Åtgärder som syftar till att bekämpa terrorismen bör kopplas till åtgärder som syftar till att bekämpa traditionella säkerhetsproblem (organiserad brottslighet, sjöröveri, bedrägeri, smuggling och olaglig invandring). EESK uppmanar kommissionen att skyndsamt ta itu med de traditionella säkerhetsproblemen – särskilt sjöröveri och väpnade rån

⁽¹⁾ OECD, *Security in Maritime Transport – Risk Factors and Economic Impact* (juli 2003).

⁽²⁾ EUT C 61, 14.3.2003, s. 174.

– i kommande åtgärdsförslag, om det inte är möjligt att behandla dem redan i den föreliggande förordningen. EESK noterar att även rådet har bett kommissionen att utföra en undersökning av genomförbarheten av havsgränskontroller. Undersökningen syftar till att förbättra kontrollerna och övervakningen vid havsgränserna. Kommittén noterar också att sjöfartsskyddet är ett av de fem huvudområden på vilka det nyligen inrättade av G8-aktionsgruppen för kamp mot terrorismen kommer att koncentrera sig.

4.1.2.1. När EU utvidgas kommer Medelhavet att få en ökad roll. Dess närhet till områden där potentiella säkerhetsproblem kan uppstå gör att det finns ett tydligt behov av en Medelhavsdimension i sjöfartsskyddspolitiken. I det avtal om motorvägar till havs som fem EU-medlemsstater vid Medelhavet har slutit (5–6 juli 2003) framhölls vikten av att utveckla närsjöfartstjänster i Medelhavet vid sidan av sjöfartsskyddstjänster.

4.1.2.2. Mot bakgrund av det som sägs ovan välkomnar EESK kommissionens meddelande om ett gemensamt transportnät i EU och Medelhavsområdet⁽¹⁾ samt inordnandet av sjöfartsskyddet i målen för den gemensamma transportpolitiken. Kommittén instämmer i att det är av stor betydelse att partnerländerna i Medelhavsområdet bidrar till att öka den internationella säkerheten genom att lagstifta om lika höga krav och se till att de har möjlighet att effektivt kontrollera efterlevnaden. Inrättandet av ett gemensamt säkerhetsinstitut för EU och Medelhavsländerna betraktas som ett första steg i riktning mot detta mål.

4.1.3. EESK anser att handeln är en av de faktorer som är viktigast för att skapa välbefinnande i världen och vi understryker att störningar i handeln kommer att få allvarliga konsekvenser för nationella ekonomier och konsumentpriser. Därför bör man vara uppmärksam på terrorismens konsekvenser på medellång sikt. Åtgärder för att minska riskerna och de ekonomiska konsekvenserna av nya angrepp bör vara både skyddseffektiva och tillväxtvänliga. I den nyligen publicerade OECD-studien anges att kostnaderna för att genomföra skyddsåtgärder kommer att bli höga⁽²⁾, men de ekonomiska kostnaderna för att inte utnyttja alla möjligheter att minska risken för och förekomsten av terroråd skulle kunna bli ännu högre. Förhoppningen är att genomförandet av åtgärderna (enligt förslagen i punkt 4.1.1), och de positiva effekter som ökad övervakning och kontroll i hamnområden väntas ge när det gäller att minska eller undanröja traditionell brottslig verksamhet och andra skyddsproblem, på lång sikt i stor utsträckning kommer att uppväga kostnaderna för att genomföra skyddsåtgärderna. I samma OECD-studie talar man om potentiella besparingar, t.ex. i form av mindre förseningar, kortare handläggningstider, bättre kontroll över tillgångar och färre förluster på grund av stöld eller bedrägerier.

4.1.4. EESK stöder kommissionens beslut att ställa sig negativt till alla unilaterala åtgärder som inte bara kan ge skadliga effekter för den internationella handeln utan även vara ofullständiga eller strida mot säkerhetsmål som kräver globala lösningar. Med hänsyn till detta välkomnar EESK att kommissionen fått mandat från rådet att förhandla om frågor inom gemenskapens kompetens för att tillsammans med den amerikanska tullmyndigheten nå fram till en överenskommelse mellan gemenskapen och USA om utveckling av ett system för exportkontroll som tar hänsyn till behovet av säkerhet för den internationella handeln via containrar. Kommittén välkomnar också beslutet att bjuda in berörda aktörer till förberedande möten med EU:s och USA:s gemensamma arbetsgrupp om transportsäkerhet.

4.1.5. EESK välkomnar kommissionens plan att undanröja säkerhetsbristerna genom att under år 2003 lägga fram ett förslag till direktiv om kompletterande skyddsåtgärder för gemenskapens hamnar och dess avsikt att utforma beredskapsplaner.

4.2. Kommentarer till förordningen

4.2.1. EESK uppmanade i sitt förberedande yttrande EU att inleda en dialog med USA och andra länder i syfte att upprätta ett globalt system som är i allas intresse. Om EU tog på sig denna ledande roll när det gäller säkerhetsfrågor skulle unionen kunna visa upp en högre internationell profil. Ett år senare är det därför glädjande att se att EU faktiskt har följt denna handlingslinje.

4.2.2. EESK noterar med tillfredsställelse att den position EU intar i beslutsprocessen i internationella forum har samordnats med EU:s egen beslutsprocess, så att eventuella inkonsekvenser mellan internationella regler och de nya gemenskapsreglerna kan undvikas. Kommittén välkomnar också kommissionens innehållsrika analys och de åtgärder som föreslås för ett harmoniserat genomförande i rätt tid av IMO:s internationella åtgärder.

4.2.3. En hårdare säkerhetskontroll när det gäller internationell handel kommer förmodligen att leda till en asymmetrisk kostnadsfördelning. Sjöfarten måste även fortsättningsvis främja internationell handel på ett så enkelt och effektivt sätt som möjligt, och för att uppnå detta måste det på fartyg och inom hamnanläggningar skapas lämpliga förutsättningar för att personalen skall kunna bemöta terroråd eller andra former av kriminella handlingar. Om säkerhetsförfarandena blir alltför stränga kan godstransporternas effektivitet komma att hämmas allvarligt, vilket skulle innebära att terroristerna har uppnått de resultat de önskade. Det är därför uppmanande att kommissionen har inlett en undersökning för att mäta konsekvenserna av ett stärkt sjöfartsskydd.

⁽¹⁾ KOM(2003) 376 slutlig.

⁽²⁾ OECD, *Security in Maritime Transport – Risk Factors and Economic Impact* (juli 2003).

4.2.4. Vid fastställandet av åtgärdernas intensitetsgrad och tillämpningsområde bör man ta hänsyn till eventuella negativa effekter på personalens prestationsförmåga (trötthet, stress). I europeiska tankesätt och europeisk kultur finns en stark respekt för mänskliga rättigheter. Eventuella svar på terroristhot måste ta hänsyn till dessa sedan länge så centrala principer. Den omfattning i vilken personalen skall bli föremål för säkerhetskontroller bör relateras till dess möjligheter att medverka i terroristaktiviteter och bör inte leda till omotiverad utgallring av arbetstagare. Dessutom finns en växande risk för att fartygspersonal samt hamnmyndigheter direkt eller indirekt åläggs ett kontrollansvar som vanligen faller på statsmakten. Det är orealistiskt att vänta sig att fartygsbesättningar skulle skydda sina fartyg mot sofistikerade terroristhot om inte en säkerhetskultur sprids över gränserna. Avslutningsvis får besättningarnas säkerhet och arbetsvillkor inte äventyras i samband med att de genomför sina nya säkerhetsuppgifter.

4.2.5. EESK erinrar om att säkerhetsåtgärderna inte får innebära att trafiken omdirigeras så att vissa hamnar gynnas på andra hamnars bekostnad och så att "oproportionerliga byråkratiska bördor eller kostnader uppstår eller att branschen får bära kostnader som egentligen staten skall stå för" (1). Mot denna bakgrund har EESK goda skäl att misstänka att staterna kan dra sig för att ta sitt ansvar för sina organ och hamnar. Dessutom finns berättigad oro över att säkerhetsaspekterna kommer att överskugga skyddsaspekterna och behoven av att skapa gynnsammare förutsättningar för handeln.

4.2.5.1. Att efterleva de regler som antagits av IMO och föreslagits av kommissionen kommer att leda till betydande kostnader för de flesta hamnar och enorma kostnader för de stora hamnarna (2). För att stärka säkerheten krävs kostsamma investeringar både i material (infrastruktur och utrustning) och mänskliga resurser (personal och utbildning). Vissa av de förväntade kostnaderna kan beräknas relativt noggrant, medan andra – särskilt de som rör sjöfartsskyddet på landsidan – inte är lika lätta att räkna fram. Man beräknar att säkerhetskostnaderna kommer att öka rederiernas totala årliga driftskostnader med 10 % (3). I enlighet med en nyligen publicerad OECD-studie (4) beräknas "den initiala bördan för fartygsoperatörer

att uppgå till minst 1 279 miljoner USD (1 460 miljoner EUR) och 730 miljoner USD (833 miljoner EUR) per år därefter. Det är ytterst svårt att göra en skattning av kostnaderna för hamnrelaterad säkerhet, eftersom det fortfarande är osäkert vilka effekter IMO-åtgärderna kommer att få när det gäller anställning av ny säkerhetspersonal och vilka tariffer som kommer att tillämpas". Kostnaderna för EU:s sjöfartsskydd beräknas av geografiska orsaker bli högre än USA:s – det finns helt enkelt fler hamnar inom EU. Dessutom kommer EU:s icke-federala struktur och mångfalden av berörda myndigheter att försvåra genomförandet av säkerhetsåtgärder i EU.

4.2.5.2. Även om delar av de ökade säkerhetskostnaderna läggs på konsumenterna, kommer även statsmakterna att få stå för en del kostnader i kampen mot terrorismen, eftersom terrorismen är en reaktion på staternas politik (5). USA:s regering har redan reserverat anslag till privata företag och hamnar uppgående till 105 miljoner USD (120 miljoner EUR). Förra året fördelades 93 miljoner USD (106 miljoner EUR) i liknande anslag. Om inte liknande åtgärder vidtas av EU:s regeringar kommer de europeiska hamnarna och företagen att missgynnas. Ännu viktigare är att hamnarna eventuellt kan misslyckas med att uppfylla säkerhetskriterierna och därmed diskvalificeras som säkra hamnar. Detta skulle få långtgående konsekvenser för deras konkurrenskraft. EESK uppmanar därför kommissionen att utreda orsakerna till problemet och identifiera terrorismens verkliga mål, att utforma en EU-plan för välvärd finansiering av genomförandet av de åtgärder som fartyg, besättningar och hamnar måste vidta.

4.2.5.3. Terroristattacker den 11 september fick mycket stora försäkringsmässiga följder för sjöfarten. Utbudet av försäkringar mot terrordåd upphörde eller också blev försäkringarna alltför dyra. Följande exempel kan nämnas: Efter attacken mot tankfartyget "Limburg" (oktober 2002) tredubbade sjöförsäkringsgivarna försäkringspremierna för fartyg som anlöper hamnar i Yemen – premierna kunde uppgå 300 000 USD (342 390 EUR) per fartyg och 250 USD (285 EUR) per container. Försäkringar som täcker ofrånkomliga förseningar till följd av intensiva säkerhetsinsatser samt mycket sofistikerad, högteknologisk genomlysning utrustning måste beaktas. Enligt vissa beräkningar (6) förväntas kasko- och maskinförsäkring för fartyg (tankfartyg/bulkfartyg) öka med 9 %, och skydds- och ersättningsförsäkringar (*P&I insurance*) med 10 %.

(1) OECD, *De ekonomiska konsekvenserna av terrorism*, 17.2.2002, Economic Department Paper nr 34; *Transport Security and Terrorism*, Council of Ministers, 2.5.2002.

(2) En genomlysning utrustning för containrar i Rotterdams hamn kostar 14 miljoner EUR.

(3) Drewry Report, 2003.

(4) OECD, *Security in Maritime Transport – Risk Factors and Economic Impact* (juli 2003).

(5) EESK:s yttrande – EUT C 61, 14.3.2003, s. 174.

(6) Drewry, *Annual Review of Ship Operating Costs*, 18 juni 2003.

5. Särskilda kommentarer

5.1. Kommentarer till förordningen

5.1.1. Det automatiska identifieringssystemet (AIS) som skall finnas på fartygen kan bidra till säkerheten endast om signalerna kan tas emot i land, analyseras och leda till att åtgärder vidtas. Medlemsstaterna måste senast den 1 juli 2004 uppfylla kraven i artikel 9 i rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen. EESK välkomnar dessutom kommissionens avsikt att stödja teknisk forskning om och främjande av satellitnavigeringstillämpningar (Galileo och GPS) som gör det möjligt att förbättra inte endast sjöfartsskyddet utan även sjösäkerheten, navigeringen och förvaltningen på detta område. EESK föreslog i sitt förberedande yttrande att genomförandet av Galileo-systemet skulle tidigareläggas som ett sätt att lättare uppnå ökad säkerhet.

5.1.2. Artikel 3 (Gemensamma åtgärder och tillämpningsområde)

5.1.2.1. EESK håller med om att det vore onödigt att vidta en så radikal åtgärd som att fullt ut tillämpa den frivilliga del B i ISPS-koden och stöder generellt förslaget att göra vissa av dess bestämmelser obligatoriska. Utvidgningen av IMO-åtgärdernas räckvidd till att omfatta även nationell sjöfart måste klargöras. Det sägs ingenting om storleken på fartyg som tillhör klass A och inte heller någonting om storleken på andra passagerarfartygsklasser vilka nämns i punkt 2 andra stycket (förmodligen avses alla fartyg som används vid resor av något slag, även korta färjeöverfarter).

5.1.2.2. En effektiv passerkontroll skulle kräva att alla personer som går ombord på ett fartyg som ligger i hamn är försedda med ID-kort med fotografi. EESK välkomnar att punkt 4.18 i del B av ISPS-koden förs in i förteckningen över obligatoriska bestämmelser. Om fartygsskyddet inte skall äventyras måste dock kravet på utfärdande av lämpliga identitetshandlingar utvidgas till att omfatta inte bara regeringstjänstemän utan också andra personer som är sysselsatta med hanteringen av fartyg i hamn.

5.1.2.3. EESK noterar med tillfredsställelse att förslaget inte inkräktar på villkoren i ILO:s konvention 108 från 1958. Därför kan sjömän även fortsättningsvis undantas från de normala visumkraven i samband med permission i land eller då de anländer till eller lämnar sitt fartyg. I detta sammanhang välkomnar kommittén det framgångsrika arbetet inom Internationella arbetsorganisationen (3–19 juni 2003) som har haft som mål att förbättra sjöfartsskyddsbestämmelserna för iden-

tifiering av sjöfolk. EESK uppmanar också kommissionen att vidta de åtgärder som krävs för att medlemsstaterna i god tid skall kunna uppfylla konventionen om identitetshandlingar för sjömän och att avskaffa alla omotiverade visumkrav eller liknande föranstaltningar som skulle medföra visumkostnader för sjöfolk. Dessutom borde den nya konventionens förenlighet med Schengen-avtalets åtaganden undersökas.

5.1.3. Artikel 5 (Fart inom gemenskapen och nationell fart)

5.1.3.1. EESK ställer sig reservationslöst bakom kommissionens förslag att medlemsstaterna sinsemellan, var och en för sitt vidkommande, skall få ingå sådana bilaterala eller multilaterala avtal som avses i IMO-åtgärderna och i synnerhet om de är nödvändiga för främjandet av när sjöfart inom gemenskapen. EESK håller med om att berörda medlemsstater skall anmäla utkastet till avtal till kommissionen och uppmanar kommissionen att göra en översyn av det förfarande som föreslås, så att genomförandet av avtalen kan godkännas utan onödig fördröjning.

5.1.4. Artikel 7 (Skydds kontroll innan ett fartyg anlöper en gemenskapshamn)

5.1.4.1. Medlemsstaterna bör uppmanas att främja principen om ett enda kontrollställe, där fartygets befälhavare eller dennes ombud ges möjlighet att tillhandahålla den information som krävs.

5.1.5. Artikel 10 (Genomförande och kontroll av efterlevnaden)

5.1.5.1. EESK anser att tidsfristen för genomförande av IMO-åtgärderna, 1 juli 2004, redan den är mycket snäv och svår att uppfylla, särskilt när det gäller kraven på landsidan. Med tanke på det stora antalet hamnar och det ännu större antalet fartyg som skall bedömas och certifieras senast ovanstående datum, och mot bakgrund av att alla förberedelser måste slutföras, är det kanske inte välbetänkt att tidigarelägga genomförandet när det gäller utnämning av sjöfartsskyddsansvariga på fartyg, i hamnar och i rederier (senast den 1 mars 2004), antagande av skyddsplaner för fartyg och hamnanläggningar (senast den 1 maj 2004) och utfärdande av internationella sjöfartsskyddscertifikat för fartyg (senast den 1 juni 2004). EESK ger dock sitt fulla stöd till att det i god tid inrättas en enda nationell myndighet med ansvar för sjöfartsskyddet på fartyg och i hamnanläggningar senast den 1 januari 2004.

6. Slutsatser

6.1. EESK ser positivt på att man insett att gemenskapen måste vidta omfattande och enhetliga åtgärder för att förbättra sjöfartsskyddet. Kommittén stöder föresatsen att utforma beredningsplaner och vidta åtgärder som borgar för att man vid behov kan reagera effektivt.

6.2. EESK välkomnar kommissionens målmedvetenhet när det gäller att motarbeta alla unilaterala åtgärder som kan komma att påverka den internationella handeln. Kommittén ser också positivt på kommissionens strävan att uppnå ett avtal mellan EU och den amerikanska tullmyndigheten som baseras på de principer om ömsesidighet och icke-diskriminering som gäller för all handel mellan gemenskapen och USA.

6.3. Kommissionens plan att på sikt lägga fram ett lagförslag om kompletterande skyddsåtgärder för gemenskapens hamnar ges fullt stöd. EESK understryker specifikt behovet av att ge sjösäkerhetspolitiken en Medelhavsdimension som blir viktig i samband med EU:s utvidning.

6.4. EESK lyckönskar kommissionen till den innehållsrika analysen och till de åtgärder som föreslås för ett harmoniserat genomförande i rätt tid av IMO:s internationella åtgärder. Ett effektivt genomförande av IMO-åtgärderna utgör en enorm uppgift, särskilt i små hamnar, och innebär att de berörda parterna måste utföra ett intensivt förberedelsearbete och vidta åtgärder i god tid. Med tanke på det stora antalet hamnar och fartyg som skall bedömas före den 1 juli 2004 är det kanske inte välbetänkt att inom EU:s ramar tidigarelägga IMO:s datum för genomförande.

6.5. EESK anser att man bör vara uppmärksam på terrorismens konsekvenser på medellång sikt. Åtgärder för att minska riskerna och de ekonomiska konsekvenserna av nya angrepp bör vara både skyddseffektiva och tillväxtvänliga. I linje med de måttstockar som EESK föreslog i sitt förberedande yttrande (2002) vidhåller kommittén att genomförandet av de föreslagna åtgärderna måste vara tydligt, enhetligt och proportionerligt mot hotbilden, samt praktiskt.

6.5.1. EESK anser att det finns problem med de ekonomiska konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna och med de ökade försäkringskostnaderna i kristider. Kommittén hoppas att man genom att vidta dessa angelägna säkerhets- och kontrollåtgär-

der kommer att kunna mildra den bristande jämvikten mellan å ena sidan kostnader och å andra sidan den förväntade höjningen av säkerhetsnivån och minskningen av annan illegal verksamhet i hamnarna.

6.5.2. EESK vill varna för de enorma ekonomiska konsekvenser som genomförandet av IMO:s nya säkerhetsåtgärder kommer att leda till. Även om delar av dessa kostnader läggs på konsumenterna, är det en rättvisefråga att också statsmakterna bär en del av kostnaderna, eftersom terrorismen är en reaktion på staternas politik. Kommittén uppmanar därför kommissionen att anta en EU-plan för finansiering av vissa av dessa kostnader. För att uppnå detta uppmanar EESK kommissionen att göra en övergripande konsekvensanalys av de ekonomiska följderna av de utvidgade sjöfartsskyddsåtgärderna.

6.6. EESK stöder generellt förslaget att göra vissa av bestämmelserna i den frivilliga del B i IMO:s ISPS-kod obligatoriska. Utvidgningen av IMO-åtgärdernas räckvidd till att omfatta även nationell sjöfart måste emellertid klargöras, eftersom de kan avse alla fartyg som används vid resor av något slag, även korta färjeöverfarter

6.7. Vid fastställandet av åtgärdernas intensitetsgrad och tillämpningsområde bör man ta hänsyn till eventuella negativa effekter på personalens prestationsförmåga (trötthet, stress). Fartygsbesättningar och hamnarbetare får inte påverkas oskäligt av genomförandet av säkerhetsåtgärderna, t.ex. genom omotiverad utgallring av arbetstagare efter det att personalen genomgått säkerhetskontroller. Dessutom bör sjöfolk inte ges sådant kontrollansvar som vanligen faller på statsmakten.

6.8. EESK uppmanar kommissionen att vidta de åtgärder som krävs för att i god tid genomföra resultaten av det framgångsrika arbete inom Internationella arbetsorganisationen som har haft som mål att förbättra sjöfartsskyddsbestämmelserna för identifiering av sjöfolk (ILO:s konvention 185, som innebär ändring av konvention 108).

6.9. EESK vidhåller att en säkerhetskultur snarast bör utvecklas av alla dem som är verksamma i olika delar av transportkedjan. EESK är emellertid fast övertygad om att EU på medellång och lång sikt måste visa vägen på ett internationellt plan när det gäller att utveckla mer omfattande ramar för säkerheten som inte enbart syftar till att eliminera effekterna av terrorismen eller förhindrar den utan som också beaktar orsakerna till den.

Bryssel den 29 oktober 2003.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Roger BRIESCH