



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.1.2009  
KOM(2009) 2 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET**

**Evalueringsrapport om gennemførelse af direktivet om bedre havnesikring**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning .....	3
2.	Direktivets relevans.....	4
3.	Omfanget af evalueringen og anvendt metode.....	5
4.	Direktivets gennemførelse .....	5
4.1.	Gennemførelse i intern national ret.....	5
4.2.	De nationale foranstaltningers overensstemmelse med direktivet.....	6
5.	Nøglespørgsmål.....	6
5.1.	Havnegrænser.....	7
5.2.	Oplysninger fremkommet af havnesikringsvurderingen.....	7
5.3.	Kontrol og overvågning af havnesikringsplanerne og deres gennemførelse. ....	8
5.4.	Anerkendt sikringsorganisation .....	8
6.	Resumé.....	8
7.	Konklusion .....	9
	Bilag:.....	11
	Bilag I: Oversigt over medlemsstaternes gennemførelse af direktivet (pr. 15.10.2008) .....	12
	Bilag II: Oversigt over antallet af havne, der er omfattet af direktivet, pr. medlemsstat.....	13

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

## Evalueringsrapport om gennemførelse af direktivet om bedre havnesikring

### (EØS-relevant tekst)

#### 1. INDLEDNING

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/65/EF<sup>1</sup> af 26. oktober 2005 om bedre havnesikring (i det følgende benævnt "direktivet" eller "direktivet om bedre havnesikring") sigter navnlig mod at supplere de foranstaltninger, der blev vedtaget med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (FE) nr. 725/2004<sup>2</sup> af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter (i det følgende benævnt "forordningen").

Forordningens hovedformål er at gennemføre fællesskabsforanstaltninger til bedre sikring af skibe og havnefaciliteter mod kriminelle handlinger. Forordningen sigter mod at skabe et grundlag for en harmoniseret fortolkning og gennemførelse af de særlige foranstaltninger til bedre maritim sikkerhed, der blev vedtaget på Den Internationale Søfartsorganisations (OMI) diplomatiske konference i 2002, og for fællesskabskontrol heraf. Forordningen tager højde for ændringen af den internationale konvention fra 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS - Safety Of Life At Sea) og for indførelsen af den internationale kodeks om sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-kodeks - International Ship and Port facility Security). De foranstaltninger til maritim sikkerhed, som forordningen indfører, er kun en del af de foranstaltninger, der er nødvendige for at opnå et forsvarligt sikringsniveau i hele søfartstransportkæden. Forordningen omhandler nemlig kun sikringsforanstaltninger om bord på skibe og ved grænsefladen mellem skib og havn. Medlemsstaterne har først og fremmest opfyldt de forpligtelser, der følger af ISPS-kodeksen, før de har iværksat yderligere foranstaltninger inden for rammerne af direktivet.

Direktivet supplerer forordningens foranstaltninger ved at indføre et sikringssystem i hele havneområdet, der sigter mod opnåelsen af et højt og ensartet sikringsniveau i alle europæiske havne. Formålet med direktivet er at forbedre sikkerheden i de havneområder, der ikke er dækket af forordningen, og at sørge for, at forbedringen af sikkerheden i havnene supplerer de foranstaltninger, der er truffet i medfør af forordningen, uden at der derved skabes nye krav inden for de områder, som forordningen allerede dækker. For at opnå den bedst mulige beskyttelse af søfarts- og havnevirksomheder bør der træffes havnesikringsforanstaltninger, der gælder inden for de grænser, som den enkelte medlemsstat fastlægger for hver af sine havne, således at de sikringsforanstaltninger, der træffes i medfør af forordningen, understøttes af bedre sikkerhed i områder med havnevirksomhed. Foranstaltningerne gælder for alle havne, hvori der findes en eller flere havnefaciliteter, der er omfattet af forordningen.

Således er der med forordningen om sikring af skibe og havnefaciliteter og direktivet om havnesikring skabt en lovgivningsmæssig ramme til beskyttelsen af den maritime

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/65/EF af 26. oktober 2005 om bedre havnesikring - EUT L 310 af 25.11.2005, s. 28.

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter – EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

transportlogistikskæde mod attentater og lignende risici. Denne ramme, der går ud over de internationale forpligtelser, sigter mod at sikre det bedst mulige forebyggende sikringsniveau for den maritime transport, samtidig med at kapaciteten til at fremme og fortsætte handel på verdensplan bevares.

For at kontrollere medlemsstaternes anvendelse af forordningen og kontrollere foranstaltningernes, procedurernes og strukturernes effektivitet angående maritim sikring på nationalt niveau vedtog Kommissionen i 2005 forordning (EF) nr. 884/2005<sup>3</sup> om fastlæggelse af procedurer for Kommissionens inspektioner inden for maritim sikring. Den 9. april 2008 vedtog Kommissionen så forordning (EF) nr. 324/2008<sup>4</sup> om fastlæggelse af reviderede procedurer for Kommissionens inspektioner inden for maritim sikring, der også fastsætter "*procedurerne for Kommissionens overvågning af gennemførelsen af direktiv 2005/65/EF samtidig med inspektionerne i forhold til medlemsstaterne og havnefaciliteterne for så vidt angår havne...*". Denne forordning, der ophæver forordning (EF) nr. 884/2005, trådte i kraft den 1. maj 2008.

Direktivets artikel 19 nævner, at:

*"Senest den 15. december 2008 og derefter hvert femte år forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en evalueringsrapport på grundlag af bl.a. de oplysninger, der er fremkommet i medfør af artikel 13 [Gennemførelse og overensstemmelseskontrol]. I rapporten analyserer Kommissionen medlemsstaternes efterlevelse af direktivet og effektiviteten af de trufne foranstaltninger. Den fremsætter om nødvendigt forslag om supplerende foranstaltninger."*

Denne rapport evaluerer direktivets gennemførelse og effektiviteten af de trufne foranstaltninger.

## 2. DIREKTIVETS RELEVANS

Direktivet anvendes på alle havne inden for en medlemsstats område, hvor der findes en eller flere havnefaciliteter, der er omfattet af en godkendt sikringsplan for havnefaciliteter i henhold til forordning (EF) nr. 725/2004.

Direktivet finder anvendelse på omkring 750 havne i EU (se bilag II). Den geografiske fordeling er dog meget ulige, da 80 % af havnene (590) findes i syv medlemsstater (Det Forenede Kongerige, Italien, Grækenland, Danmark, Spanien, Tyskland og Frankrig<sup>5</sup>). Varer, der indføres via havne i EU til alle medlemsstaterne<sup>6</sup>, indføres via disse syv landes havne og via havnene i Belgien og Holland.

På Kommissionens tjenestegrenes initiativ blev der i september 2006 organiseret et seminar, hvor medlemsstaterne og Kommissionen udvekslede oplysninger om den nærmere gennemførelse af direktivet. Disse uformelle udvekslinger førte også til, at de ansvarlige for

---

<sup>3</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 884/2005 af 10. juni 2005 om fastlæggelse af procedurer for Kommissionens inspektioner inden for maritim – EUT L 148 af 11.6.2005, s. 25.

<sup>4</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 324/2008 af 9 april 2008 om fastlæggelse af reviderede procedurer for Kommissionens inspektioner inden for maritim – EUT L 98 af 10.4.2008, s. 5.

<sup>5</sup> Se bilag II. Listen med medlemsstaterne er opstillet i faldende orden ud fra antallet af de havne i medlemsstaten, hvorpå direktivet finder anvendelse.

<sup>6</sup> Indførslen af varer via havnene i disse 7 medlemsstater udgjorde i 2006 66 % af den samlede maritime indførsel af varer i EU27 (kilde: Eurostat).

den maritime sikring i medlemsstaterne styrkede deres kontakter, uddybede spørgsmålene vedrørende direktivets gennemførelse<sup>7</sup> og påbegyndte udveksling af informationer om foranstaltningerne og den praktiske gennemførelse af direktivet, og derved bidrog de også til at højne sikringsstandarderne i de områder, hvor havnene har kompetence, navnlig i de områder, der grænser op til havnene eller giver adgang til havnene.

### **3. OMFANGET AF EVALUERINGEN OG ANVENDT METODE**

For at udarbejde denne rapport opfordrede Kommissionen i begyndelsen af sommeren 2008 medlemsstaterne til at svare på et spørgeskema<sup>8</sup> om anvendelse og gennemførelse af direktivet. Tyve medlemsstater (ud af de 22, der skulle gennemføre direktivet) har udfyldt spørgeskemaet.

Kommissionen har ligeledes indledt overvågningen af gennemførelsen af direktiv 2005/65/EF inden for rammerne af inspektion af havnesikring. Siden sommeren 2008 står Kommissionen for overvågningen af gennemførelsen af direktivet, for så vidt angår havne i henhold til forordning (EF) nr. 324/2008, samtidig med at der på medlemsstatsniveau foretages inspektioner af havneinstallationerne. I midten af oktober 2008 var der foretaget fire inspektioner af gennemførelsen af direktivet i fire forskellige medlemsstater.

Forordning (EF) nr. 324/2008 om reviderede procedurer for inspektioner inden for maritim sikring er af nyere dato, og da flere medlemsstater er bagud med gennemførelsen af direktivet og iværksættelsen af direktivets foranstaltninger, er det for tidligt at drage endelige konklusioner om direktivets virkning. Denne rapport fokuserer derfor på gennemførelsesproblemerne og resultaterne på kort sigt.

### **4. DIREKTIVETS GENNEMFØRELSE**

#### **4.1. Gennemførelse i intern national ret**

Direktivet, der blev vedtaget den 15. oktober 2005, er blevet gennemført med forsinkelse i medlemsstaternes ret i 2007 og 2008. De fleste af de 22 medlemsstater<sup>9</sup>, der skulle gennemføre direktivets bestemmelser i national ret, har først gjort det efter udløbet af fristen, der var fastsat til den 15. juni 2007. Kun seks medlemsstater underrettede Kommissionen om de nationale foranstaltninger før denne tidsfrist for gennemførelse, og seks andre medlemsstater fulgte hurtigt efter. I gennemsnit var forsinkelsen med gennemførelsen af direktivet på seks måneder<sup>10</sup>. Kommissionens tjenestegrene har indledt ti overtrædelsesprocedurer for manglende indberetning af national gennemførelse af direktivet, hvilket har ført til, at Kommissionen sendte ti åbningsskrivelser den 1. august 2007 og seks begrundede udtalelser mellem november 2007 og februar 2008. Den 1. januar 2008 manglede seks medlemsstater stadig at vedtage de nationale foranstaltninger til gennemførelse af

---

<sup>7</sup> For eksempel afgrænsning af havnenes sikringsområde, sikring af vandoverfladen, overvågning af adgangen til havnene og koordinering på tværs af de forskellige indsatsgrupper inden for medlemsstaterne.

<sup>8</sup> Dokument MARSEC 2316 (udleveret på Det Maritime Sikringsudvalgs møde den 27. juni 2008). Den 20. oktober 2008 havde Letland og Malta endnu ikke sendt et udfyldt spørgeskema retur.

<sup>9</sup> Da dette direktiv vedrører søhavne, finder forpligtelserne heri ikke anvendelse på Østrig, Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Luxembourg eller Slovakiet (betragtning nr. 18).

<sup>10</sup> Indberetningstidspunkterne for gennemførelsesforanstaltningerne er opført i skemaet i bilag I.

direktivet og at underrette Kommissionen herom. Kommissionen besluttede den 18. september 2008 at indbringe de to sidste medlemsstater<sup>11</sup> for Domstolen for manglende meddelelse om nationale gennemførelsesforanstaltninger inden for den fastsatte frist.

At forberedelsen af og gennemførelsen af nationale foranstaltninger til gennemførelse af direktivet har været forsinket har haft vidtrækkende konsekvenser, da de kompetente myndigheder ikke har kunnet udføre deres arbejde med den praktiske gennemførelse af direktivet, så længe de nationale foranstaltninger ikke var endeligt fastlagt og vedtaget.

#### **4.2. De nationale foranstaltningers overensstemmelse med direktivet**

Da medlemsstaterne forsinket har gennemført direktivet i national ret, har Kommissionen endnu ikke været i stand til at fuldende en grundig undersøgelse af foranstaltningernes overensstemmelse med direktivets bestemmelser. Ud fra en foreløbig analyse kan det siges, at medlemsstaterne som helhed har gennemført direktivet i national ret på passende vis, men den praktiske gennemførelse af direktivets relevante bestemmelser mangler tit at blive udmøntet lokalt, hvilket også fremgår af de første kontrolbesøg<sup>12</sup> angående anvendelsen af direktivet i havnene, som Kommissionens inspektører har foretaget.

Så snart tjenestegrenene råder over alle nationale tekster (dvs. slutningen af 2008, de første måneder af 2009), vil Kommissionens tjenestegrene foretage en grundigere undersøgelse af de nationale foranstaltninger til gennemførelse af direktivet og af alle senere bestemmelser, medlemsstaterne vil træffe, så det bliver muligt at foretage en samlet vurdering af hver medlemsstats nationale foranstaltningers overensstemmelse med de relevante artikler i direktivet.

Arbejdsprogrammet for Kommissionens inspektioner af maritim sikkerhed vil i 2009 systematisk omfatte en kontrol af, at de procedurer, der anvendes til gennemførelsen af direktivet, er korrekt iværksat.

### **5. NØGLESPØRGSMÅL**

Efter de tragiske begivenheder i 2001 (den 11. september i New York og Washington), i 2004 (den 11. marts i Madrid) og i 2005 (den 7. juli i London) og de bekymringer, der blev skabt, er direktivet om havnesikring en foranstaltning, der styrker alle transportmådernes sikkerhed navnlig ved at styrke den retlige ramme og forbedre forebyggelsesmekanismerne.

Direktivet fastsætter – i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet – at medlemsstaterne selv fastlægger afgrænsningerne for hver havn, og de kan selv beslutte at anvende direktivet på tilgrænsende områder. Medlemsstaterne skal også sørge for, at der korrekt udarbejdes forsvarlige havnesikringsvurderinger og -planer. Medlovgiverne ville tage udgangspunkt i de samme sikringsstrukturer og -organer som forordningen, så der gælder samme sikringsordning for hele den maritime logistikkæde fra skibet via terminalerne til havneområdet. Med denne tilgang skulle der kunne opnås enklere procedurer og skabes synergi mellem de forskellige tjenester i medlemsstaterne, der er ansvarlige for den maritime sikkerhed.

---

<sup>11</sup> Estland og Det Forenede Kongerige.

<sup>12</sup> 4 havne i 4 forskellige medlemsstater blev inspiceret i september og oktober 2008, og ingen steder var det forberedende evalueringsarbejde til udarbejdelse og vedtagelse af en sikkerhedsplan påbegyndt.

Dette kapitel omhandler de vigtigste spørgsmål, som evalueringen har rejst.

## **5.1. Havnegrænser**

Havnene er meget forskellige hvad angår status, ejerskab, størrelse, funktion og geografiske karakteristika. Det er svært at skabe en typologi, så meget mere som der inden for de fleste havnes havneområde er mange forskellige aktiviteter (handel, industri...). Forskellen er meget stor mellem en "traditionel" havn, som havnebyen har udviklet sig ud fra, og en "moderne" havn, der er anlagt for sig selv og er direkte forbundet til baglandet og til andre kommunikations- og transportveje. Visse havneområders forskelligartede geografiske karakteristika, deres placering i det bymæssige område og eventuel industri og handel på området gør det ofte vanskeligt at afgrænse havneområdet med hensyn til sikringsforanstaltninger.

Problemet med at afgrænse de havneområder, hvorpå direktivet finder anvendelse, har medført, at medlemsstaterne har fulgt forskellige tilgange. Havnemyndighederne har været konsulteret og involveret for at bestemme grænserne for havneområdet. I visse medlemsstater er denne grænse fastlagt ud fra visse myndigheders eksisterende kompetence eller visse havneinstallationer, mens andre medlemsstater kun har inddraget de aktiviteter, der er direkte forbundet med de maritime aktiviteter, hvilket gør det muligt at udelade de havneområder, der vedrører lystsejls, beboelsesområder og handelsmæssige og industrielle aktiviteter fra direktivets anvendelsesområde.

Det skal fremhæves, at de havne, som direktivet omfatter, er havne, hvor der er havneinstallationer, der er omfattet af en godkendt sikkerhedsplan i henhold til forordning (EF) nr. 725/2004, og at medlemsstaterne ofte har afgrænset havnene i hvert enkelt tilfælde og ud fra den lokale situation. Ved oprettelsen af et sikringssystem i hele havneområdet skal der tages hensyn til den nødvendige strukturelle og historiske tilstedeværelse af handelsmæssige aktiviteter, fiskeri og lystsejls. Terrorattentater kan beskadige transportsystemet alvorligt, ramme personer på havnen og den lokale befolkning, men de sikringsforanstaltninger, der træffes, navnlig med hensyn til den første af de tre sikkerhedsniveauer, sikrer på en fleksibel måde den nødvendige handelsmæssige aktivitet og personernes frie bevægelighed.

## **5.2. Oplysninger fremkommet ved havnesikringsvurderingen**

Havnesikringsvurderingen er endnu ikke gennemført i alle havne, hvilket især skyldes manglen på national lovgivning. Arbejdet med at vurdere havnesikkerheden skal bestemme de bygninger og den infrastruktur, der skal beskyttes, på baggrund af den risiko for kriminelle handlinger, havneinstallationerne er udsat for. Når infrastrukturernes potentielle sårbarhed er fastlagt, består den næste fase i at udarbejde og iværksætte de hensigtsmæssige foranstaltninger, der kan formindske risiciene på alle tre risikoniveauer (normal, stigende, høj) navnlig ved at tage det tekniske udstyr i brug, der er hensigtsmæssigt for den enkelte havn. Vurderingen skal afsluttes med, at afgrænsningen af hver havn fastlægges, og der fremsættes forslag til foranstaltninger til bedre havnesikring, der bør iværksættes således, at der tages højde for de identificerede trusler og risici.

I mange medlemsstater rettes denne vurdering til et lokalt havnesikringsudvalg, som havnesikringsmyndigheden har formandskabet for. Dette lokale havnesikringsudvalg består normalt af repræsentanter fra de lokale myndigheder, der arbejder på havnen og bidrager til sikringen (politi, kystvagt, søfartsmyndighed, told, gendarmeri osv.). Den kompetente myndighed tager ofte først stilling til vurderingen og havnesikringsplanen efter at have hørt

dette lokale udvalg. Det har vist sig, at et samarbejde mellem alle sikringsansvarlige er en nødvendig forudsætning både for udarbejdelsen af vurderingerne og for iværksættelsen af planerne.

Direktivet fastlægger endvidere, at medlemsstaterne skal udpege en havnesikringsofficer for hver enkelt havn. Disse havnesikringsofficerer udpeges af de kompetente myndigheder og fungerer som kontaktpunkt i spørgsmål vedrørende havnesikring. Medlemsstaterne er af den opfattelse, at en uddannelse i sikring var nødvendig, inden disse sikringsofficerer blev udpeget. Selvom direktivet ikke omtaler uddannelse af disse officerer, er situationen generelt den, at sikkerhedsofficerernes kundskaber kontrolleres, og de får udstedt et kvalifikationsbevis.

### **5.3. Kontrol og overvågning af havnesikringsplanerne og deres gennemførelse**

I henhold til direktivets artikel 13 skal medlemsstaterne sikre en kontrol, hvormed der kan føres det fornødne regelmæssige tilsyn med havnesikringsplaner og deres gennemførelse.

Medlemsstaterne har generelt overdraget denne opgave til en central administration, der udfører eller får udført revisioner og inspektioner (anmeldt eller uanmeldt) i havnene for at sikre, at planerne lever op til lovgivningen, at de iværksatte sikringsforanstaltninger opfylder kravene i planen, og at der er truffet og iværksat alle nødvendige foranstaltninger.

Derudover yder de nationale myndigheder generelt en vigtig støtte til havnene og de kompetente myndigheder ved at rådgive og assistere dem navnlig i udarbejdelsen af planerne og på de lokale sikringsudvalgs møder.

### **5.4. Anerkendt sikringsorganisation**

Anerkendte sikringsorganisationer, der opfylder betingelserne i direktivet bilag IV, kan høres og anvendes til at gennemføre vurderingerne og forberede planerne. En anerkendt sikringsorganisation, som har udført en havnesikringsvurdering eller en revision af en sådan vurdering for en havn, kan dog ikke udarbejde eller revidere havnesikringsplanen for den samme havn.

Muligheden for at anvende anerkendte sikringsorganisationer (RSO) varierer fra én medlemsstat til en anden. Nogle medlemsstater mener, at de anerkendte sikringsorganisationer, der opfylder kravene i direktivet, kan gennemføre havnevurderingerne og forberede havnesikringsplanerne, men flere medlemsstater mener modsat, at havnene og havneinstallationerne er infrastrukturer, der er vitale for den nationale sikkerhed, og at ansvaret derfor derfor ikke kan uddelegeres. Det er især tilfældet i de medlemsstater, der råder over tilstrækkelig administrativ kapacitet til, at de kompetent og effektivt kan opfylde deres forpligtelser uafhængigt. Spørgsmålet om anvendelse af anerkendte sikringsorganisationer er et komplekst spørgsmål, og det vil tage tid, før der kan drages konklusioner med hensyn til omkostningerne ved og graden af tillid til kvaliteten af disse organisationers arbejde.

## **6. RESUMÉ**

Selvom direktivet blev vedtaget under førstebehandlingen med stor støtte fra Europa-Parlamentet og med enstemmighed i Rådet, og selvom perioden for gennemførelse i national ret blev forlænget til 18 måneder (i stedet for 12 måneder i Kommissionens oprindelige forslag), har de fleste berørte medlemsstater først gennemført direktivet efter udløbet af denne



tidsfrist eller med stor forsinkelse, der kun blev formindsket, efter at der blev indledt overtrædelsesprocedurer.

Det overordnede indtryk er ikke desto mindre, at de vigtigste bestemmelser i direktivet, der rækker videre end de internationale forpligtelser, er blevet omsat i medlemsstaternes lovgivning. Den praktiske gennemførelse støder dog stadigvæk på organisatoriske og funktionelle problemer vedrørende selve havnene. De lokale administrationer har endnu ikke alle de elementer, der er nødvendige for at fortsætte den praktiske gennemførelse af direktivet.

De vigtigste problemer vedrører, hvordan havneafgrænsningerne skal fastlægges. Afgrænsningerne fastlægges for hver enkelt havn ud fra de resultater og oplysninger, som havnesikringsvurderingen giver. At der er mange aktører på havnen, at havneinstallationerne og –infrastrukturene har forskellig retlig status, at områder, der ikke har noget med havnens handelsmæssige aktiviteter at gøre, helt eller delvis kan være placeret på havneområdet, og at det er nødvendigt at skabe synergi omkring et sikringsmål, alle forstår og accepterer, er alle faktorer, der både vanskeliggør gennemførelsen af havnesikringsvurderingerne, og gør dem tidskrævende.

## **7. KONKLUSION**

Kommissionens erfaringer med anvendelsen af direktivet er af forholdsvis nyere dato, og det er endnu for tidligt at foretage en endelig evaluering af direktivets virkninger.

Efter det store arbejde med at gennemføre de bestemmelser, der sigter mod at forbedre sikkerheden for skibe og for havneinstallationer, som medlemsstaterne har udført siden 2004, står medlemsstaterne over for en ny udfordring, idet de skal supplere deres sikringsforanstaltninger på havneområderne for at sikre et højt og ensartet sikkerhedsniveau i alle EU-havnene. Medlemsstaternes arbejde med at gennemføre direktivet lokalt bør fortsættes, ikke kun for at fuldende de lovgivningsmæssige rammer om maritim sikkerhed, men især for at styrke sikkerheden i de maritime områder og havneområderne og for at sikre en maksimal beskyttelse af de aktiviteter, der udføres på disse områder, inden for hver enkelt havns område. Med hensyn til sikring er det værd at huske på, at logistikkæden ikke er stærkere end det svageste led.

På baggrund af sine konklusioner minder Kommissionen om, at sikringen af havnene og de tilgrænsende områder er af afgørende betydning for den globale maritime transports sikkerhed. Ingen vil i dag lade sine passagerer eller varer ankomme til en havn, der ikke er "sikker". For at holde havnene sikre og for at sikre et højt og ensartet sikringsniveau i alle europæiske havne skal medlemsstaterne udvise særlig årvågenhed, og alle involverede aktører skal forfølge disse mål. Det er grunden til, at når det drejer sig om sikring af de maritime områder og havneområderne, er det nødvendigt fortsat at arbejde på en stadig forbedring af foranstaltningerne, der sigter mod forebyggelse og beskyttelse og reaktionsevne over for nye trusler om terror, sørøveri og andre kriminelle handlinger. Derfor vil arbejdsprogrammet for Kommissionens inspektioner af maritim sikring i 2009 systematisk omfatte en kontrol af, at de procedurer, der anvendes til gennemførelsen af direktivet, er korrekt iværksat.

Derudover foreslår Kommissionen, at der foretages en undersøgelse af de begrænsninger, som de kompetente myndigheder møder i forbindelse med iværksættelsen af sikringsforanstaltningerne. Denne undersøgelse skal også opstille en objektiv liste over havnetyper og undersøge - under bedst mulig hensyntagen til de involverede parter interesser - hvordan de krav, der stilles til sikringsforanstaltningernes iværksættelse, integreres i

kampen mod kriminelle handlinger og skadevirkningerne heraf. Undersøgelsen skal nødvendigvis fokusere på interaktionen mellem de forskellige aktiviteter på havnene, hvad enten det drejer sig om handel, industri, beboelse eller andre nautiske aktiviteter som fiskeri og lystsejls, der har en direkte eller indirekte virkning på sikkerheden i havnen. Når de forskellige typer havne er identificeret, bør der udarbejdes hensigtsmæssige metodologier for at sikre, at der er den nødvendige ligevægt mellem de fundamentale frihedsprincipper og iværksættelsen af vigtige foranstaltninger til mindskelse af havnenes sårbarhed og imødegåelse af truslerne, så den bedste beskyttelse – alt efter vurderingen af risikoniveauet – sikres for alle brugere af havnen, den maritime transport, den europæiske økonomi og samfundet som helhed.

**BILAG:**

**Bilag I:** Oversigt over medlemsstaternes gennemførelse af direktivet

**Bilag II:** Oversigt over antallet af havne, der er omfattet af direktivet, pr. medlemsstat

**BILAG I : OVERSIGT OVER MEDLEMSSTATERNES GENNEMFØRELSE AF  
DIREKTIVET (PR. 15.10.2008)**

**Meddelelse af samtlige nationale foranstaltninger til gennemførelse af direktivet**

Gennemførelsesfrist: 15.6.2007 (artikel 18)

Medlemsstat (1)	Gennemførelse af direktivet i national ret (4)	Traktatbrudsprocedure indledt		
		Åbnings- skrivelse fremsendt	Begrundet udtalelse fremsendt	Beslutning om indbringelse for Domstolen
<b>Belgien</b>	27.4.2007			
<b>Bulgarien</b>	<b>28.8.2007</b>	<b>1.8.2007</b>		
<b>Cypern (5)</b>	<b>27.7.2007</b>	<b>1.8.2007</b>		
<b>Tyskland</b>	<i>Ufuldstændig 7/8 (2)</i>	<b>1.8.2007</b>	<b>29.2.2008</b>	
<b>Danmark</b>	10.7.2007			
<b>Estland</b>	-	<b>1.8.2007</b>	<b>28.11.2007</b>	<b>18.9.2008</b>
<b>Grækenland</b>	<b>15.1.2008</b>	<b>1.8.2007</b>		
<b>Spanien</b>	<b>9.1.2008</b>	<b>1.8.2007</b>	<b>28.11.2007</b>	
<b>Finland</b>	12.6.2007			
<b>Frankrig</b>	16.7.2007			
<b>Irland</b>	18.7.2007			
<b>Italien</b>	<b>10.11.2007</b>	<b>1.8.2007</b>		
<b>Litauen</b>	31.1.2007			
<b>Letland</b>	31.8.2006			
<b>Malta</b>	<b>10.1.2008</b>	<b>1.8.2007</b>	<b>28.11.2007</b>	
<b>Nederland</b>	13.6.2007			
<b>Polen</b>	<b>30.9.2008</b>	<b>1.8.2007</b>	<b>29.2.2008</b>	
<b>Portugal</b>	21.11.2006			
<b>Rumænien</b>	14.6.2007			
<b>Sverige</b>	30.5.2007			
<b>Slovenien</b>	26.5.2007			
<b>Forenede Kongerige</b>	<i>Delvis (3)</i>	<b>1.8.2007</b>	<b>28.11.2007</b>	<b>18.9.2008</b>

1) Da direktivet vedrører søhavne gælder forpligtelserne ikke for Østrig, Tjekkiet, Ungarn, Luxembourg og Slovakiet (betragtning 18).

(2) Efter Tysklands forbundsstatsregler har delstaterne kompetencen til at gennemføre direktivet. I øjeblikket har 7 af de 8 delstater, der skal gennemføre direktivet vedtaget gennemførelsesforanstaltninger, som Kommissionen har fået meddelelse om. Den 14.10.2008 meddelte de tyske myndigheder, at de resterende foranstaltninger ville blive vedtaget senest i december 2008 (Niedersachsen).

(3) Den 3.9.2008 gav de britiske myndigheder meddelelse om gennemførelsesforanstaltninger for Gibraltar alene. Foranstaltningerne for Storbritannien og Nordirland er under forberedelse, men endnu ikke endeligt vedtaget.

4) Meddelelserne fra medlemsstaterne er indført i Kommissionens database, som føres af Generalsekretariatet.

5) For Cyperns vedkommende krydsede de nationale gennemførelsesforanstaltninger og åbningskrivelsen hinanden, og traktatbrudsproceduren blev straks henlagt.

**BILAG II : OVERSIGT OVER ANTALLET AF HAVNE, DER ER OMFATTET AF  
DIREKTIVET, PR. MEDLEMSSTAT**

Medlemsstat	Antal havne iflg. direktivet (1)	Antal havne > 1 Mt eller > 1 Mpass./år	Medlemsstat	Antal havne iflg. direktivet (1)	Antal havne > 1 Mt eller > 1 Mpass./år
Østrig	ikke relevant (2)	-	Italien	90	28
Belgien	4	4	Litauen	2	1
Bulgarien	17	2	Luxembourg	ikke relevant (2)	-
Cypern	3	1	Letland	6	2
Tjekkiet	ikke relevant (2)	-	Malta	5	2
Tyskland	62	17	Nederland	20	12
Danmark	79	16	Polen	9	4
Estland	14	4	Portugal	17	6
Grækenland	81	9	Rumænien	11	8
Spanien	78	31	Sverige	27	26
Finland	14	14	Slovenien	1	1
Frankrig	47	18	Slovakiet	ikke relevant (2)	-
Ungarn	ikke relevant (2)	-	Forenede Kongerige	153	51
Irland	18	6	<b>I ALT</b>	<b>754</b>	<b>263</b>

1) Kilden til tallene er de lister over berørte havne, medlemsstaterne har indsendt, jf. direktivets artikel 12.

2) Direktivet omfatter søhavne, så dets forpligtelser gælder ikke for Østrig, Tjekkiet, Ungarn, Luxembourg og Slovakiet (betragtning 18).