

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamuse, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja ministrite nõukogu direktiivi muudetud projekti sadamaohutuse tugevdamise kohta.

COM(2004) 393 final — 2004/0031 (COD)

(2005/C 120/06)

Euroopa Liidu Ministrite Nõukogu otsustas 11. juunil 2004 vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 80(2) konsulteerida Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega ülalmainitud teemal.

Antud ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna osakond võttis arvamuse vastu 5. oktoober 2004. a. Raportöör oli **pr dr Bredima Savopoulou**.

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee võttis 412. plenaaristungil 27.—28. oktoobril 2004. a (27. oktoobri 2004 istungjärgul), käesoleva arvamuse vastu 169 poolt- ning 6 jäi erapooletuks:

1. Sissejuhatus

1.1 Peale 11. septembri 2001 ja 11. märtsi 2004 terrorirünnakuid sai maailma avalikkusele selgeks, et terrorismivastane võitlus töötab kesta kaua. Volinik De Palacio nõudis liiga varajases faasis, et EMSK koostaks uurimusliku transporditurvalisuse teemalise arvamuse. EMSK pakkus välja terve seeria⁽¹⁾ Euroopa transporditurvalisuse poliitika arengusuundi ja märgib rahuloluga, et komisjon on need heaks kiitnud.

1.2 Komisjoni meretranspordi turvalisuse tõstmist käsitleva teatise ning laevade ja sadamaobjektide turvalisuse suurendamist käsitleva määruse ettepaneku jätkuks koostas EMSK sadamterminalide turvalisust käsitleva arvamuse.⁽²⁾

1.3 EMSK võttis 30. juunil 2004 vastu uue sadamaohutuse tugevdamisele suunatud direktiivi projekti käsitleva arvamuse.⁽³⁾ See direktiivi projekt sisaldab täiendavaid turvalisuse meetmeid toetamiseks laevade ja sadamaobjektide turvalisuse suurendamist käsitleva määruse kohases ettepanekus sisalduvaid meetmeid, tagades kogu sadamaala kuulumise turvatsooni.

2. Komisjoni ettepanek

2.1 Nõukogus toimunud sadamaohutuse tugevdamisele suunatud direktiivi projekti arutelu põhjal⁽⁴⁾ pakkus komisjon välja muuta artiklit 7 nii, et riskianalüüsile toetuv sadama turvalisuse plaan tagaks, et pädevad riiklikud asutused viiksid läbi ka isikuid transportivate laevade laadimisel kasutusel olevat autode ja kaubaautode osas adekvaatseid turvalisuse kontrollid.

2.2 Ettepanek kehtib nii rahvuslikus kui rahvusvahelises liikluses olevate segakasutusega (nii isikute kui kaupade transport)

parvlaevade kohta. Rahvusvahelise transpordi puhul peavad vastavad liikmesriigid riskide hindamisel koostööd tegema.

3. Üldised tähelepanekud

3.1 EMSK on kindlalt tasakaalustatud lähenemise poolt, st turvalisuse tuleb tagada ilma kaupade vaba liikumist ohustamata. Ta mõistab komisjoni muret, mis väljendub antud direktiivi projekti täienduseks välja pakutud kaheksandas paragrahvis.

3.2 Kooskõlas oma eelnevate arvamustega on EMSK täiesti nõus sadamaohutuse tugevdamist käsitleva direktiivi projekti muutmise. EMSK kinnitab uuesti, et transpordi logistiline külg peab olema tervikuna turvalisuse meetmetega hõlmatud ja seda ilma ühegi lüngata, isegi siis kui absoluutset turvalisust ei ole võimalik tagada. On vaja eelistada isikute transporti, sest terrorirünnaku korral kannaks just see transpordiliik, inimelusid arvestades, kõige raskemaid kaotusi.

3.2.1 Segakasutusega praamid on terrorismiohu suhtes eriti kehvas olukorras, iseäranis isikute transpordiga tegelemise puhul. Tegelikult võib segakasutusega praamil olev auto turvalisuse mõttes muutuda lausa moodsaks "Trooja hobuseks".

3.2.2 Kasutusele on vaja võtta adekvaatseid turvalisuse meetmeid tagamiseks, et segakasutusega praamidil olevad autod ja kaubaautod ei kujutaks endast mingit ohtu. Need meetmed tuleb enne laevade laadimist kasutusele võtta sadamas või viimaste lähistel ning viisil, mis kõige vähem häiriks normaalset tööd.

⁽¹⁾ ELT C 61, 14.3.2003, lk 174

⁽²⁾ COM(2003) 229 final — ELT C 32, 5.2.2004, lk 21

⁽³⁾ COM(2004) 76 final — ELT C 241, 28.9.2004

⁽⁴⁾ COM(2004) 393 lõplik

3.2.3 Isikuid transportivatele segakasutusega praamidele minevate autode ja kaubaautode turvalisuse kontroll toob viimastele kaupade pealelaadimise iseloomu tõttu kaasa teatud raskusi. Pikaajalised kogemused näitavad, et eelpoolmainitud tegevuse tõhususe säilitamiseks on sõidukite kauba kontrolli vajalik teostada sadama alal enne nende minekut laevale, sest nii on võimalik kasutada kõrgetasemelist turvalisuse tehnikat ja hästikvalifitseeritud personali.

3.3 EMSK soovib kontrolli tulemustega liituvale vastutusele tähelepanu juhtida. On selge, et vastutus autode ja kaubaautode turvalisuse kontrolli eest peab lasuma vastavatel pädevatel riiklikel asutustel ning mitte laeval, kes sõidukid pärast peale võtab.

3.4 Merel ja sadamas töötavate ning turvalisuse kontrolliga seotud isikute kindlaks tegemist tuleb läbi viia praktikale orienteeritult, ilma kaubandustegevust oluliselt segamata.

3.5 EMSK märgib, et muudatusettepaneku tõttu on komisjon koostöös vastavate riiklike asutustega otsustanud alustada kontrole, eesmärgiga tuvastada ja kontrollida, kuus kuud peale pakutud direktiivi vastuvõtmist, antud direktiivi raames rakendatavate riiklike tegevuskavade kontrollimehhanisme. Ta toonitab, et ELi sadamad, ent ka ühendusevälised sadamad tuleb kohandada nii ruttu kui võimalik vastavaks uutele sadamatermiinide turvaeeskirjadele, mis jõustusid 1. juulil 2004 (ISPS-kood).

3.6 Lisaks rõhutab EMSK, et sadamaohutuse majanduslikku külge tuleb koheselt käsitleda ELi tasandil ja välja tuleb töötada transpordi turvalisuse ühtlustatud kontseptsioon, selleks et vältida transpordiettevõtetevahelise konkurentsi moonutamist, seda eriti roro-transpordi kahjuks. Komisjonile esitatakse palve koostada terviklik mõjude hinnang sadamaohutuse meetmete rakendamise finantsmõjude kohta ja töötada välja ELi regulatsioon antud meetme teostamise finantseerimiseks (sel määral kui see on vajalik).

Brüssel, 27. oktoober 2004.

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee

president

Anne-Marie SIGMUND
