

Nuomonė dėl Iš dalies pakeisto Europos Parlamento ir Tarybos pasiūlymo dėl direktyvos dėl uostų apsaugos didinimo

KOM (2004) 393 galutinis – 2004/0031 (COD)

(2005/C 120/06)

2004 m. birželio 11 d. Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 80 straipsnio 2 dalimi, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialiniu komitetu dėl Iš dalies pakeisto Europos Parlamento ir Tarybos pasiūlymo dėl direktyvos dėl uostų apsaugos didinimo

Transporto, energijos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu parengimą, 2004 m. spalio 5 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėja – **dr. Bredima**.

Savo 412-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2004 m. spalio 27 - 28 d. (2004 m. spalio 27 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, 169 nariams balsavus „už“ ir 6 susilaikius, priėmė šią nuomonę.

1. Įžanga

1.1 Po 2001 m. rugsėjo 11 d. ir 2004 m. kovo 11 d. teroro aktų pasaulis suprato, kad karas prieš terorizmą tęsis ilgai. Komisarė De Palacio gana anksti paprašė EESRK pateikti aiškinamąją nuomonę dėl transporto apsaugos. EESRK nustatė tam tikrus būsimos ES transporto apsaugos politikos kriterijus ⁽¹⁾ ir su pasitenkinimu pažymi, kad Komisija juos patvirtino.

1.2 Remdamasis ES komunikatu dėl jūrų transporto apsaugos didinimo ir Reglamentu dėl laivų ir uosto įrenginių apsaugos, EESRK pateikė nuomonę ⁽²⁾ dėl uosto terminalų apsaugos.

1.3 2004 m. birželio 30 d. EESRK priėmė kitą nuomonę ⁽³⁾ dėl pasiūlytos Direktyvos dėl uostų apsaugos didinimo. Pasiūlytoji direktyva papildė apsaugos priemones, numatytas Reglamentu dėl laivų ir uosto įrenginių apsaugos didinimo, užtikrindama, kad apsaugos tvarka bus taikoma visam uostui.

2. Komisijos pasiūlymas

2.1 Atsižvelgdama į Taryboje vykusias diskusijas dėl Direktyvos dėl uosto apsaugos didinimo projekto, Komisija siūlo ⁽⁴⁾ iš dalies pakeisti 7 straipsnį, kuris numato, kad uosto apsaugos planas užtikrins, kad, remiantis rizikos įvertinimu, kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos vykdys atitinkamą į laivus, kurie plukdo keleivius, pakraunamų lengvųjų automobilių ir krovininių transporto priemonių, apsaugos kontrolę.

⁽¹⁾ OL C 61, 2003 3 14, p. 174.

⁽²⁾ KOM (2003)229 galutinis – OL C 32, 2004 2 5, p. 21.

⁽³⁾ KOM (2004)76 galutinis – OL C 241, 2004 9 28.

⁽⁴⁾ KOM(2004) 393 galutinis

2.2 Šis pasiūlymas taikomas ro-ro tipo laivams, plaukiojantiems vidaus ir tarptautiniais keliais. Antruoju atveju suinteresuotosios valstybės narės bendradarbiaus vertindamos riziką.

3. Bendros pastabos

3.1 EESRK tvirtai pasisako už subalansuotą požiūrį į apsaugos užtikrinimą, kuris nevaržo laisvos prekybos srautų. Todėl jis supranta Komisijos susirūpinimą, išdėstytą aštuntoje siūlomos Direktyvos nuostatoje.

3.2 Atsižvelgdamas į ankstesnes nuomones, EESRK visiškai sutinka su siūlomu daliniu Direktyvos dėl uosto apsaugos didinimo projekto pakeitimu. Nors visiško saugumo pasiekti neįmanoma, EESRK kartoja, kad apsaugos priemonės turi būtų taikomos visai logistinei transporto grandinei, taip užtikrinant, kad neliks silpnų grandžių. Pirmenybė turėtų būti teikiama keleiviniam transportui, kur teroro aktų pasekmės būtų sunkiausias, nes būtų rizikuojama žmonių gyvybėmis.

3.2.1 Ro-ro tipo laivai, visų pirma tie, kurie plukdo keleivius, yra ypač menkai apsaugoti nuo teroro aktų. Iš tikrųjų, į ro-ro tipo keltą pakrauti automobiliai saugumo prasme gali tapti šiuolaikiniu „Trojos arkliu“.

3.2.2 Reikėtų imtis atitinkamų priemonių, užtikrinant, kad ro-ro tipo laivais plukdomi automobiliai ir krovininės transporto priemonės nekeltų pavojaus. Tokių priemonių turėtų būti imamasi uoste arba uosto teritorijoje prieš pakraunant transporto priemonę į laivą, kiek galima mažiau stabdant operacijas.

3.2.3 Automobilių (krovininių transporto priemonių), kurie pakraunami į ro-ro tipo keleivinius keltus, apsaugos kontrolė dėl transporto priemonėmis vežamų krovinijų pobūdžio yra sudėtinga. Ilgametė patirtis rodo, kad geriausia šių transporto priemonių turinį kontroliuoti yra prieš joms įvažiuojant į uosto teritoriją, nes ten yra naudojama sudėtinga apsaugos įranga ir dirba tinkamai parengti darbuotojai.

3.3 EESRK nori atkreipti dėmesį į su tokiais patikrinimais susijusias atsakomybės problemas. Akivaizdu, kad už automobilių ir krovininių transporto priemonių kontrolę turėtų atsakyti atitinkamos susijusios valdžios institucijos, o ne laivai, į kuriuos šios transporto priemonės vėliau yra pakraunamos.

3.4 Skiriant apsaugos kontrolę atliekančius jūrininkus ir uosto darbuotojus, reikalavimai turėtų būti taikomi lanksčiai, kad komercinės operacijos nebūtų stabdomos be reikalo.

3.5 EESRK pažymi, kad po pasiūlyto dalinio pakeitimo Komisija, bendradarbiaudama su nacionalinėmis valdžios insti-

tucijomis, praėjus šešiams mėnesiams nuo siūlomos direktyvos taikymo pradžios, pradės patikrinimus, siekdama patikrinti nacionalinių planų, priimtų pagal šią direktyvą, įgyvendinimo monitoringo priemones. Komitetas pabrėžia, kad ES uostai bei ES valstybėms narėms nepriklausantys uostai privalo būti pasirėngę taikyti naujasias apsaugos priemones (ISPS kodeksas), skirtas uosto terminalams, kurios tarptautiniu mastu įsigaliojo 2004 m. liepos 1 d.

3.6 Be to, EESRK primygtinai reikalauja, kad uostų saugos užtikrinimo ekonominė pusė nedelsiant būtų svarstoma ES lygmenyje ir, kad būtų parengta harmoninga transporto saugos koncepcija, tam, kad būtų galima išvengti konkurencijos išskrypimo tarp transporto rūšių, ypač kai pakenkiama ro-ro transportui. Komisijos prašoma pateikti bendrą uostų saugos priemonių finansinių padarinių įvertinimą ir parengti ES reglamentą dėl šių priemonių įgyvendinimo finansavimo (kiek tai būtina).

2004 m. spalio 27 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkė

Anne-Marie SIGMUND
