

Atzinums par ierosināto grozījumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ostas drošības uzlabošanu

COM(2004) 393 galīgā red. -2004/0031 (COD)

(2005/C 120/06)

Saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 80. panta 2. punktu Eiropas Padome 2004. gada 11. jūnijā nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par: Ierosināto grozījumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ostas drošības uzlabošanu

Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības darba grupa, kas bija atbildīga par Komitejas darba sagatavošanu par šo jautājumu, pieņēma savu atzinumu 2004. gada 5. oktobrī. Ziņojuma sniedzēja bija **Dr. Bredīma Savopoulou kundze**.

Savā 412. plenārajā sesijā 2004. gada 27. un 28. oktobrī (27. oktobra sēdē) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja ar 169 balsīm par un 6 atturoties pieņēma sekojošu atzinumu:

1. Ievads

1.1 Kopš 2001. gada 11. septembra un 2004. gada 11. marta teroristu uzbrukumiem pasaule ir aptvērusi, ka terorisma apkarošana būs ilglaicīga. Sākotnēji Komisāre de Palacio iedrošināja EESK izstrādāt izpētes atzinumu par Transporta drošību. EESK minēja kritēriju kopumu ⁽¹⁾, kas attiecas uz transporta drošību, un priecājas paziņot, ka Komisija tos ir atzinusi.

1.2 Pēc ES paziņojuma par Jūras transporta drošības uzlabošanu un Regulu par kuģu un ostas būvju drošības uzlabošanu, EESK sniedza atzinumu ⁽²⁾ par ostas terminālu drošību.

1.3 2004. gada 30. jūnijā EESK pieņēma nākamo atzinumu ⁽³⁾ attiecībā uz ierosināto direktīvu par ostas drošības uzlabošanu. Ierosinātā direktīva papildina drošības mērus, kas tika ieviesti ar Regulu par kuģu un ostas būvju drošības uzlabošanu, to nodrošinot ar drošības režīmu, kas ir spēkā visā ostā.

2. Komisijas priekšlikums

2.1 Pēc apspriešanās ar Padomi par Ostas drošības direktīvu Komisija ierosina ⁽⁴⁾ grozīt 7. pantu, ar ko ostas drošības plāns nodrošinās, ka kompetentas valsts varas iestādes, pamatojoties uz riska novērtējumiem, veic atbilstošus drošības kontroles pasākumus uz automašīnām un kravas automašīnām, kas paredzēti iekraušānai kuģos, ar kuriem tiek veikta arī pasažieru pārvadāšana.

⁽¹⁾ OV C 61 no 14.03.2004., 174. lpp.

⁽²⁾ COM(2003) 229 galīgā red. – OV C 32 no 5.2.2004., 21 lpp.

⁽³⁾ COM(2004) 76 galīgā red. – OV C 241 no 28.9.2004.

⁽⁴⁾ COM(2004) 393 galīgā red.

2.2 Priekšlikums attiecas uz iebraucamajiem/izbraucamajiem (ro-ro tipa prāmjiem) kuģiem, kas kursē iekšzemes un starptautiskajos maršrutos. Pēdējā no minētajiem gadījumiem attiecīgās dalībvalstis sadarbojas riska novērtējuma jomā.

3. Vispārējās piezīmes

3.1 EESK noteikti atbalsta līdzsvarotu pieeju drošības garantēšanai, nekavējot brīvu tirdzniecības plūsmu, tāpēc komiteja saprot Komisijas bažas astotajā ierosinātās direktīvas izklāstā.

3.2 Saskaņā ar komitejas iepriekšējiem atziniem, EESK pilnībā piekrīt grozījumam, ko ierosināts izdarīt direktīvas projektā par ostas drošības uzlabošanu. Lai arī nekad nav iespējams panākt absolūtu drošību, EESK atkārtoti, ka uz visu loģistikas transporta ķēdi ir jāattiecinā drošības pasākumi, tādējādi nodrošinoties pret vājo ķēdes posmu. Par prioritāti ir jāuzskata pasažieru transports, kur teroristu uzbrukuma sekas būtu vissmagākās attiecībā uz cilvēku upuriem.

3.2.1 Ro-ro tipa prāmji ir īpaši viegls mērķis teroristu uzbrukumiem, it īpaši tad, ja tie pārvadā pasažierus. Patiesībā uz ro-ro tipa prāmju klāja uzkrātās automašīnas var kļūt par mūsdienu "Trojas zirgiem" drošības ziņā.

3.2.2 Ir jāveic atbilstoši pasākumi, lai nodrošinātu to, ka uz ro-ro tipa prāmju klāja esošās automašīnas un kravas automašīnas nerada risku. Drošības pasākumi ir jāveic ostā vai ostas teritorijā pirms kuģa piekraušānas un tā, lai tas pēc iespējas mazāk kavētu operāciju plūsmas.

3.2.3 Uz ro-ro tipa pasažieru prāmjiem uzkrājamo automašīnu un kravas automašīnu drošības apskates ir sarežģītas automašīnās iekrauto preču rakstura dēļ. Ilgstošā pieredze rāda, ka visatbilstošākā šo automašīnu satura kontrole ir veicama pirms iebraukšanas ostas teritorijā, jo tā var izmantot vissmalākās drošības ierīces, kā arī atbilstoši apmācītu personālu.

3.3 EESK vēlas vērst uzmanību uz atbildības jautājumiem, kas izriet no apskatēm. Protams, atbildība par automašīnu un kravas automašīnu drošības kontroli ir jāuzņemas atbildīgajām nacionālajām varas iestādēm un ne kuģim, uz kura šīs automašīnas pēc tam tiek uzkrautas.

3.4 Kas attiecas uz jūrnieku un drošības kontrolē iesaistīto personāla identifikāciju, prasībām ir jābūt orientētām uz praksi, lai pārmērīgi nekavēto darbību.

3.5 EESK atzīmē, ka ierosinātā grozījuma rezultātā Komisija sadarbībā ar valsts varas iestādēm uzsāks inspekcijas, lai pārbaudītu uzraudzības līdzekļus saskaņā ar direktīvu ieviesto valsts plānu īstenošanā sešus mēnešus pēc ierosinātās direktīvas piemērošanas datuma. Komiteja uzsver, ka ES ostas, kā arī ES nedalībvalstu ostas tūlīt ir jāpiemēro jaunajiem drošības pasākumiem (ISPS kodekss) ostu terminālos, kas starptautiski stājās spēkā 2004. gada 1. jūlijā.

3.6 Visbeidzot, EESK izmanto šo iespēju, lai mudinātu ātri pievērst uzmanību ostu drošības ekonomiskajai dimensijai ES līmenī un saskaņotas pieejas izstrādāšanai, lai izvairītos no konkurences izkropļošanas starp ostām un satiksmes dalībniekiem, īpaši uz Ro-Ro satiksmes rēķina. Komisija tiek aicināta veikt vispārējas ietekmes pētījumu par ostas drošības finansiālajām ietekmēm un sastādīt ES regulāciju šo pasākumu īstenošanas finansēšanai (ja nepieciešams).

Brisele, 2004. gada 27. oktobrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
prezidente
Anne-Marie SIGMUND*