

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par tematu "Transporta veidu drošība"

(2006/C 65/06)

Saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu Komisija 2005. gada 2. jūnija vēstulē lūdza Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju izstrādāt atzinumu par tematu: "Transporta veidu drošība"

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras, informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2005. gada 24. novembrī (ziņotājs: *Simons kgs*).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 422. plenārajā sesijā, kas notika 2005. gada 14. un 15. decembrī (14. decembra sēdē), ar 124 balsīm par un 4 atturoties, ir pieņēmusi šādu atzinumu.

1. Ievads

1.1 Pēc teroristu uzbrukumiem 2001. gada 11. septembrī Ņujorkā, 2003. gada novembrī Stambulā, 2004. gada 11. martā Madridē, 2005. gada 7. jūlijā Londonā un visiem pārējiem citur īstenotajiem uzbrukumiem ievērojami pastiprinājusies drošības jautājumam pievērsta uzmanība. Tiek veikti gan preventīvi, gan operatīvi pasākumi, lai pēc iespējas labāk aizsargātu cilvēkus, transportlīdzekļus un īpašumu. Politiskajā līmenī drošība ir kļuvusi par karsto tematu.

1.2 Šajā kontekstā ar jēdzienu "drošība" jāsaprot pasākumi terorisma aktu un noziedzības, jo īpaši zādzību, novēršanai.

1.3 Arī Komiteja ir darbojusies šajā jomā. Izstrādāti vairāki atzinumi, tostarp ļoti svarīgs ir 2002. gada 24. oktobra izpētes atzinums⁽¹⁾ (ziņotāja: *BREDIMA-SAVOPOULOU* kdze), kurā padziļināti izvērtēta drošība kuģniecības un civilās aviācijas jomā.

1.4 Eiropas Komisija 2003. gada 23. decembrī publicēja konsultāciju dokumentu par kravas transporta drošību, kurā tā aicināja ieinteresētās puses darīt Komisijai zināmu savu viedokli drošības jautājumā. Turklāt paziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam⁽²⁾ Komisija ierosinājusi izstrādāt pamatprogrammu drošības jomā, un 2005. gada 12. augustā ES Oficiālajā Vēstnesī⁽³⁾ publicēta darba programma drošībai pret terorismu. Vairāki minētajos dokumentos ietverti apsvērumi bijuši noderīgi šī izpētes atzinuma izstrādāšanā.

1.5 Šī izpētes atzinuma mērķis ir noskaidrot gan valstu, gan starptautiskajā mērogā darbojošos dažādo pušu lomu un atbildību drošības jomā attiecībā uz:

— personām (pasažieriem un transporta nozarē strādājošajiem)

— transportlīdzekļiem, precēm un infrastruktūrām, ar mērķi uzlabot personu, īpašuma, transportlīdzekļu un infrastruktūru drošību.

1.6 Šis atzinums attiecas vienīgi uz transporta veidu drošību (angļu val. *security*), nevis uz to drošumu (angļu val. *safety*). Sarežģījumus rada tas, ka vairāku Eiropas Savienības valstu valodās starp abiem jēdzieniem nepastāv atšķirība.

1.7 Sauszemes transportam izmantotajā infrastruktūrā Eiropas transporta tīkla (ETT) koridori, arī to mezglu punkti, būtu jānošķir no valstu infrastruktūras. Attiecībā uz sauszemes transportu ne vienmēr ir skaidrs, kur sākas un kur beidzas to subsidiaritāte.

Jāpzinās, ka sauszemes transportam piemērojamo drošības pasākumu ziņā loģistikas ķēdē visi transporta veidi — gan sauszemes, gan citi — ir savstarpēji atkarīgi, un tādēļ drošības pasākumu īstenošanā nepieciešams nodrošināt tajos iesaistīto darbības augstu saskaņotību. Turklāt, lai novērstu dažādo transporta veidu savstarpējās konkurences izkropļojumus, šajā jomā jāieņem jaukta pieeja. Jāpatur gan prātā, ka ar drošību saistītās izmaksas var ievērojami atšķirties atkarībā no transporta veida.

Lietderīgi izvērtēt arī jautājumus, kas tieši izriet no drošības pasākumu pastiprināšanas. Tā, piemēram, būtu jāsniedz atbildes uz šādiem jautājumiem:

— Kāda ir drošības pasākumu ietekme uz darbiniekiem?

— Vai vadībinību mācību programmās būtu jāietver sadaļa par krīžu vadību?

(1) OV C 61, 14.03.2003., 174. lpp.

(2) KOM(2005) 124 galīgā red., 06.04.2005.

(3) OV C 198, 12.08.2005., 1. lpp.

— Kam vajadzētu segt drošības pasākumu izmaksas?

— Kāda ir apdrošināšanas kompāniju loma?

Ņemot vērā temata plašo apjomu, tas turpmāk analizēts noteiktā kārtībā, kura precizēta šī izpētes atzinuma struktūrā. 2. nodaļa — “Vispārējās piezīmes” — veltīta ar drošības tematu saistītajiem vispārējās dabas jautājumiem. Tajā apskatīts atbildības un kompetences sadalījums starp Eiropas Savienību, valstu iestādēm, transporta veidu operatori, pasažieriem, uzņēmumu darbiniekiem un to vadību. Papildus tam nodaļā apskatīti jautājuma tiesiskie aspekti. 3. nodaļa — “Īpašas piezīmes” — sākas ar drošības uzlabošanai dažādos mērogos īstenoto pasākumu apskatu. Pēc tam sīkāk vērtēts jautājums par transporta veidu drošību. 4. nodaļa veltīta ar drošību saistītajām izmaksām, un tajā izvērtēts, kam šīs izmaksas būtu jāsedz. Izklāstīta arī apdrošināšanas kompāniju loma. Visbeidzot, 5. nodaļā sniegts iepriekšējo nodaļu kopsavilkums un tās nobeigumā — secinājumi.

2. Vispārējās piezīmes

2.1 Drošība: vispārēja rakstura apsvērumi

2.1.1 Personu un preču drošības garantēšana visos transporta veidos šobrīd ir politisku, politisko lēmumu izstrādātāju un darījumu aprindu prioritāte. Drošības garantēšana nozīmē pret terorismu un noziedzību vērstu drošības pasākumu īstenošanu. Taču nav noslēpjams, ka pagaidām esam tālu no tā, lai varētu runāt par saskaņotu pieeju drošībai. Tāda ir steidzami nepieciešama, jo kopējais ķēdes stiprums ir atkarīgs no tās vājākā posma izturības.

2.1.2 Jāatzīst arī, ka, ņemot vērā jomas sarežģītību, transporta veidu drošība nav viegli un vienkārši garantējama. Attiecībā uz transporta veidu drošību subsidiaritātes jautājums atklājas visā pilnībā. Tas jāņem vērā, nosakot kompetences sadalījumu starp Savienību un valstu iestādēm un plānojot īstenojamo pasākumu finansēšanu. Tikpat lielā mērā tas attiecas arī uz transporta veidu operatoru — pasažieru, darbinieku un vadītāju — atbildību un kompetenci.

2.2 Jūras un gaisa transporta drošība

2.2.1 Kopš 2001. gada 11. septembra jūras un gaisa transporta drošības ziņā sperti soļi uz priekšu. Eiropadome īstenojusi pasākumus, pamatojoties uz EESK 2002. gada 24. oktobra ziņojumu, kurā ietvertie priekšlikumi drošības jomā attiecās galvenokārt uz jūras un gaisa transporta nozarēm. Kā nozīmīgākie no minētajiem pasākumiem jāmin Regula (EK)

Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā, Regula (EK) Nr. 725/2004 par kuģu un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošanu un priekšlikums direktīvai par ostu drošības uzlabošanu (KOM(2004) 76 galīgā red.). Visos šajos noteikumos paredzēts uzsākt Kopienas inspekcijas, veicot kvalitātes testus minētajās nozarēs. Jūras transportam piemērojamas normas noteiktas 2005. gada 10. maijā pieņemtajā direktīvā.

2.3 Sauszemes transporta veidu drošība

2.3.1 Attiecībā uz sauszemes transporta veidiem stāvoklis ES dalībvalstīs ir diezgan atšķirīgs. Lielajās pilsētās kā Madridē un Londonā, arī Parīzē, ir īstenoti drošības pasākumi, daļēji pateicoties to sabiedriskā transporta sistēmās notikušajiem terorisma aktiem. Citās pilsētās un valstīs tas vēl nav paveikts, taču neseno terorisma aktu dēļ tajās veidojas apziņa par šādu drošības pasākumu nozīmīgumu. (*)

2.3.2 Pirmais rodas jautājums par to, kam piemīt pilnvaras īstenot drošības pasākumus, kuri skar vairāk kā vienu atsevišķu sauszemes transporta veidu, — Eiropas Savienībai vai valstu iestādēm, un gadījumā, ja tās ir valstu iestādes, kāda ir Eiropas Savienības loma?

2.3.3 Komiteja uzskata, ka drošība ir dalībvalstu un Eiropas Savienības dalīta atbildība un ka dalībvalstīm pašām jāgādā, lai dažādo sauszemes transporta veidu operatori īstenoju drošības pasākumus. Lai to panāktu, dalībvalstīm jāizstrādā obligātu prasību kopums, kas sauszemes transporta veidu operatori jāņem vērā kā īstenojamo pasākumu zemākais pieļaujams sliekšnis. Tas nav brīvi interpretējams. Dažādo sauszemes transporta veidu darbības saskaņošanai valstu iestādēm vajadzētu izveidot specializētu struktūru, kuras uzdevums būtu koordinēt pasākumus, ko vēlas īstenot sauszemes transporta veidu operatori un vietējās varas. Šai struktūrai tāpat vajadzētu uzraudzīt minēto pasākumu sekmīgu īstenošanu.

2.3.4 Komitejas izpratnē Eiropas Savienības ziņā pirmkārt ir šo pasākumu koordinēšana starptautiskā mērogā. Savienībai turklāt vajadzētu mudināt dalībvalstis izstrādāt vienotu, visām kopēju pieeju. Ņemot vērā personu un preču pārvadājumu pārrobežu raksturu un nepieciešamību koordinēt valstu pasākumus drošības jomā, būtu nepieciešams veidot intensīvu sadarbību starp valstu iestādēm un Eiropas Savienību.

(*) Sabiedriskā transporta drošības jautājumi ir vispusīgi skatīti Reģionu komitejas izpētes atzinumā par tematu “Visu transporta veidu drošība, ieskaitot jautājumu par finansēšanu” (CdR 209/2005), kura ziņotājs ir Londonas domes loceklis R. Neill kgs

2.3.5 Valstu iestādēm jāapzinās, ka darbs attiecībā uz sauszemes transporta veidiem vēl būs ilgs. Tomēr šajā darbā jārada "steidzamības sajūta". Valstu iestādēm vajadzētu mudināt transporta veidu operatorus apsvērt un īstenot drošības pasākumus. Pirmais solis šai virzienā varētu būt drošības obligāto prasību noteikšana Eiropas līmenī, tā nosakot atskaites punktu sauszemes transporta veidu operatoru turpmākai rīcībai. Transporta veidu operatoriem vajadzētu apzināties, ka bez drošības pasākumiem tie ir ārkārtīgi neaizsargāti.

2.3.6 Būtu jānostiprina arī apziņa par dažādo transporta veidu sadarbības nepieciešamību. Piemēram, būtu lietderīgi vienādot vilcienu, metro un autobusu operatoru īstenotos drošības pasākumus. Tāpat būtu jāvienādo pasažieriem un darbiniekiem paredzētie informācijas pasākumi par rīcību katastrofas gadījumā.

2.3.7 Preču pārvadājumu jomā būtu jāpievērš liela uzmanība neaizsargātajiem mezglu punktiem, piemēram, preču termināliem un šķirotavām. Jāveido sadarbība starp valstu iestādēm un vietējām varām, dažādu transporta veidu operatoriem un pārkraušanas punktu un terminālu vadītājiem.

2.4 Dažādu dalībnieku loma

2.4.1 Komiteja uzskata, ka materiālās infrastruktūras aizsardzība ir valstu iestāžu, reģionālo vai vietējo varu ziņā.

2.4.2 Specializētajai struktūrai, kura minēta 2.3.3. punktā, jānodrošina rīcības koordinācija. Lai sekmētu koordināciju ES mērogā, tai jānovērš jebkāda fragmentācija valstu mērogā, ka arī drošības politika jāveicina starptautiskā mērogā.

2.4.3 Komiteja ar gandarījumu konstatē, ka papildus ES izvirzītajam koordinācijas uzdevumam, pamatojoties uz 6. ietvarprogrammu, drošības pasākumiem personu un preču pārvadājumu nozarē un enerģētikas nozarē Kopienas līmenī atvēlēti līdzekļi 3,5 miljonu EUR apmērā.

2.4.4 Tā kā "transporta veidi" ir abstrakts jēdziens, un to darbību pilnībā nodrošina cilvēki — tie, kuri transportu izmanto (pasažieri, klienti) vai kuri tajā strādā (darbinieki), — darbība mērķtiecīgi jāvērs uz šīm grupām. Attiecībā uz pasažieriem un klientiem tam jāaizpaužas galvenokārt kā pastāvīgai informatīvai darbībai. Viņiem būtu jāpārstāj būt vienīgi pasīviem kāda transporta veida lietotājiem, un tā vietā jāieņem modra un apzinīga nostāja. Izšķiroša loma drošības pasākumu izstrādāšanā un īstenošanā ir transporta veidu darbiniekiem. Komiteja uzskata, ka, lai ļautu šo lomu pēc iespējas labāk izpildīt, viņiem būtu jāpievērš īpaša apmācība atbilstoši viņu uzdevumam drošības jomā.

2.4.5 Transporta veidu operatoru vadības ziņā ir iekļaut drošības apsvērumus to darbības filozofijā un kultūrā. Bez tam

vadībai būtu jānodrošina iespēja darbiniekiem iegūt īpašu apmācību šajā jomā. Lai vadība spētu maksimāli labi veikt savas funkcijas katastrofas gadījumā, apmācībai vadībzinībās vajadzētu saturēt sadaļu par krīžu vadību.

2.5 Drošības pasākumu forma

2.5.1 Pastāv jautājums, vai sauszemes transporta veidiem piemērojami drošības pasākumi būtu jāīsteno vispārāsaistošā veidā, piemēram, pieņemot attiecīgus tiesību aktus, vai mazāk formālā veidā, piemēram, paredzot sertifikāciju vai izveidojot kvalitātes zīmes; Komitejas skatījumā drošības apsvērumi ir pārāk nopietni, lai tos risinātu neformālā veidā.

2.5.2 Komiteja uzskata, ka jebkurā gadījumā būtu jānosaka drošības pasākumu obligātās prasības valstu mērogā, tomēr iesakot īstenot vēl striktākus noteikumus. Būtu jānosaka arī pienākums veikt informācijas apmaiņu par jau īstenotajiem vai iecerētajiem drošības pasākumiem. Starptautiskā līmenī valstīm būtu jāapņemas šos pasākumus saskaņot un sniegt informāciju starptautiskajām koordinācijas organizācijām.

3. Īpašas piezīmes

3.1 Pirms izvērtēt dažādiem sauszemes transporta veidiem jau piemērotus vai arī vēl piemērojamus drošības pasākumus un to raksturu, vispirms būtu jāgūst pārskats par pasākumiem, ko starptautiskajā mērogā īstenojušas koordinācijas organizācijas.

3.1.1 Starptautiskā jūrniecības organizācija (OMI)

OMI jāpiemin, jo jūras transporta jomā jau īstenoja virkne pasākumu, kuri var kalpot kā piemērs sauszemes transporta veidiem.

a. OMI ir pieņēmusi ISPS kodeksu (*International Ship and Port Facility Security Code* — Starptautiskais kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodekss). Šis kodekss veido pamatu valstu iestāžu, vietējo varu, kuģošanas sabiedrību un ostu pārvalžu starptautiskai sadarbībai ar mērķi identificēt drošības riskus un veikt atbilstošus pasākumus. Tas nosaka prasības kuģu un ostas iekārtu drošības jomā. Kodekss stājās spēkā 2004. gada 1. jūlijā.

b. SOLAS konvencijā (*Safety of Life at Sea* — Konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras) veiktie grozījumi radījuši nepieciešamību pārskatīt IMDG kodeksu (*International Maritime Dangerous Goods* — Starptautiskais jūras bīstamo kravu kodekss). Šajā kodeksā ietverti detalizēti ieteikumi par bīstamo materiālu iepakojumu, marķēšanu un uzglabāšanu.

Grozījumi stājās spēkā 2004. gada 1. janvārī.

3.1.2 Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (OACI).

Jau kopš 1971. gada civilās aviācijas jomā noslēgti starptautiski saistoši nolīgumi cīņai pret noziedzību un terorismu. Pēc vairākiem lidmašīnu nolaupīšanas gadījumiem 1960. gadu beigās OACI nolēma izstrādāt pamatkonvenciju civilās aviācijas regulēšanai. Tāpēc Čikāgas konvencijas 17. pielikums paredz visu pasažieru drošības pārbaudes privātos komerclidojumos. Minētā norma tiek piemērota kopš 1972. gada, un ir grūti iztēloties, ka kādreiz situācija bijusi citādāka. Pēc 2001. gadā notikušā uzbrukuma Dvīņu torņiem (*Twin Towers*) 17. pielikums tika būtiski grozīts, pielāgojot jaunajiem apstākļiem. Tika pieņemti jauni saistoši noteikumi, īpaši par pilotu kabīņu durvju stiprināšanu un slēgšanu un gaisa kravas pārvadājumiem. Tika pastiprinātas arī prasības attiecībā uz apmācību drošības pārbaužu veikšanai un uz šo pārbaužu kvalitāti.

3.1.3 Eiropas Civilās aviācijas konference (CEAC).

Eiropas Civilās aviācijas konferences ietvaros veidota Eiropas mēroga politika gaisa transporta drošības jomā; tā, bez šaubām, balstīta uz OACI pieņemtajiem starptautiskajiem noteikumiem. Izstrādāta Eiropas gaisa transporta drošības rokasgrāmata, saukta "Dokuments 30". Šajā rokasgrāmatā ir drošības noteikumi, kuri, lai arī uzskatāmi par autoritatīviem, tomēr saskaņā ar CEAC statūtiem nav juridiski saistoši. Šī iemesla dēļ 2001. gada 14. septembrī jeb trīs dienas pēc uzbrukumiem Ņujorkā Eiropadome nolēma, ka ES jāuzņemas atbildība gaisa drošības jomā. Šī lēmuma rezultātā tika pieņemta Regula Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā, kura stājās spēkā 2003. gada 19. janvārī. Tai pat 2001. gada 14. septembra Ministru Padomes sanāsmē tika nolemts piešķirt Komisijai pilnvaras veikt tiešas kvalitātes pārbaudes dalībvalstīs.

3.1.4 Starptautiskā darba organizācija (SDO).

Ar analizējamo jautājumu ir saistīti grozījumi Konvencijā par jūrnieku personu apliecinošiem dokumentiem. Grozītās konvencijas mērķis ir uzlabot jūrnieku identifikācijas drošumu, lai sekmīgāk garantētu pasažieru un ekipāžas drošību un paaugstinātu kuģu drošību. Vienlaicīgi netiek ierobežota jūrnieku pārvietošanās brīvība, lai nekavētu viņu izkāpšanu krastā. Konvencijā ietverti norādījumi jūrniekiem paredzētu personu apliecinošu dokumentu sagatavošanai un izsniegšanai. SDO un minētā konvencija varētu kalpot kā piemērs sauszemes transporta veidiem. Tieši tāpēc sniegta iepriekš minētā informācija.

3.1.5 Pasaules Muitas organizācija (PMO)

a. PMO pārskatītā Kioto konvencija

PMO Padome 1999. gada jūnijā pieņēma 1974. gada PMO Konvencijas, sauktas par Kioto konvenciju, pārskatīto versiju, kurā vienkāršotas un saskaņotas muitas procedūras. Pārskatītās konvencijas svarīgs aspekts ir uzsvars uz darbību

ķēdes pārredzamības un paredzamības uzlabošanu. Pārskatītās konvencijas galvenie elementi ir:

- pieejamas informācijas izmantošana pirms preču saņemšanas, lai varētu uzsākt preču iepriekšēju atlasī;
- riska pārvaldības metožu izmantošana;
- automatizētu sistēmu iespējami plašs izmantojums;
- ar citām struktūrām saskaņoti pasākumi;
- prasība, lai ikvienu personu varētu pastāvīgi piekļūt informācijai par muitas prasībām, tiesību aktiem un
- norādījumiem.

b. PMO muitas datu paraugmodelis.

Šis paraugmodelis ir standartizēts starptautisko datu kopums, kurš atbilst starptautisko pārvadājumu jomā valstu iestāžu izvirzītajām prasībām. Tas ir solis uz priekšu, tiecoties izveidot drošības mērķiem noderīgu saskaņotu starptautisko muitas datu kopumu. Paraugmodelis ir izveidots izmantošanai pilnībā automatizētā vidē.

c. PMO Vienotais sūtījumu identifikators

Šī identifikatora priekšrocība ir vienota numura piešķiršana katram sūtījumam, tā atvieglojot sūtījuma identifikāciju un ar to saistīto ziņu apkopšanu.

d. ACIS norādījumi (*Advanced Cargo Information System* — Kravu iepriekšējās informācijas sistēma) ir paredzēti, lai saskaņā ar pārskatīto Kioto konvenciju identificētu ar drošības apsvērumiem saistītus datus un palīdzētu muitas iestādēm tos apkopot bez kavēšanas.

e. Muitas konvencijā par konteineriem noteikti starptautiskajiem pārvadājumiem izmantotajiem konteineriem ar muitas plombām piemērojamie tehniskie parametri, kā arī šāda veida konteineru tipa apstiprinājuma procedūra. Šī 1972. gada konvencija pašlaik tiek pārskatīta, ņemot vērā arvien pieaugošo drošības apsvērumiem veltīto uzmanību.

Šajā punktā ietvertā informācija par Pasaules Muitas organizāciju varētu būt noderīga izmantošanai attiecībā uz sauszemes transporta veidiem. Tajā vienkārši jāatlasa noteikumi, ko varētu piemērot sauszemes transportam.

3.1.6 Starptautiskā standartizācijas organizācija (ISO).

Šī organizācija 2003. gadā pieņēma norādījumus, kuros noteikti kravu pārvadājumiem izmantoto konteineru mehāniskās aizzīmogošanas parametri.

Tā izstrādājusi arī noteikumus par kravu pārvadājumiem izmantoto konteineru augstfrekvences identifikācijas marķējumu un kopīgā paziņojuma protokolu par digitālo apzīmogošanu.

3.1.7 Eiropas Savienība (ES).

- a. ES drošības pasākumus veikusi galvenokārt jūras transporta, ostu un gaisa transporta nozarēs. Piemēri minēti 2.3. punktā.

Jauktā transporta jomā Eiropas Komisija 2003. gada decembrī publicējusi konsultāciju dokumentu par kravas pārvadājumiem. Dokumentā minēti iespējamie draudi un pasākumi, kurus varētu veikt transporta ķēdes aizsardzībai.

Komisija šajā dokumentā norāda, ka visiem ierosinātajiem pasākumiem nosakāms riska profils — gan katram no tiem atsevišķi, gan visai ķēdei kopumā.

Konsultāciju dokumentā ierosināts:

- garantēt Eiropas interešu mēroga infrastruktūru drošību, dalībvalstīm īstenojot attiecīgus pasākumus (drošības plāna izstrāde un ikgadēja atjaunināšana, risku noteikšana, kontaktpunkta izvēle un par infrastruktūru atbildīgu personu iecelšana, kompetences piešķiršana valsts struktūrai veikt darbību kopuma revīziju);
 - izstrādāt drošības noteikumus pakalpojumu sniedzējiem (Kopienas mērogā — izstrādāt obligātās drošības prasības starptautisko pakalpojumu sniedzējiem, sauszemes transporta ķēdē ieviest jēdzienus “pilnvarotais pārstāvis” un “zināms nosūtītājs”);
 - piemērot jēdzienu “iepriekšējā informācija” elektroniskā formā: tas atkarībā no riska analīzes rezultātiem varētu būt obligāts noteiktiem maršrutiem vai sūtījumiem;
 - no riska un drošības viedokļa neaizsargātiem sūtījumiem izmantot speciālas plombas un slēdzenes;
 - gādāt, lai dalībvalstis neievieš atšķirīgus noteikumus, tā apdraudot tirgus pareizu darbību; Komisija dokumentā ierosinājusi virkni paņēmieni šī uzdevuma izpildei.
- b. Komisijas 2003. gada 24. jūlija paziņojums un priekšlikums regulai, kurā Komisija ierosina grozīt Kopienas Muitas kodeksu. Priekšlikuma mērķis ir pielāgot ES ārējās robežas muitas iestāžu lomu preču importam un eksportam noteiktajām striktākajām prasībām.

3.1.8 ANO Ekonomikas komiteja Eiropai (UNECE).

Darba grupa par transportu ietekmējošajiem muitas jautājumiem (WP30) un TIR (*Transports internationaux routiers* — Starptautiskais autotransports) administratīvā komiteja 2003. gada februārī sasauca sanākumi, lai uzsāktu pašlaik galvenokārt uz

papīra formas dokumentiem balstītā TIR režīma pakāpenisku datorizāciju. Tā kā TIR karnete ir starptautiski atzīts muitas dokuments, ar to preces uz valstīm ārpus Eiropas Savienības var nogādāt, uz robežām pavadot minimālu laiku.

Minētie noteikumi attiecas uz kravu autopārvadājumiem. Komiteja iesaka izvērtēt, vai tie nevarētu tikt piemēroti arī citiem transporta veidiem.

3.1.9 Amerikas Savienoto Valstu veiktie pasākumi.

Nav jāpaskaidro, ka kopš 2001. gada 11. septembra uzbrukumiem ASV rāda piemēru drošības pasākumu īstenošanā. Piemēram, 2002. gadā stājās spēkā likums par bioloģisko terorismu (*Bioterrorism Act*). Šajā likumā paredzēts pienākums sniegt noteiktas ziņas par pārtikas produktu importu vēl pirms ierašanās ASV. Turklāt pārtikas produktu ražotājiem un uzglabāšanas iekārtām jābūt reģistrētām Federālajā pārtikas un farmaceutisko produktu pārvaldē (*Food and Drug Administration*) un jāieceļ vietējais pārstāvis ASV.

3.1.10 Lai šis izpētes atzinums nebūtu pārāk garš, atsevišķi veiktie pasākumi ir pieminēti bez sīkākām paskaidrojumiem.

Lai veiktu attiecīgus pasākumus Eiropā, ir vēlams iepazīties ar ASV pieredzi šajā jomā un to ņemt vērā. Būtu jāpiemin šādi pasākumi:

- a. Iniciatīva konteineru drošībai (*Container Security Initiative — CSI*);
- b. Muitas — tirdzniecības partnerība pret terorismu (*Customs-Trade Partnership against Terrorism — C-TPAT*);
- c. 24 stundas iepriekš iesniedzams (kravas) saraksts (*The 24 Hour Advance Manifest*);
- d. likums par bioloģisko terorismu (*Bioterrorism Act*).

3.2 Rūpniecībā individuāli vai sadarbībā ar valsts iestādēm veiktie pasākumi.

- a. programma “Uzņēmumu koalīcija pret kontrabandu” (*Business Anti-Smuggling Coalition — BASC*);
- b. Savstarpējas saprašanās memorands par elektronisko uzņēmējdarbību (*Memorandum of Understanding on Electronic Business*);
- c. Starptautiskās autotransporta savienības (*International Road Transport Union — IRU*) rezolūcija par autotransporta drošību;

- d. IRU norādījumi drošības jomā;
- e. IRU drošības paraugplāns (tiek izstrādāts);
- f. programma "Darbība drošai tirdzniecībai" (*Operation Safe Commerce — OSC*);
- g. iniciatīva "Izveicīgas un drošas tirdzniecības joslas" (*Smart and Secure Tradelanes*).

3.3 Vairums iepriekšējos punktos uzskaitīto pasākumu attiecas uz drošību preču pārvadājumu nozarē vispārīgi un īpaši uz konteineru pārvadājumiem. Komisijas skatījumā dažus no minētajiem pasākumiem varētu piemērot arī pasažieru pārvadājumu nozarē.

3.4 Dažādiem transporta veidiem piemērotie drošības pasākumi ir diezgan atšķirīgi. Kā jau norādīts, vistālāk drošības pasākumu piemērošanas ziņā ir tikusi jūras transporta nozare, tās ietvaros ostas, un gaisa transporta nozare. Šī faktiskā situācija lieliski aprakstīta Komitejas 2002. gada 24. oktobra atzinumā (ziņotāja: *BREDIMA-SAVOPOULOU* kdze) ⁽⁹⁾. Šī iemesla dēļ minētie transporta veidi šajā atzinumā netiks analizēti.

3.5 Neaizsargāto sauszemes terminālu, uzglabāšanas un pārkraušanas punktu stāvoklis ir pelnījis īpašu uzmanību. Kā īpašu transporta veidu var minēt arī cauruļvadus. Pat ja ir taisnība, ka terminālu īpašnieki pieliek lielas pūles, lai garantētu to drošību, Komitejai tomēr ir priekšstats, ka netiek pietiekami ņemta vērā ne uzglabāšanas un pārkraušanas punktu ievērojamā neaizsargātība, ne ārkārtējā nepieciešamība pēc sadarbības ar to transporta veidu operatoriem, kuri izmanto pārkraušanas iekārtas.

3.6 Komiteja uzskata arī, ka nav pietiekami saasināta steidzamības sajūta attiecībā uz draudiem transportam un pārkraušanai pa cauruļvadiem. Komiteja uzstāj, ka būtu steidzami jāveido kompetento iestāžu izpratne par situāciju un jāliek tām apzināties nepieciešamību īstenot pasākumus gan darbinieku, gan infrastruktūru drošībai.

3.7 Dzelzceļa transporta nozarē jau tradicionāli pievērsta liela uzmanība gan darbinieku, gan pasažieru, gan iekārtu drošumam. Jācer, ka tikpat lielas rūpes tiks veltītas drošības jautājumiem. Būtu īpaši jāgādā par paaugstināta riska vietām kā, piemēram, stacijām un šķirotavām. Turklāt Starptautiskajai dzelzceļu savienībai (*UIC*) vajadzētu izstrādāt ieteikumus nepieciešamās koordinācijas nodrošināšanai starptautiskā mērogā.

Valstu dzelzceļa sabiedrībām jāizstrādā informācijas materiāli, lai pasažieri un darbinieki zinātu, kā rīkoties katastrofas gadī-

jumā. Šādas informācijas sniegšanai būtu jāklūst par darbinieku apmācības neatņemamu sastāvdaļu.

3.8 Iekšējo ūdensceļu transporta nozare izmanto jūras ostas iekraušanai un izkraušanai. Šādos gadījumos arī minētajai nozarei piemēro Starptautisko kuģu un ostas iekārtu drošības (*International Ship & Port Facility Security — ISPS*) kodeksu. Komitejas skatījumā būtu jāgādā, lai šī kodeksa strikta piemērošana neizjauktu loģistikas ķēdi. *ISPS* kodeksa ievērošana jākontrolē ostām, kuģošanas sabiedrībām un pārbaudes dienestiem. Tāpat Komiteja uzskata, ka drošības jautājumi noteikti jāietver iekšējo ūdensceļu transporta kuģu darbinieku apmācībā.

3.9 Kopš teroristu uzbrukumiem Madridē un Londonā sabiedriskā transporta nozare ir apjautusi savu neaizsargātību. Lai ievērojami celtu drošības līmeni un drošības sajūtu pasažieriem un darbiniekiem, veikti uzraudzības un kontroles pasākumi.

3.10 Ņemot vērā pasažieru un ļoti mobilo preču pārvadājumu uzņēmumu milzīgo, vairākos simtos tūkstošu mērāmo skaitu, autotransporta un pārvadājumu nozare ir ārkārtīgi neaizsargāta. Jau izsenis šī nozare saskārusies ar noziedzību. Smagkravas transportlīdzekļu, ar vai bez kravas, zādzības notiek vai ik dienu un nereti atstāj psiholoģiskas sekas uz autovadītājiem. Arī *IRU (International Road Transport Union — Starptautiskā autotransporta savienība)* pieliek visas pūles, lai pārliecinātu valstu iestādes un tirgus dalībniekus, ka jāveic drošības pasākumi. Piemēram, tā aicinājusi palielināt uzraudzītu stāvlaukumu skaitu. Tā kā šī nozare ir ļoti pakļauta riskam, *IRU*, kā norādīts 3.2. punktā, ir izstrādājusi norādījumus drošības jomā, kas satur virkni ieteikumu nozares vadītājiem, autovadītājiem un kravu nosūtītājiem. Turklāt jāpiemin arī tas, ka izveidots ietvars brīvprātīgu sadarbības nolīgumu noslēgšanai ar muitas iestādēm.

3.11 Pamatprincipi, uz kuriem balstās 3.10. punktā minētie norādījumi, ir šādi:

— drošības pasākumi nedrīkstētu būt tik strikti, ka apdraudētu uzņēmumu spēju normāli darboties;

— jauniem drošības pasākumiem jābūt samērīgiem ar to mērķiem, ar tiem saistītajām izmaksām un to izraisītajām sekām satiksmē;

— nav pieļaujami valstu vienpusēji pasākumi;

⁽⁹⁾ OV C 61, 14.03.2003., 174. lpp.

- drošības pasākumiem jābūt izprotamiem un pieņemamiem;
- ņemot vērā transporta starptautisko raksturu, drošības pasākumi jāpieņem saskaņoti, proporcionāli, bez diskriminācijas un tā, lai neradītu šķēršļus vai radītu pēc iespējas mazākus šķēršļus efektīvām darbību plūsmām.

Vispārīgi runājot, ir nepieciešams, lai pirms drošības pasākumu īstenošanas to mērķgrupa apzinātos šo pasākumu nepieciešamību. Nevajadzētu veikt nevienu drošības pasākumu, pirms par pasākumu informēta tā mērķgrupa. Tāpēc Komiteja uzstāj, ka šāda informācija sniedzama savlaicīgi.

3.12 Attiecībā uz privātā transporta nozari neatkarīgi no izmantotā transporta veida Komiteja iesaka, ka uzņēmuma atbildīgajai personai būtu jāīsteno piemēroti darbinieku, transportlīdzekļu un infrastruktūru drošības pasākumi.

3.13 Komiteja konstatē, ka valstu iestādes un sauszemes transporta veidu operatori arvien skaidrāk apzinās nepieciešamību iekļaut drošības pasākumus to ikdienas darbībā. Tomēr pagaidām vēl nevar runāt par to saskaņotību. Izvērtējot transporta veidus atsevišķi, redzams, ka ievērojams darbs jau paveikts jūras un gaisa transporta nozarēs, ņemot vērā to starptautisko raksturu. Sabiedriskā transporta nozarē drošības jautājumus sāks uztvert nopietni, taču preču pārvadājumu nozarē īstenotie pasākumi parasti attiecas tikai uz šo transporta veidu. Vēl nav īstenoti pasākumi, kuri attiektos uz loģistikas ķēdi kopumā, lai gan riskam pakļauti tieši punkti, kuros notiek transporta veidu maiņa. Sekojoši Komiteja aicina valstu iestādes katras valsts līmenī noteikt par visu loģistikas ķēdi kopumā atbildīgu iestādi.

4. Drošības pasākumu izmaksas.

4.1 Pašlaik ikvienam acīmredzams, ka, pieaugot noziedzības un terorisma draudiem, nepieciešams veikt pasākumus, lai garantētu pasažieru, darbinieku, transportlīdzekļu un kravu drošību. Ne tik acīmredzama, savukārt, ir atbilde uz jautājumu, kam būtu jāsedz ar drošības pasākumiem saistītās, kā visiem zināms, augstās izmaksas. Tā, piemēram, izmaksas vienam pa jūru pārvadājamam konteineram ir 30-40 USD.

4.2 Lai varētu skaidri noteikt, kā ziņā šīs izmaksas būtu jānodod, nepieciešams izvērtēt dažādās izmaksu kategorijas. Izmaksas var iedalīt šādās kategorijās:

- a. izmaksas, kuras saistītas ar regulējošo noteikumu izstrādi un to izpildes kontroli;
- b. izmaksas, kuras saistītas ar apdraudējuma novērtējumu un analīzi, un izmaksas valstīm, kuras nav ES dalībvalstis, sniegt

tajam atbalstam, lai tās varētu garantēt tikpat augstu drošības līmeni kā ES dalībvalstīs;

- c. investīcijām pielīdzināmās izmaksas kā tās, kuras radušās, izvēloties un apmācot darbiniekus drošības jomā un iegādājoties drošības garantēšanai nepieciešamo materiālo nodrošinājumu;
- d. ar drošību saistītie kārtējie izdevumi, piemēram, drošības darbinieku izmaksas, drošības materiālā nodrošinājuma uzturēšanas izmaksas, izdevumi informācijas sniegšanai par drošības jautājumiem, ar drošību saistītie apdrošināšanas maksājumi un izmaksas, kas saistītas ar sabiedriskās kārtības pasākumiem, kuri paredzēti, lai nodrošinātu likumu ievērošanu.

Bez tam jāņem vērā arī izmaksas, kuras saistītas ar pasākumiem, kas veikti pirms vai pēc ārkārtas atgadījuma, piemēram, teroristu uzbrukuma. Lai noteiktu, kā ziņā ir šādas izmaksas, jāmeklē atsevišķs risinājums. Komitejas skatījumā, šo izmaksu segšana pirmām kārtām jāuzņemas valsts iestādēm.

4.3 Jautājumā, kam vai kurai struktūrai ir pirmām kārtām jāuzņemas segt izmaksas, šķiet loģiski, ka attiecībā uz pirmajām divām izmaksu kategorijām tās ir valstu iestādes vai vietējās varas, bet attiecībā uz divām pēdējām kategorijām — privātais sektors.

4.4 No ekonomiskā viedokļa izmaksas būtu jāsedz darbībai, kura tās rada, proti, izmaksas būtu jāietver samaksā par šo darbību (sabiedriskā transporta nozarē — biļetes cenā vai preču pārvadājumu nozarē — pārvadājumu tarifā). Preču un pakalpojumu cenām būtu pēc iespējas jāsedz sociālās robežizmaksas, tostarp ar drošību saistītās izmaksas. Tomēr reizēm īstenojamie pasākumi var tiktāl būt vispārējās interesēs, ka ar tiem saistītās izmaksas būtu jāsedz sabiedrībai kopumā.

4.5 Ja izvēlētos šo pieeju, ar drošību saistītās izmaksas segtu patērētāji galaprodukta paaugstinātas cenas formā vai iedzīvotāji — nodokļu maksātāju apmaksātu valsts izdevumu formā gadījumos, kad valsts iestādes apmaksā vispārējās interesēs esošus drošības pasākumus.

4.6 Komiteja uzskata, ka apdrošināšanas sabiedrībām ir sekundāra loma. Lai no apdrošināšanas polisēm netiktu izslēgti teroristu uzbrukumi, iespējamo izmaksu segšana paaugstinātu apdrošināšanas iemaksu formā tiks vienmēr nodota apdrošināto personu ziņā. Sprotams, pastāv cēloņsakarība starp drošības līmeni un apdrošināšanas iemaksas apmēru. Jo augstāks ar drošības pasākumiem garantētās drošības līmenis, jo mazākam būtu jābūt iemaksas apmēram.

4.7 Ņemot vērā tās uzdevumus un kompetenci, Eiropas Savienība šajā jomā var uzņemties vienīgi koordinējošu un kontroles funkciju. Tā var atvēlēt finanšu līdzekļus vienīgi informācijas un saziņas kampaņām. Tādējādi drošībai 6. pamatprogrammas ietvaros piešķirti 3,5 miljoni EUR.

5. Kopsavilkums un ieteikumi.

5.1 Komiteja konstatē, ka teroristu uzbrukumi pēdējos gados likuši visos mērogos atkal pievērst uzmanību drošības jautājumiem.

5.2 Nepieciešamie pasākumi veikti pamatā jūras un gaisa transporta nozarēs un nostiprināti starptautiskās normās. Tās tiek īstenotas, veicot ES pārbaudes.

5.3 Attiecībā uz sauszemes transporta veidu drošību Komiteja uzskata, ka nepieciešamie pasākumi vēl būtu jāveic, īpaši, ņemot vērā dažādo transporta veidu savstarpējo atkarību un jauktā transporta uzglabāšanas un pārkraušanas punktu pakļautību riskam. Tā kā kopējais ķēdes stiprums ir atkarīgs no tās vājākā posma izturības, steidzami jārod saskaņota pieeja.

5.4 Komiteja norāda, ka vairākās Eiropas Savienības valodās nepastāv atšķirība starp jēdzieniem "drošība" un "drošums". Tā kā tas var radīt neskaidrību, Komiteja iesaka izmantot viennozīmīgu terminoloģiju.

5.5 Komitejas skatījumā par drošības pasākumu īstenošanu atbildīgas ir dalībvalstis. Tām jānosaka obligātās drošības prasības, kas jāievēro transporta veidu darbībā kā īstenojamo drošības pasākumu zemākais pieļaujamais sliekšnis. Valstu iestādēm jāizveido īpaša struktūra, lai nodrošinātu šo pasākumu vienveidību un to piemērošanu.

5.6 Komiteja uzskata, ka Eiropas Savienības ziņā ir galvenokārt veikt pasākumu saskaņošanu Eiropas un starptautiskajā mērogā, bet valstu iestāžu un vietējo varu ziņā, savukārt, ir pieņemt konkrētus noteikumus, kontrolēt to īstenošanu, izplatīt informāciju un visos mērogos sekmēt apziņas celšanu par terorismu un noziedzību. Valstu iestādēm un vietējām varām bez tam jāpieliek pūles, lai stiprinātu transporta veidu sadarbību. To ziņā ir arī materiālās infrastruktūras aizsardzība.

5.7 Transporta veidu lietotājiem ir būtiska loma drošības jautājumos. Ar informācijas kampaņu palīdzību pasažierus un klientus vajadzētu mudināt ieņemt modrāku un aktīvāku nostāju, un transporta veidu darbiniekiem jāsniedz īpaša apmācība par viņu lomu attiecīgā transporta veida drošības garantēšanā. Komitejas skatījumā uzņēmumu vadības ziņā ir iekļaut drošības apsvērumus šo uzņēmumu darbības filozofijā un kultūrā, sniegt iespēju saviem darbiniekiem saņemt apmācību drošības jautājumos un gādāt, lai apmācībā vadzīnībās būtu iekļauta sadaļa par krīžu vadību.

5.8 Komitejai ir priekšstats, ka stāvoklis attiecībā uz dažādiem sauszemes transporta veidiem ir diezgan atšķirīgs. Valstu iestādes un transporta veidu operatori arvien skaidrāk apzinās nepieciešamību ietvert drošības pasākumus to ikdienas darbībā. Tomēr jākonstatē, ka joprojām nevar runāt par to saskaņotību. Stāvoklis sabiedriskā transporta jomā ir labāks nekā preču pārvadājumu jomā. Tajā veiktie pasākumi lielākoties attiecas tikai uz šo transporta veidu. Komiteja iesaka valstu iestādēm katrā valstī noteikt par visu loģistikas ķēdi kopumā atbildīgu iestādi.

5.9 Attiecībā uz privātā transporta nozari neatkarīgi no izmantotā transporta veida Komiteja iesaka, ka nozares uzņēmumu atbildīgajām personām būtu jāīsteno nepieciešamie darbinieku, transportlīdzekļu un infrastruktūru drošības pasākumi.

5.10 Komiteja uzskata, ka ar drošību saistītās izmaksas jāietver galaprodukta cenā, lai tās segtu patērētājs, vai gadījumos, kad drošības pasākumus īsteno valstu iestādes, — ar valsts budžeta starpniecību tās segtu iedzīvotāji nodokļu maksājumu formā.

5.11 Komiteja uzskata, ka apdrošināšanas sabiedrībām ir sekundāra loma. Iespējamās izmaksas augstāku apdrošināšanas iemaksu formā būtu jāsedz apdrošinātajām personām. Jo augstākā līmenī īsteno ti drošības pasākumi, jo mazākām jābūt apdrošināšanas iemaksām. Būtu jāgādā, lai iemaksu apmērs atspoguļo tirgus riskus.

5.12 Eiropas Savienības kā līdzekļu piešķirēja lomai galvenokārt jāizpaužas, šajā jomā piešķirot līdzekļus izpētes, informācijas un apziņas celšanas programmām.

Briselē, 2005. gada 14. decembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

priekšsēdētāja

Anne-Marie SIGMUND