Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k pozměněnému návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o zvýšení bezpečnosti přístavů

COM(2004) 393 final -2004/0031 (COD)

NEOVĚŘENÝ PŘEKLAD

(2005/C 120/06)

Dne 11. června 2004 se Rada Evropské unie rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor podle čl. 80 odst. 2 Smlouvy o založení Evropského společenství ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce „Doprava, energie, infrastruktura, informační společnost", která odpovídala za přípravu práce výboru na tomto tématu, přijala své stanovisko dne 5. října 2004. Zpravodajem byla **Dr. Bredima-Savopoulou**.

Na 412. plenárním zasedání 27. a 28. října (jednání dne 27. října) přijal Evropský hospodářský a sociální výbor toto stanovisko počtem 169 hlasů pro a 6 se zdrželo hlasování.

1. **Úvod**

1.1 Od teroristických útoků ze dne 11. září 2001 a 11. března 2004 svět přišel na to, že boj s terorismem bude trvat dlouho. EHSV byl na počátku vyzván komisařkou De Palacio, aby zaujal průzkumné stanovisko k bezpečnosti dopravy. EHSV poskytl řadu standardů ([1]) týkajících se budoucí politiky EU pro bezpečnost dopravy a s potěšením bere na vědomí, že je Komise přijala.

1.2 Po sdělení EU o zvýšení bezpečnosti námořní dopravy a nařízení o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení zaujal EHSV stanovisko ([2]), které se vztahuje na bezpečnost přístavních terminálů.

1.3 Dne 30.6.2004 zaujal EHSV další stanovisko ([3]) k navržené směrnici o zvýšení bezpečnosti přístavů. Navržená směrnice doplňuje bezpečnostní opatření zavedená nařízením o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení, kdy je do bezpečnostního režimu zahrnut celý přístav.

2. **Návrh Komise**

2.1 Po diskusi v Radě týkající se návrhu směrnice o zvýšení bezpečnosti přístavů navrhuje Komise ([4]) změnu v článku 7, kdy plán bezpečnosti přístavu zajistí, aby příslušné vnitrostátní orgány prováděly na základě posouzení rizika bezpečnostní kontroly osobních a nákladních automobilů, které se mají nalodit na plavidla převážející rovněž cestující.

2.2 Návrh se týká plavidel s horizontální překládkou na vnitrostátních a mezinárodních trasách. V druhém případě budou při posuzování rizika spolupracovat dotčené členské státy.

3. **Obecné poznámky**

3.1 EHSV rozhodně podporuje vyvážený přístup zajišťující bezpečnost bez ztěžování volného obchodního toku. Proto chápe obavy Komise vyjádřené v novém, osmém bodu odůvodnění navržené směrnice.

3.2 V souladu se svými předchozími stanovisky souhlasí EHSV plně s navrženou změnou návrhu směrnice o zvýšení bezpečnosti přístavů. I když absolutní bezpečnosti nelze nikdy dosáhnout, EHSV znovu zdůrazňuje, že do bezpečnostních opatření je nutno zahrnout celý logistický dopravní řetězec, přičemž je třeba se ujistit, že neexistují žádná slabá místa. Upřednostnit by se měla osobní doprava, kde by byly důsledky teroristické akce nejtěžší s ohledem na lidské životy, které jsou v sázce.

3.2.1 Plavidla s horizontální překládkou jsou zvlášť citlivá na teroristické akce, zejména převážejí-li cestující. Pokud jde o bezpečnost, mohou se automobily naloděné na palubu plavidel s horizontální překládkou stát novodobými „trojskými koni".

3.2.2 Měla se by se přijmout odpovídající opatření, aby se zajistilo, že osobní a nákladní automobily na palubě plavidel s horizontální překládkou nebudou představovat riziko. Opatření by se měla provést v přístavu nebo na hranicích přístavu před naložením plavidla a způsobem, který pokud možno co nejméně brání plynulosti operací.

([1]) Úř. věst. C 61 ze dne 14.3.2003, s. 174
([2]) COM(2003)229 final, Úř. věst. C 32, 5.2.2004, s. 21.
([3]) COM(2004)76 final, Úř. věst. C 241, 28.9.2004.
([4]) COM(2004)393 final

3.2.3 Bezpečnostní kontroly osobních a nákladních automobilů, které mají být naloženy na osobní trajekty s horizontální překládkou, představují potíže kvůli povaze nákladu naloženého na vozidlech. Dlouhodobé zkušenosti ukazují, že nejvhodnější kontrola obsahu těchto vozidel by se měla uskutečnit v oblasti přístavu před naloděním, aby se využilo důmyslných bezpečnostních zařízení a řádně vyškoleného personálu.

3.3 EHSV chce upozornit na otázky odpovědnosti v souvislosti s kontrolami. Odpovědnost z bezpečnostních kontrol osobních a nákladních automobilů by měly mít samozřejmě příslušné dotčené národní orgány, a ne lodě, na které jsou tato vozidla následně naložena.

3.4 Co se týče identifikace námořníků a pracovníků přístavu zapojených do bezpečnostních kontrol, měly by se požadavky uplatňovat praktickým způsobem, aby nedošlo k nadměrnému zdržování obchodních operací.

3.5 EHSV bere na vědomí, že v důsledku navržené změny zahájí Komise ve spolupráci s vnitrostátními orgány šest měsíců ode dne účinnosti navržené směrnice kontroly k ověření prostředků monitorování provedení národních plánů přijatých podle této směrnice. Výbor zdůrazňuje nutnost okamžité přípravy přístavů v EU i přístavů v třetích zemích s ohledem na nová bezpečnostní opatření (Kodex ISPS - International Ship and Port Facility Security - Řád mezinárodní bezpečnosti lodí a přístavních zařízení)) pro přístavní terminály, který vstoupil mezinárodně v platnost dne 1.7.2004.

3.6 Závěrem EHSV využívá příležitosti, aby zdůraznil, že by se ekonomická dimenze bezpečnosti přístavů měla neprodleně řešit na úrovni EU a měl by se vyvinout harmonizovaný přístup, aby se předešlo narušení hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy, zejména poškození dopravy RoRo (tj. loděmi umožňujícími vjezd vozidel). Výbor vyzývá Komisi, aby vypracovala studii o celkovém dopadu týkající se finančních důsledků bezpečnosti přístavů a navrhla systém EU pro případné financování prováděcích opatření.

V Bruselu dne 27. října 2004.

Předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND