Γνωμοδότηση Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας λιμένων»

COM(2004) 393 τελικό -2004/0031 (COD)

(2005/C 120/06)

Στις 11 Ιουνίου 2004 και σύμφωνα με το άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 5 Οκτωβρίου 2004 με βάση εισηγητική έκθεση της **Δρος Μπρεδήμα Σαβοπούλου**.

Κατά την 412η σύνοδο ολομέλειας της 27ης και 28ης Οκτωβρίου 2004 (συνεδρίαση της 27ης Οκτωβρίου 2004), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 169 ψήφους υπέρ και 6 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. **Εισαγωγή**

1.1 Μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και της 11ης Μαρτίου 2004, ο κόσμος ανακάλυψε ότι ο πόλεμος κατά της τρομοκρατίας πιθανότατα θα διαρκέσει πολύν καιρό ακόμα. Η Επίτροπος De Palacio προέτρεψε από νωρίς την ΕΟΚΕ να εκδώσει μια διερευνητική γνωμοδότηση σχετικά με την ασφάλεια των μεταφορών. Η ΕΟΚΕ διατύπωσε ένα σύνολο κατευθυντήριων αρχών ([1]) για μια μελλοντική πολιτική της ΕΕ σχετικά με την ασφάλεια των μεταφορών και σημειώνει με χαρά ότι η Επιτροπή τις υιοθέτησε.

1.2 Ύστερα από μία ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και μία πρόταση Κανονισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, η ΕΟΚΕ εξέδωσε μια γνωμοδότηση ([2]) σχετικά με την ασφάλεια των τερματικών σταθμών των λιμένων.

1.3 Στις 30 Ιουνίου 2004 η ΕΟΚΕ υιοθέτησε άλλη μία γνωμοδότηση ([3]) για την πρόταση Οδηγίας σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων. Η πρόταση αυτή συμπληρώνει τα μέτρα ασφαλείας που εισήχθησαν με τον Κανονισμό για τη βελτίωση της ασφαλείας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, εξασφαλίζοντας την κάλυψη ολόκληρου του λιμένα από κάποιο σύστημα ασφαλείας.

2. **Η πρόταση της Επιτροπής**

2.1 Κατόπιν συζητήσεων για την πρόταση Οδηγίας σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων στο Συμβούλιο, η Επιτροπή προτείνει ([4]) μια τροποποίηση του άρθρου 7, σύμφωνα με την οποία το σχέδιο ασφαλείας λιμένα εξασφαλίζει ότι, με βάση τις εκτιμήσεις επικινδυνότητας, διενεργούνται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές επαρκείς έλεγχοι ασφαλείας στα επιβατηγά και τα φορτηγά οχήματα που αναμένουν να επιβιβαστούν σε πλοία τα οποία μεταφέρουν και επιβάτες.

2.2 Η πρόταση εφαρμόζεται στα φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία (Ro-Ro) που εκτελούν δρομολόγια σε εσωτερικές ή διεθνείς γραμμές. Στην περίπτωση των διεθνών δρομολογίων, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνεργάζονται για την εκτίμηση επικινδυνότητας.

3. **Γενικές παρατηρήσεις**

3.1 Η ΕΟΚΕ είναι σθεναρά υπέρ μιας ισορροπημένης προσέγγισης, που εγγυάται την ασφάλεια χωρίς να παρακωλύει την ελεύθερη ροή των εμπορικών εργασιών. Κατανοεί, συνεπώς, την ανησυχία της Επιτροπής, όπως αυτή εκφράζεται στη νέα, όγδοη αιτιολογική σκέψη της προτεινόμενης Οδηγίας.

3.2 Σε συστοιχία με τις προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της, η ΕΟΚΕ συμφωνεί πλήρως με την προτεινόμενη τροποποίηση της πρότασης Οδηγίας σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων. Μολονότι απόλυτη ασφάλεια δεν μπορεί να επιτευχθεί ποτέ, η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει ότι τα μέτρα ασφαλείας πρέπει να καλύπτουν όλη την αλυσίδα των εφοδιαστικών μεταφορών, διασφαλίζοντας ότι δεν υπάρχει κανένας αδύναμος κρίκος. Προτεραιότητα έχει η μεταφορά επιβατών, όπου οι συνέπειες ενδεχόμενης τρομοκρατικής ενέργειας θα ήταν πολύ πιο βαριές από την άποψη των απειλούμενων ανθρώπινων ζωών.

3.2.1 Τα πλοία Ro-Ro είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα στις τρομοκρατικές ενέργειες, ιδίως εάν μεταφέρουν επιβάτες. Πραγματικά, τα οχήματα που μεταφέρονται με αυτά τα πλοία μπορούν να γίνουν σύγχρονοι «δούρειοι ίπποι» από την άποψη της ασφάλειας.

3.2.2 Θα πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα, για να διασφαλιστεί ότι τα επιβατηγά και τα φορτηγά οχήματα που μεταφέρονται με πλοία Ro-Ro δεν θα προκαλέσουν κίνδυνο. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να λαμβάνονται στον λιμένα ή εντός των ορίων του λιμένα πριν από την είσοδο των οχημάτων στο πλοίο και με τρόπο που παρακωλύει όσο το δυνατόν λιγότερο τη ροή των εργασιών.

([1]) ΕΕ C 61, 14.3.2003, σ. 174
([2]) COM(2003) 229 τελικό – ΕΕ C 32 της 5.2.2004, σ. 21
([3]) COM(2004) 76 τελικό – ΕΕ C 241 της 28.9.2004
([4]) COM(2004) 393 τελικό

3.2.3 Οι επιθεωρήσεις ασφαλείας των επιβατηγών και φορτηγών οχημάτων που πρόκειται να μεταφερθούν με επιβατηγά οχηματαγωγά Ro-Ro παρουσιάζουν δυσκολίες, λόγω της φύσης των φορτίων που μεταφέρουν αυτά τα οχήματα. Η μακροχρόνια πείρα δείχνει ότι η καταλληλότερη στιγμή για τον έλεγχο του περιεχομένου αυτών των οχημάτων είναι πριν εισέλθουν στο πλοίο, στον χώρο του λιμένα, ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν, εκτός από το κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό, και προηγμένοι μηχανισμοί ασφαλείας.

3.3 Η ΕΟΚΕ επιθυμεί να επιστήσει την προσοχή στα ζητήματα ευθύνης που απορρέουν από τις επιθεωρήσεις. Προφανώς, η ευθύνη για τους ελέγχους ασφαλείας των επιβατηγών και των φορτηγών οχημάτων θα πρέπει να ανήκει στις αρμόδιες εθνικές αρχές και όχι στο πλοίο στο οποίο φορτώνονται κατόπιν αυτά τα οχήματα.

3.4 Όσον αφορά την ταυτοποίηση των ναυτικών και των λιμενικών υπαλλήλων που συμμετέχουν στους ελέγχους ασφαλείας, οι απαιτήσεις θα πρέπει να εφαρμόζονται με πρακτικό τρόπο, ώστε να μην παρακωλύονται αδικαιολόγητα οι εμπορικές εργασίες.

3.5 Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι, ως αποτέλεσμα της προτεινόμενης τροποποίησης, η Επιτροπή θα αρχίσει, σε συνεργασία με τις εθνικές αρχές, έξι μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής της προτεινόμενης Οδηγίας, επιθεωρήσεις για την επαλήθευση των μέσων επιτήρησης της εφαρμογής των εθνικών σχεδίων που έχουν υιοθετηθεί σύμφωνα με την Οδηγία. Η ΕΟΚΕ τονίζει την ανάγκη άμεσης ετοιμότητας των λιμένων τόσο της ΕΕ όσο και των τρίτων χωρών σε σχέση με τα νέα μέτρα ασφαλείας (Κώδικας ISPS) για τους τερματικούς σταθμούς, τα οποία τέθηκαν διεθνώς σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004.

3.6 Τέλος, η ΕΟΚΕ επωφελείται της ευκαιρίας για να τονίσει ότι η οικονομική διάσταση της ασφάλειας των λιμένων θα πρέπει να εξεταστεί άμεσα σε επίπεδο ΕΕ και ότι θα πρέπει να αναπτυχθεί μια εναρμονισμένη προσέγγιση, για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, μεταξύ λιμένων και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, και ιδιαίτερα η επιβάρυνση των επιβατηγών μεταφορών. Ζητείται από την Επιτροπή να καταρτίσει μια σφαιρική μελέτη αντικτύπου σχετικά με τις δημοσιονομικές επιπτώσεις της ασφάλειας των λιμένων και να αναπτύξει ένα σύστημα της ΕΕ για τη χρηματοδότηση των μέτρων εφαρμογής όπου είναι απαραίτητο.

Βρυξέλλες, 27 Οκτωβρίου 2004

Η Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Anne-Marie SIGMUD