Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Az Európai Parlament és a Tanács módosított irányelvjavaslata a kikötői biztonság fokozásáról”

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

(2005/C 120/06)

2004. június 11-én az Európai Unió Tanácsa úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének 2. bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

A „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció, melynek feladata az volt, hogy az EGSZB munkáját előkészítse ezzel a témával kapcsolatban, 2004. október 5-én elfogadta véleményét. 2004. Az előadó Anna Bredima Savoupoulu volt.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2004. október 27-én és 28-án megtartott 412. plenáris ülésén (október 27-i ülés) 169 szavazattal és 6 tartózkodás mellett az alábbi véleményt fogadta el.

1. **Bevezetés**

1.1 A 2001. szeptember 11-i és a 2004. március 11-i terroristatámadás óta a világ tisztában van vele, hogy a terrorizmus elleni harc hosszú ideig fog tartani. De Palacio biztos arra buzdította az EGSZB-t, hogy már ebben a korai szakaszban fogalmazzon meg feltáró véleményt a közlekedésbiztonság tárgyában. Az EGSZB meghatározott a jövőbeli EU közlekedésbiztonsági politikára vonatkozó néhány alapmércét [1], és örömmel állapítja meg, hogy ezeket az Európai Bizottság elfogadta.

1.2 A tengeri biztonság fokozásáról szóló EU-közleményt és a hajók és kikötői telepek biztonságának fokozásáról hozott rendeletet követően az EGSZB véleményt [2] fogalmazott meg a kikötői terminálokra vonatkozóan.

1.3 2004. június 30-án az EGSZB újabb véleményt [3] fogadott el a kikötői biztonság fokozásáról szóló irányelvre vonatkozó javaslat tekintetében. A javasolt irányelv kiegészíti a hajók és kikötői telepek biztonságának fokozásáról szóló rendelet által bevezetett biztonsági intézkedéseket azáltal, hogy kiterjeszti a biztonsági rendszert a teljes kikötő területére.

2. **Az Európai Bizottság javaslata:**

2.1 A kikötői biztonságról szóló irányelvtervezet tanácsi megvitatását követően az Európai Bizottság javasolja [4] a 7. cikk módosítását, mely által a kikötői biztonsági terv garantálná, hogy kockázatértékelés alapján az illetékes hatóságok megfelelő mértékű biztonsági ellenőrzést hajtsanak végre az utasokat is szállító hajókra felhajtó személyautókon és tehergépjárműveken.

2.2 A javaslat a ro-ro hajók belföldi és nemzetközi útvonalaira vonatkozik. Az utóbbi esetben az érintett tagállamok együttműködnek a kockázatértékelésben.

3. **Általános megjegyzések**

3.1 Az EGSZB határozottan támogatja azt az egyensúlyra törekvő megközelítést, hogy a biztonság megőrzésének a szabad kereskedelem akadályozása nélkül kell történnie. Ezért megérti az Európai Bizottság aggályait, melyet az irányelvtervezet tényismertetőjének új, nyolcadik bekezdésében fogalmazott meg.

3.2 A korábbi véleményekhez hasonlóan az EGSZB teljes mértékben egyetért a kikötői biztonság fokozásáról szóló irányelvtervezet javasolt módosításaival. Bár tökéletes biztonságot nem lehet elérni, az EGSZB megismétli, hogy a biztonsági intézkedéseknek ki kell terjedni a teljes logisztikai szállítási láncra, kizárva a gyenge pontok lehetőségét. A személyszállításnak elsőbbséget kell élveznie, mivel egy esetleges terroristatámadásnak itt lehetnek a legsúlyosabb következményei emberéletek tekintetében.

3.2.1 A ro-ro hajók különösen sebezhető terroristacélpontok, kiváltképpen, ha utasokat szállítanak. Valójában a hajókra felhajtó autók a biztonság szempontjából modern kori „Trójai falovak”.

3.2.2 Megfelelő intézkedésekkel kell gondoskodni arról, hogy a ro-ro hajók fedélzetén szállított autók és teherautók ne váljanak kockázati tényezővé. Az intézkedéseket a kikötőkben, illetőleg a kikötők határain belül kell foganatosítani, még a hajóra történő felhajtást megelőzően, a rakodás folyamatának lehető legkisebb mértékű akadályozásával.

---

[1] HL C 61., 2003. 3.14., 174. o.
[2] COM(2003)229 végl. HL C 32., 2004.2.5., 21. o.
[3] COM(2004)76 végl. HL C 241., 2004.9.28.
[4] COM(2004)393 végl.

3.2.3 A ro-ro hajókra felhajtó személyautók és teherautók biztonsági ellenőrzése nehézséget okozhat a járművek rakományának jellege miatt. Régi tapasztalat, hogy a járművek rakományának tartalmát legalaposabban a hajóra való felhajtást megelőzően, a kikötő területén lehet ellenőrizni, ahol ez a legkifinomultabb biztonsági berendezések és megfelelően képzett szakemberek segítségével végezhető.

3.3 Az EGSZB fel kívánja hívni a figyelmet az ellenőrzésekből adódó felelősség kérdésére. Nyilvánvaló, hogy a személyautók és haszongépjárművek biztonsági ellenőrzéséből adódó felelősséget a megfelelő érintett hatóságnak kell vállalnia, nem pedig annak a hajónak, amelyre ezeket a járműveket felrakják.

3.4 A biztonsági ellenőrzésben részt vevő tengerészek és kikötői személyzet azonosítására vonatkozó követelményeket bizonyos mértékű rugalmassággal kellene alkalmazni a kereskedelmi műveletek indokolatlan akadályozása nélkül.

3.5 Az EGSZB felhívja rá a figyelmet, hogy a javasolt módosítások eredményeképpen az Európai Bizottság hat hónappal a javasolt irányelv alkalmazását követően ellenőrzésekbe kezd a nemzeti hatóságokkal együttműködve, melyek célja az irányelv alapján létrehozott nemzeti tervek végrehajtásának ellenőrzését szolgáló eszközök vizsgálata. Az EGSZB aggodalmát fejezi ki az EU területén belül és a tagállamok területén kívül található kikötők felkészültségét illetően a kikötői terminálokra vonatkozó, 2004. július 1-jén nemzetközileg hatályba lépett új biztonsági intézkedések (ISPS-szabályzat) vonatkozásában.

3.6 Végül az EGSZB megragadja az alkalmat, hogy sürgesse a kikötői biztonság gazdasági dimenzióinak azonnali vizsgálatát EU-szinten, valamint egy összehangolt megközelítés kialakítását a kikötők és a különböző közlekedési eszközök közötti verseny torzulásának elkerülése érdekében, különös tekintettel a RoRo-forgalom kárára történő versenytorzulásra. Az EGSZB felkéri az Európai Bizottságot, hogy készítsen átfogó hatástanulmányt a kikötői biztonság pénzügyi hatásairól, és dolgozzon ki egy EU-szintű rendszert a végrehajtó intézkedések finanszírozására, ahol arra szükség van.

Brüsszel, 2004. október 27.

Az Európai Gazdasági
és Szociális Bizottság Elnöke
Anne-Marie SIGMUND