Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru k „Pozmenenému návrhu Smernice Európskeho parlamentu a Rady o zvýšení bezpečnosti prístavov“

COM(2004) 393 final – 2004/0031 (COD)

(2005/C 120/06)

Dňa 11. júna 2004 sa Rada Európskej únie rozhodla prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom, podľa článku 80 (2) zmluvy zakladajúcej Európske spoločenstvo „Pozmenený návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady na zvýšenie bezpečnosti prístavov“

Sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, ktorá bola zodpovedná za prácu Výboru na tejto problematike, prijala svoje stanovisko dňa 5. októbra 2004. Spravodajcom bola **pani BREDIMA-SAVOPOULOU.**

Na svojom 412. plenárnom zasadnutí 27. a 28. októbra 2004 (schôdzi dňa 27. októbra), schválil Európsky hospodársky a sociálny výbor nasledovné stanovisko počtom hlasov 169 za a 6 sa zdržali hlasovania.

1. **Úvod**

1.1 Po teroristických útokoch v dňoch 11. septembra 2001 a 11. marca 2004 svet zistil, že vojna s terorizmom bude určite trvať dlho. Komisárka De Palacio už v ranom štádiu podnietila EHSV, aby vypracoval prieskumné stanovisko k bezpečnosti v doprave. EHSV podal rad štandardov ([1]) týkajúcich sa budúcej politiky EÚ v oblasti bezpečnosti v doprave a rád konštatuje, že tieto štandardy Komisia schválila.

1.2 V nadväznosti na Oznámenie EÚ o Zlepšení bezpečnosti v námornej doprave a na Nariadenie o zlepšení bezpečnosti zariadení lodí a prístavov vydal EHSV stanovisko ([2]), ktoré sa vzťahuje na bezpečnosť prístavných terminálov.

1.3 Dňa 30.6. 2004 schválil EHSV ďalšie stanovisko ([3]), týkajúce sa navrhnutej smernice o zlepšení bezpečnosti prístavov. Navrhnutá smernica dopĺňa bezpečnostné opatrenia uvedené Nariadením o zlepšení bezpečnosti lodných a prístavných zariadení tým, že zabezpečuje, že bezpečnostný režim sa bude vzťahovať na celý prístav.

2. **Návrh Komisie**

2.1 V nadväznosti na rokovania Rady o návrhu Smernice o zlepšení bezpečnosti prístavov Komisia navrhuje ([4]) úpravu článku 7, ktorým plán bezpečnosti prístavov zaistí, že na základe odhadu rizík vykonajú kompetentné štátne orgány príslušné bezpečnostné previerky áut a nákladných vozidiel určených na nalodenie na tie plavidlá, ktoré prevážajú aj cestujúcich.

2.2 Návrh sa vzťahuje na trajekty na vnútroštátnych aj medzinárodných trasách. V druhom prípade budú zainteresované členské štáty spolupracovať pri odhade rizík.

3. **Všeobecné pripomienky**

3.1 EHSV pevne podporuje vyvážený prístup zaručujúci bezpečnosť bez toho, aby bol prekazený voľný tok obchodu. Chápe preto obavy Komisie, ako ich vyjadrila v novej ôsmej úvodnej časti navrhnutej Smernice.

3.2 V zhode so svojimi predošlými stanoviskami EHSV plne súhlasí s navrhovanou úpravou k návrhu Smernice o zlepšení bezpečnosti prístavov. Hoci sa nikdy nedosiahne absolútna bezpečnosť, EHSV znovu opakuje, že celý logistický dopravný reťazec musí byť pokrytý bezpečnostnými opatreniami, aby sa zaistilo, že nebudú existovať nijaké slabé články. Prednosť by mala mať osobná doprava, kde dôsledky teroristického činu by boli najťažšie vzhľadom na ohrozenie ľudských životov.

3.2.1 Trajekty sú obzvlášť zraniteľné, čo sa týka teroristických útokov, ak prevážajú cestujúcich. Autá, nalodené na palubu trajektov, sa môžu stať z hľadiska bezpečnosti modernými „trójskymi koňmi“.

3.2.2 Malo by sa zabezpečiť, aby sa urobili adekvátne opatrenia na to, aby autá a nákladné vozidlá na palubách trajektov neprivodili riziko. Opatrenia by sa mali vykonať v prístave alebo na hraniciach prístavu ešte pred nakládkou lode, a to takým spôsobom, ktorý by čo najmenej prekážal plynulosti prevádzok.

([1]) Ú. v. C 61 zo 14.3.2003, s. 174
([2]) COM(2003)229 final – Ú. v. C 32 z 5.2.2004, s. 21.
([3]) COM(2004)76 final – Ú. v. C 241 z 28.9.2004
([4]) COM(2004)393 final

3.2.3 Bezpečnostné prehliadky áut a nákladných áut, ktoré sa majú nakladať na osobné trajekty, predstavujú ťažkosti kvôli charakteru nákladov nakladaných na vozidlá. Dlhodobé skúsenosti naznačujú, že najadekvátnejšia kontrola obsahu týchto vozidiel by sa mala uskutočniť pred nalodením v oblasti prístavu, aby sa využili dômyselné prístroje na zaistenie bezpečnosti, ako aj riadne vyškolený personál.

3.3 EHSV si praje pritiahnuť pozornosť k otázkam zodpovednosti v súvislosti s inšpekciami. Je zrejmé, že zodpovednosť z bezpečnostných kontrol osobných a nákladných vozidiel by mali niesť príslušné zainteresované úrady, a nie lode, na ktoré sa tieto vozidlá následne naložia.

3.4 Vzhľadom na identifikáciu námorníkov a personálu prístavov by sa mali požiadavky aplikovať praktickým spôsobom, aby sa nadmerne nemarili komerčné operácie.

3.5 EHSV registruje, že v dôsledku navrhovanej úpravy začne Komisia v spolupráci so štátnymi orgánmi inšpekcie na overenie prostriedkov monitorovania realizácie národných plánov prijatých na základe Smernice, a to šesť mesiacov po dátume aplikácie navrhnutej Smernice. Zdôrazňuje nutnosť okamžitej pripravenosti prístavov EÚ, ako aj prístavov nečlenských štátov EÚ vo vzťahu k novým bezpečnostným opatreniam (Kód ISPS) pre prístavné terminály, ktoré vstúpili do medzinárodnej platnosti 1.7.2004.

3.6 Na záver využíva EHSV príležitosť na presadenie toho, že by sa mal promptne určiť ekonomický rozmer bezpečnosti prístavov na EÚ úrovni a mal by sa vyvinúť harmonizovaný prístup kvôli tomu, aby sa predišlo narúšaniu konkurencie medzi rôznymi druhmi dopravy, predovšetkým v neprospech trajektovej dopravy typu „roll-on roll-off“. Komisia je pozvaná k tomu, aby vypracovala štúdiu celkového účinku o finančných dôsledkoch bezpečnosti prístavov a aby v potrebných prípadoch vypracovala schému EÚ pre financovanie realizačných opatrení.

Brusel 27. októbra 2004

Predsedníčka

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Anne-Marie SIGMUND