Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o spremenjenem predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o povečanju zaščite v pristaniščih

COM(2004) 393 final — 2004/0031 (COD)

(2005/C 120/06)

Svet Evropske unije je 11. junija 2004 sklenil, da se bo v skladu s členom 80(2) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti posvetoval z Evropskim ekonomsko-socialnim odborom o spremenjenem predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o povečanju zaščite v pristaniščih

Strokovna skupina Promet, energija, infrastruktura in informacijska družba, ki je bila odgovorna za pripravo dela Odbora v zvezi s to zadevo, je ….. 2004 sprejela mnenje. Poročevalka je bila **ga. Bredima**.

Na 412. plenarnem zasedanju 27. in 28. oktobra 2004 (seja dne 27. oktobra 2004) je Evropski ekonomsko-socialni odbor sprejel naslednje mnenje s 169 glasovi za in 6 vzdržanimi.

1. **Uvod**

1.1 Po terorističnih napadih 11. septembra 2001 in 11. marca 2004 je svet spoznal, da bo boj proti terorizmu dolgotrajen. Komisar De Palacio je EESO že kmalu zaprosil za obrazložitveno mnenje o varnosti prometa. EESO je predložil vrsto ukrepov ([1]) glede prihodnje politike EU o varnosti prometa in z zadovoljstvom ugotavlja, da jih je Komisija sprejela.

1.2 V skladu s sporočilom EU o povečanju varnosti pomorskega prometa in uredbe o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih je EESO oblikoval mnenje ([2]) o zaščiti pristaniških terminalov.

1.3 30. junija 2004 je EESO sprejel nadaljnje mnenje ([3]) o predlagani direktivi o povečanju zaščite v pristaniščih. Predlagana direktiva dopolnjuje zaščitne ukrepe, ki jih je uvedla uredba o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih, tako da zagotavlja, da ima celotno pristanišče varnostni sistem.

2. **Predlog Komisije**

2.1 Po razpravah v Svetu o osnutku direktive o povečanju zaščite v pristaniščih Komisija predlaga ([4]) spremembo člena 7, po kateri bo varnostni načrt pristanišča na osnovi ocene tveganja zagotovil, da ustrezne varnostne nadzore osebnih vozil in tovornjakov, pripravljenih za vkrcanje na trajekte, ki prevažajo tudi potnike, izvajajo pristojne nacionalne oblasti.

2.2 Predlog velja za potniške trajekte ro-ro na domačih in mednarodnih poteh. V slednjem primeru bodo zadevne države članice sodelovale pri ocenjevanju tveganja.

3. **Splošne pripombe**

3.1 EESO trdno podpira uravnovešen pristop, ki zagotavlja varnost, ne da bi bilo ovirano prosto trgovanje. Zato razume zadržek Komisije, kot je izražen v novi osmi uvodni izjavi predlagane direktive.

3.2 V skladu s svojimi prejšnjimi mnenji se EESO popolnoma strinja s predlagano spremembo k osnutku direktive o povečanju zaščite v pristaniščih. Čeprav popolne varnosti ni mogoče zagotoviti, EESO ponovno poudarja, da morajo zaščitni ukrepi zajemati celotno logistično prometno verigo, da se izključijo šibki členi. Prednost je treba dati potniškemu prometu, kjer bi bile posledice terorističnega napada najhujše, saj bi ogrožale človeška življenja.

3.2.1 Potniški trajekti ro-ro so posebej izpostavljeni terorističnim napadom, zlasti če prevažajo potnike. Vozila na krovu potniških trajektov ro-ro v varnostnem smislu dejansko lahko postanejo moderni „trojanski konji“.

3.2.2 Sprejeti je treba ustrezne ukrepe za zagotovitev, da osebna vozila in tovornjaki na krovu ne predstavljajo tveganja. Ukrepe je treba izvesti v pristanišču ali na območju pristanišča pred vkrcanjem in na način, ki čim manj ovira tekoče operacije.

([1]) UL C 61 z dne 14.3.2003, str. 174
([2]) COM(2003)229 final — EESO 856/2003
([3]) COM(2004)76 final — EESO 452/2004
([4]) COM(2004)393 final

3.2.3 Varnostni nadzori osebnih vozil/tovornjakov za vkrcanje na potniške trajekte ro-ro, predstavljajo težave zaradi vrste prtljage oz. tovora, naloženega na vozilih. Dolgoletne izkušnje kažejo, da bi bilo najbolj ustrezno, da se nadzor teh vozil opravi pred vkrcanjem na območju pristanišča in da se uporabijo sodobne varnostne naprave ter primerno usposobljeno osebje.

3.3 EESO želi opozoriti na vprašanja odgovornosti, ki nastanejo ob takih nadzorih. Samoumevno je, da bi morale odgovornost za varnostne nadzore osebnih vozil in tovornjakov prevzeti vključene pristojne oblasti in ne ladja, na katero se nato vkrcajo vozila.

3.4 Zahteve v zvezi z identifikacijo ladijskega in pristaniškega osebja, vključenega v varnostne nadzore, je treba prilagajati, tako da se ne bi po nepotrebnem oviralo komercialnih operacij.

3.5 EESO ugotavlja, da bo Komisija kot rezultat predlagane spremembe v sodelovanju z nacionalnimi oblastmi šest mesecev po dnevu uveljavitve predlagane direktive začela izvajati nadzore za preverjanje, ali je spremljanje nacionalnih načrtov, sprejetih v skladu z direktivo, učinkovito. Odbor izraža zadržke o stanju pripravljenosti pristanišč tako v EU kot v državah, ki niso njene članice, glede na nove zaščitne ukrepe za pristaniške terminale v skladu z Mednarodnim kodeksom o zaščiti ladij in pristanišč (kodeks ISPS), ki je začel veljati 1. julija 2004.

3.6 Nazadnje želi EESO ob tej priložnosti opozoriti, da je treba gospodarsko razsežnost zaščite v pristaniščih takoj obravnavati na ravni EU in razviti usklajen pristop, da se prepreči izkrivljanje konkurence. Komisijo poziva, da v celoti preuči posledice finančnih učinkov zaščite v pristaniščih in naredi osnutek sistema EU za financiranje izvajanja ukrepov, kjer je to potrebno.

Bruselj, 27. oktober 2004

Predsednica

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Anne-Marie SIGMUND