

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie zmienionej propozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poprawy bezpieczeństwa portów

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

(2005/C 120/06)

Dnia 21 kwietnia 2004 r. Rada Unii Europejskiej, działając na podstawie art. 80, ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swą opinię dnia 5 października 2004 r. Sprawozdawczynią była dr Anna Bredima-Savopoulou.

Na 412 sesji plenarnej w dniach 27 i 28 października 2004 r. (posiedzenie z dn. 27 października) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny większością 169 głosów, przy 8 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię:

1. Wprowadzenie

1.1 Od czasu ataków terrorystycznych z 11 września 2001 r. i 11 marca 2004 r. świat przekonał się, iż wojna z terroryzmem będzie trwać bardzo długo. Już na wczesnym etapie komisarz Loyola De Palacio zwróciła się do EKES o przygotowanie opinii rozpoznawczej w sprawie bezpieczeństwa transportu. EKES opracował zestaw wytycznych⁽¹⁾ dla przyszłej polityki UE w sprawie bezpieczeństwa transportu i z zadowoleniem przyjął fakt, że zostały one wszystkie przyjęte przez Komisję.

1.2 W nawiązaniu do Komunikatu UE w sprawie bezpieczeństwa transportu morskiego oraz Rozporządzenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa statków i obiektów portowych, EKES sporządził opinię⁽²⁾ dotyczącą bezpieczeństwa terminali portowych.

1.3 Dnia 30 czerwca 2004 r. EKES przyjął kolejną opinię⁽³⁾ dotyczącą proponowanej dyrektywy w sprawie poprawy bezpieczeństwa portów. Proponowana dyrektywa stanowi uzupełnienie środków bezpieczeństwa wprowadzonych rozporządzeniem w sprawie poprawy bezpieczeństwa statków i obiektów portowych poprzez zapewnienie, że w rezultacie ich wdrożenia cały port będzie objęty systemem bezpieczeństwa.

2. Propozycja Komisji

2.1 W następstwie dyskusji w Radzie nad projektem dyrektywy w sprawie poprawy bezpieczeństwa portów, Komisja proponuje⁽⁴⁾ zmianę w artykule 7, według której, na podstawie oceny ryzyka danego obiektu, plan bezpieczeństwa portu zapewni, aby właściwe władze krajowe przeprowadzały odpowiednie kontrole bezpieczeństwa samochodów osobowych i ciężarowych, które mają płynąć na pokładzie statków prowadzących również transport pasażerski.

2.2 Propozycja ta dotyczy statków typu ro-ro w żegludzie krajowej i międzynarodowej. Przy czym w tym drugim przypadku, Państwa Członkowskie, których to dotyczy, będą współpracowały ze sobą przy ocenie ryzyka.

3. Uwagi ogólne

3.1 EKES stanowczo popiera wyważone stanowisko, które zapewni bezpieczeństwo bez uszczerbku dla wolnego handlu. EKES rozumie więc zaniepokojenie Komisji wyrażone w nowym wywodzie ósmym proponowanej dyrektywy.

3.2 Zgodnie ze swoimi poprzednimi opiniami, EKES w pełni zgadza się z proponowaną zmianą w projekcie dyrektywy w sprawie poprawy bezpieczeństwa portów. Mimo że nigdy nie będzie można osiągnąć pełnego bezpieczeństwa, EKES powtarza, że środki bezpieczeństwa muszą objąć całą strukturę transportu i wyeliminować wszystkie słabe ogniwa. Pierwszeństwo należy dać transportowi pasażerskiemu, gdzie konsekwencje ataku terrorystycznego byłyby największe z uwagi na zagrożenie życia ludzkiego.

3.2.1 Statki typu ro-ro są szczególnie zagrożone atakami terrorystycznymi, a zwłaszcza, gdy statki te prowadzą przewóz pasażerski. Samochody wjeżdżające na pokład statku ro-ro mogą bowiem stać się współczesnymi „końmi trojańskimi” w kontekście bezpieczeństwa.

3.2.2 Należy przedsięwziąć odpowiednie kroki, aby zapewnić bezpieczny przewóz samochodów osobowych i ciężarowych na pokładzie statków typu ro-ro. Kroki te powinny być podjęte w porcie lub na jego granicach przed załadowaniem statku w sposób minimalizujący utrudnienia w płynności ruchu.

⁽¹⁾ Dz.U. C61 z dn. 14.3.2003 r., s. 174

⁽²⁾ COM(2003)229 final - Dz.U. C 32 z 5.2.2004, str. 21.

⁽³⁾ COM(2004)76 final - Dz.U. C 241 z 28.9.2004.

⁽⁴⁾ COM(2004) 393 final

3.2.3 Kontrola bezpieczeństwa samochodów osobowych i ciężarowych, które mają zostać załadowane na pokład promu pasażerskiego typu ro-ro stanowi problem z uwagi na charakter ładunków przewożonych w tych pojazdach. Długie doświadczenie pokazuje, że kontrolę zawartości pojazdów najlepiej przeprowadzić na terenie portu przed załadowaniem na statek, aby można było wykorzystać zaawansowane urządzenia zabezpieczające, jak również właściwie wyszkolony personel.

3.3 EKES pragnie zwrócić uwagę na kwestię odpowiedzialności wynikającą ze wspomnianych kontroli. Oczywiście odpowiedzialność za kontrole bezpieczeństwa winna leżeć po stronie odpowiednich władz, a nie po stronie statku, na pokład którego mają zostać załadowane te pojazdy.

3.4 W kwestii identyfikacji żeglarzy i personelu portu zajmującego się kontrolami bezpieczeństwa, wymagania powinny być stosowane w sposób praktyczny, aby niepotrzebnie nie utrudniać działań komercyjnych.

3.5 EKES zauważa, że w rezultacie proponowanej zmiany Komisja, we współpracy z władzami państwowymi, sześć

miesiący po dacie wejścia w życie proponowanej dyrektywy rozpocznie kontrole w celu sprawdzenia środków monitorujących wdrażanie przyjętych planów narodowych zgodnie z dyrektywą. EKES podkreśla potrzebę natychmiastowego przygotowania portów Państw Członkowskich, jak i portów państw nie będących członkami UE do stosowania nowych środków bezpieczeństwa (Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statków i Obszarów Portowych) w terminalach portowych, które weszły w życie 1 lipca 2004 r.

3.6 EKES ponagla wreszcie, aby gospodarczy wymiar bezpieczeństwa portów znalazł wkrótce rozwiązanie na szczęblu Unii Europejskiej oraz aby opracować jednolite stanowisko celem uniknięcia zniekształceń konkurencji pomiędzy poszczególnymi portami i rodzajami transportu, w szczególności na niekorzyść transportu ro-ro. EKES zachęca Komisję do przeprowadzenia całościowego badania finansowych następstw polepszenia bezpieczeństwa portów oraz do stworzenia unijnego planu finansowania wdrażanych środków bezpieczeństwa, tam, gdzie to konieczne.

Bruksela, 27 października 2004 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND