

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji: Komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej

COM(2007) 616 wersja ostateczna

(2009/C 27/11)

Dnia 18 października 2008 r. Komisja, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

komunikatu Komisji: Komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 8 maja 2008 r. Sprawozdawcą był Jan SIMONS.

Na 446. sesji plenarnej w dniach 9-10 lipca 2008 r. (posiedzenie z 9 lipca 2008 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 122 głosami — 5 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje nowy komunikat Komisji Europejskiej w sprawie polityki portowej, który proponuje przede wszystkim środki tzw. miękkiego prawa. Komitet popiera także ogólne ukierunkowanie na zapewnienie stabilnych warunków inwestycyjnych, zrównoważonego rozwoju portów, dobrych warunków społecznych w portach oraz spójnego stosowania postanowień traktatów.

1.2 Sytuacja portów europejskich staje się coraz bardziej zróżnicowana pod względem liczby portów oraz zakresu funkcji i usług portowych. Komitet zaleca, aby w ramach polityki portowej UE wspierać ten proces rynkowy poprzez zapewnianie wszystkim portom europejskim możliwości pełnego i zrównoważonego wykorzystywania swojego potencjału.

1.3 Komitet z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji w sprawie rozwoju sieci ukierunkowanej na towarowy transport kolejowy i wzywa państwa członkowskie, aby przyznały pierwszeństwo, bez uszczerbku dla kolejowych przewozów pasażerskich, wdrażaniu dużych transgranicznych projektów dotyczących infrastruktury kolejowej zapewniającej połączenia z portami.

1.4 Komitet z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji dotyczącą wydania wytycznych w celu usunięcia niejasności związanych z zastosowaniem wspólnotowych przepisów w zakresie ochrony środowiska do rozwoju portów i zaleca opublikowanie tych wytycznych jeszcze przed końcem 2008 r.

1.5 Komisja Europejska powinna zintensyfikować wysiłki mające na celu usprawnienie administracji w portach. Komitet z zadowoleniem przyjmuje zatem zamiar Komisji utworzenia w 2008 r. wspólnej przestrzeni morskiej bez barier. Komisja, a szczególnie państwa członkowskie, powinny poczynić dalsze postępy w modernizacji systemu celnego i nadać temu zadaniu wyższy priorytet polityczny.

1.6 Komitet zgadza się z Komisją, że cel zapewnienia wszystkim portom równych reguł gry może zostać wzmocniony poprzez opracowanie wytycznych w sprawie pomocy państwa

i dzięki przejrzystości rozliczeń finansowych. Podobnie, przedstawione w komunikacie wytyczne dotyczące stosowania koncesji, technicznych usług morskich oraz „konsorcjów” rekrutujących i szkolących pracowników portowych uważane są w znacznej mierze za pomocne i jednoznaczne. Komisja powinna także podjąć kolejne inicjatywy mające na celu zapewnienie uczciwej konkurencji pomiędzy portami Unii Europejskiej i sąsiadujących z nią państw trzecich.

1.7 Komitet z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, jakim jest wspieranie i wzmacnianie współpracy pomiędzy miastami i ich portami. W szczególności Komitet wzywa Komisję do przeprowadzenia odpowiedniego badania na temat ekonomiczno-społecznego oddziaływania portów.

1.8 Komitet z zadowoleniem przyjmuje decyzję Komisji o zachęcaniu europejskich partnerów społecznych do ustanawiania komitetów dialogu sektorowego promujących dialog na szczeblu europejskim między partnerami społecznymi w portach.

2. Wprowadzenie

2.1 Przez ostatnie dziesięć lat Komitet uczestniczył aktywnie w debacie nad wspólną polityką portową UE. Taka polityka stanowi istotną wartość dodaną ze względu na kluczową rolę portów morskich dla rozwoju ekonomiczno-społecznego, dobrobytu i spójności Unii Europejskiej.

2.2 Komitet przyjął opinie zarówno w sprawie *Zielonej księgi w sprawie portów morskich i infrastruktury morskiej* COM (1997) 678 ⁽¹⁾, jak i w sprawie dwóch wniosków legislacyjnych Komisji Europejskiej w sprawie otwarcia rynku usług portowych w europejskich portach morskich ⁽²⁾. Dnia 26 kwietnia 2007 r. Komitet przyjął także opinię z inicjatywy własnej w sprawie wspólnej polityki portowej w UE ⁽³⁾. Biorąc pod uwagę kontrowersje, które wyplęły w trakcie debaty nad dyrektywą w sprawie usług portowych, w opinii tej Komitet skoncentrował się przede wszystkim na tych aspektach europejskiej polityki portowej, co do których możliwe byłoby osiągnięcie konsensusu pomiędzy zainteresowanymi stronami z sektora portowego.

⁽¹⁾ Dz.U. C 407 z 28.12.1998.

⁽²⁾ Opinie EKES-u w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dostępu do rynku usług portowych COM(2001) 35 wersja ostateczna, Dz.U. C 48 z 21.2.2001, s. 122 oraz COM(2004) 654 wersja ostateczna, Dz.U. C 294 z 25.11.2005, s. 25.

⁽³⁾ Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 57.

3. Komunikat Komisji Europejskiej w sprawie europejskiej polityki portowej

3.1 Dnia 18 października 2007 r. Komisja Europejska opublikowała komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej. Komunikat ten stanowi wynik rocznych konsultacji z zainteresowanymi stronami, obejmujących dwie konferencje i sześć warsztatów tematycznych. Komunikat odzwierciedla ogólną strategię Komisji w sprawie polityki morskiej i stanowi jeden z elementów jej nowej agendy w sprawie przewozu towarów.

3.2 Celem nowej europejskiej polityki portowej jest wspieranie tworzenia efektywnego unijnego systemu portowego, który będzie w stanie sprostać przyszłym wyzwaniom w zakresie potrzeb transportowych UE. Według Komisji wyzwania te obejmują popyt na transport międzynarodowy, zmiany technologiczne, emisję gazów cieplarnianych i zmiany klimatyczne, dialog pomiędzy portami, miastami i innymi zainteresowanymi stronami i wreszcie zapewnienie zgodności z wymogami w zakresie przejrzystości i konkurencji oraz ogólnie z przepisami wspólnotowymi.

3.3 Ogólnie rzecz biorąc, propozycje w zakresie polityki przedstawione w komunikacie stanowią połączenie interpretacji postanowień traktatowych i planu działań obejmującego środki, których większość ma charakter „miękkiego prawa”.

3.4 Obejmują one:

- działanie portów i połączenia z lądem;
- zwiększanie przepustowości z poszanowaniem środowiska naturalnego;
- modernizację;
- równe reguły gry — jasność zasad dla inwestorów, operatorów i użytkowników;
- zorganizowany dialog pomiędzy portami a miastami;
- pracę w portach.

4. Uwagi ogólne

4.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji Europejskiej, ponieważ uznaje on strategiczne znaczenie portów morskich dla europejskiego handlu zewnętrznego i wewnętrznego oraz wkład, jaki porty te wnoszą w rozwój gospodarczy i zatrudnienie.

4.2 W szczególności Komitet z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja nie proponuje środków o charakterze interwencyjnym, ale koncentruje się — w ramach postanowień Traktatu o Unii Europejskiej — na zapewnieniu stabilnych warunków inwestycyjnych, zrównoważonego rozwoju portów i dobrych warunków społecznych w portach.

4.3 Komitet z zadowoleniem przyjmuje także fakt, że Komisja proponuje środki „miękkiego prawa” jako alternatywę wobec rozwiązań legislacyjnych z jednej strony i środków doraźnych z drugiej.

4.4 Niemniej jednak Komitet ma kilka szczegółowych uwag i zaleceń odnoszących się do poszczególnych rozdziałów komunikatu Komisji.

5. Uwagi szczegółowe

5.1 Kontekst gospodarczy i wyzwania dla europejskiego systemu portowego

5.1.1 Komitet odnotowuje wnioski Komisji, zgodnie z którymi przewóz ładunków kontenerowych koncentruje się

obecnie zaledwie w kilku portach Europy Północno-Zachodniej. Należy jednak zauważyć również tendencję w kierunku wzrostu liczby portów aktywnych na europejskim rynku przewozu ładunków kontenerowych, a nie ograniczania ruchu jedynie do kilku portów. W 2006 r. najbardziej dynamicznie rozwijającymi się portami kontenerowymi były małe i średnie porty położone w różnych częściach Europy. Tym samym wyraźny jest wzrost konkurencji pomiędzy znacznie oddalonymi od siebie ośrodkami portowymi⁽⁴⁾. Poprzez swoją politykę portową Unia Europejska może wspierać ten proces, dbając o to, aby wszystkie porty europejskie mogły wykorzystywać swój potencjał w sposób pełny i zrównoważony.

5.1.2 Uzupełniając listę wyzwań określonych przez Komisję, Komitet zwraca ponadto uwagę — na globalizację i konsolidację w europejskim sektorze portowym i sektorze żeglugi morskiej. Zjawisko to jest szczególnie widoczne w przypadku przewozów kontenerowych, ale występuje także na innych rynkach, takich jak przewozy ro-ro, drobnicy czy ładunków masowych. Europejskie porty morskie świadczą usługi międzynarodowym grupom żeglugowym, a w kilku europejskich portach pojawiły się duże grupy operatorów terminali portowych. Wyzwaniem dla władz portowych jest zapewnienie zaangażowania ze strony tych międzynarodowych operatorów oraz przestrzegania celów rozwoju poszczególnych portów w zgodzie z odpowiednimi dziedzinami polityki UE.

5.2 Działanie portów i połączenia z lądem

5.2.1 Komitet zgadza się z Komisją, że zaspokajanie rosnących potrzeb w zakresie przepustowości portów i infrastruktury towarzyszącej wymaga przede wszystkim optymalizacji wykorzystania istniejących urządzeń portowych oraz szlaków komunikacyjnych umożliwiających dostęp do portu. Komitet zgadza się także, że przed zaplanowaniem budowy nowej infrastruktury należałoby przeprowadzić pełną analizę kosztów i korzyści dla społeczeństwa. Powinna ona uwzględniać czynniki gospodarcze, społeczne oraz kwestie ochrony środowiska, gdyż stanowią one filary unijnej agendy lizbońskiej.

5.2.2 Jak wyjaśniono powyżej, procesy rynkowe już prowadzą do większego zróżnicowania sytuacji portów europejskich. Należałoby popierać podejście oddolne, zgodnie z którym wnioski projektowe byłyby wskazywane przez władze zarządzające portu, a w stosownych przypadkach również we współpracy z władzami regionalnymi lub krajowymi. Nie oznacza to oczywiście, że UE nie powinna nadal określać celów i wydawać wytycznych.

⁽⁴⁾ Mierzony w perspektywie długoletniej, przeciętny udział w europejskim rynku kontenerowym portów leżących w strefie Hamburg — Le Havre spadł z 61 % w 1975 r. do 48 % w 2003 r., podczas gdy udział rynkowy portów leżących w strefie Morza Śródziemnego podwoił się z 18 % w 1975 r. do 36 % w 2003 r. Ponadto poziom koncentracji portów w Europie pod względem ruchu kontenerowego (mierzonej współczynnikiem Giniego) stale zmniejsza się począwszy od 1990 r., co wskazuje na rosnącą liczbę punktów wejścia na rynek europejski. Najszybciej rozwijającymi się portami kontenerowymi w 2006 r. (w wartościach względnych) były głównie porty średniej i małej wielkości usytuowane w różnych regionach Europy (Amsterdam, Sines, Rauma, Konstanca, Kotka, Tallin, Bremerhaven, Zeebrugge oraz Gdynia) — źródło: Instytut Transportu i Zarządzania Morskiego, Antwerpia (ITMMA). Jest to zupełnie inna sytuacja niż na przykład w przypadku USA, gdzie poziom koncentracji portów w tym samym okresie drastycznie wzrósł — źródło: Notteboom, T. (2007) „Market report on the European seaport industry” — sprawozdanie to opiera się na danych pochodzących z Eurostatu oraz dostarczonych przez poszczególne porty.

5.2.3 Komisja mogłaby jednak wykorzystać okazję, jaką stwarza przegląd śródkresowy transeuropejskiej sieci transportowej w 2010 r., i przyczynić się do rozwiązania problemu wąskich gardeł w połączeniach pomiędzy portami a lądem. Zadanie to powinno jednak zostać zrealizowane na podstawie obiektywnych kryteriów.

5.2.4 Ponadto Komitet ponownie wzywa Komisję do zwiększenia swoich wysiłków mających na celu usunięcie pozostałych wąskich gardeł w połączeniach z lądem poprzez swoje ogólne instrumenty polityki transportowej, w szczególności w odniesieniu do żeglugi śródlądowej i towarowego transportu kolejowego. Zwłaszcza sieć kolejowa znacznie ogranicza optymalną przepustowość portów oraz ich integrację z łańcuchami logistycznymi. W tym kontekście Komitet z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji w sprawie rozwoju sieci ukierunkowanej na towarowy transport kolejowy i wzywa państwa członkowskie, aby przyznały pierwszeństwo, bez uszczerbku dla kolejowego transportu pasażerskiego, wdrażaniu dużych transgranicznych projektów dotyczących infrastruktury kolejowej zapewniającej połączenia z portami.

5.3 Zwiększanie przepustowości z poszanowaniem środowiska naturalnego

5.3.1 Komitet z dużym zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji dotyczącą wydania wytycznych w sprawie zastosowania wspólnotowych przepisów w zakresie ochrony środowiska do rozwoju portów. Będzie to stanowić znaczący postęp w usuwaniu niektórych niejasności spowodowanych przepisami UE, takimi jak przepisy dyrektywy ptasiej i siedliskowej czy ramowej dyrektywy wodnej. Ze względu na pilność tej sprawy, Komitet zaleca publikację tych wytycznych jeszcze przed końcem 2008 r.

5.3.2 Komitet wzywa także Komisję do rozważenia dodatkowych środków w celu wzmocnienia statusu prawnego projektów dotyczących rozwoju portów oraz do uproszczenia obowiązujących obecnie przepisów, jak zostało to przedstawione bardziej szczegółowo w opinii EKES-u z inicjatywy własnej ⁽⁵⁾.

5.3.3 Zaznaczając jasno, że zanieczyszczone osady należy poddać odpowiedniej obróbce, Komitet zaleca także, aby w rozpatrywanych wnioskach legislacyjnych, które będą miały wpływ na zarządzanie akwenami i osadami wodnymi, takich jak wnioski dotyczące dyrektywy w sprawie odpadów oraz dyrektywy pochodnej ramowej dyrektywy wodnej ⁽⁶⁾, uwzględniono fakt, że niezanieczyszczone osady nie należy uważać za odpady i że nie trzeba poddawać ich tego samego rodzaju obróbce, co osady zanieczyszczone, ponieważ podczas pogłębiania akwenów, na których dnie zalegają osady niezanieczyszczone, nie wprowadza się ani do dodaje do wody żadnych substancji zanieczyszczających.

5.3.4 Komitet popiera także propozycje Komisji dotyczące zapewnienia w portach urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Komitet zaleca, aby decyzje w sprawie zachęt ekonomicznych za pośrednictwem opłat portowych pozostawić poszczególnym organom zarządzającym portów, ponieważ tego rodzaju środki będą miały wpływ na strukturę finansową portów, a jest ona znacząco zróżnicowana w obrębie Europy.

⁽⁵⁾ Zob. część 4. opinii Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 57 w sprawie wspólnej polityki portowej w UE.

⁽⁶⁾ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpadów (COM(2005) 667) oraz wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie norm jakości środowiska w dziedzinie polityki wodnej oraz zmieniającej dyrektywę 2000/60/WE (COM(2006) 397).

5.4 Modernizacja

5.4.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje zamiar dotyczący przedstawienia w 2008 r. wniosku legislacyjnego w sprawie utworzenia wspólnej przestrzeni morskiej bez barier i odwołuje się w tym miejscu do konkretnych uwag wyrażonych już we wcześniejszych opiniach ⁽⁷⁾.

5.4.2 Komitet ponawia swoje zalecenie, aby UE kontynuowała prace nad modernizacją kontroli celnych i zagwarantowała, że jej polityka w zakresie kontroli celnych, bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa w ogóle, zdrowia publicznego i jakości środowiska będzie właściwie skoordynowana i zharmonizowana oraz nie będzie przenosić nadmiernie zakresu odpowiedzialności z rządu na porty.

5.4.3 Komitet popiera tworzenie punktów kompleksowej obsługi oraz uruchomienie inicjatyw „e-maritime”, „e-Customs” i „e-Freight”. Komitet jest również zdania, że wdrażanie rozwiązań teleinformatycznych (ICT) powinno być efektywne pod względem kosztów, również w przypadku małych i średnich portów.

5.4.4 Wreszcie, jeśli chodzi o poprawę efektywności portów, Komitet popiera propozycję Komisji, aby do końca 2009 r. opracować zestaw ogólnych europejskich wskaźników, pod warunkiem zagwarantowania ochrony poufnych danych handlowych. W oparciu o istniejące wskaźniki w zakresie transportu lotniczego, żeglugi przybrzeżnej oraz kombinowanego transportu kolejowego, tego rodzaju wskaźniki należy także opracować w odniesieniu do aspektów specyficznych dla portów, takich jak wydajność instalacji portowych, współpraca między portami czy wspólne operacje w głębi lądu.

5.5 Równe reguły gry — przejrzystość dla inwestorów, operatorów i użytkowników

5.5.1 Komitet popiera stanowisko Komisji w sprawie roli władz portowych i różnorodności systemów zarządzania portami w Europie. W szczególności Komitet popiera opinię, że istotne zadania władz portowych mogą być wykonywane lepiej, jeśli władzom tym zapewni się duży stopień autonomii, a w szczególności pełną autonomię finansową.

5.5.2 Komitet z równym zadowoleniem przyjmuje zapowiedź Komisji dotyczącą przyjęcia w 2008 r. wytycznych w sprawie pomocy państwa. W tym kontekście Komitet przywołuje podstawowe zasady korzystania ze środków publicznych w portach, które określił w opinii z inicjatywy własnej z 26 kwietnia 2007 r.

5.5.3 Komitet z zadowoleniem przyjmuje także fakt, że Komisja przyjęła jego zalecenie w sprawie rozszerzenia zakresu stosowania przepisów dyrektywy 2006/111/WE dotyczących przejrzystości na wszystkie porty handlowe, niezależnie od wysokości ich obrotów rocznych.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 50, OPINIA w sprawie komunikatu Komisji „Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz” COM(2006) 275 wersja ostateczna; Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 57, OPINIA w sprawie wspólnej polityki portowej w UE (opinia z inicjatywy własnej); Dz.U. C 151 z 17.6.2008, s. 20, OPINIA w sprawie autostrad morskich w łańcuchu logistycznym (opinia rozpoznawcza); Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 68, OPINIA w sprawie komunikatu Komisji „Śródkresowy przegląd Programu promocji żeglugi bliskiego zasięgu” [COM(2003) 155 wersja ostateczna] COM(2006) 380 wersja ostateczna.

5.5.4 W opinii z inicjatywy własnej Komitet zalecił przyjęcie wytycznych w sprawie procedur selekcji, takich jak przetargi i inne dopuszczalne instrumenty, warunków udzielania koncesji, zawierania umów o dzierżawę terenu oraz wytycznych w sprawie statusu prawnego takich usług portowych, które są świadczone w interesie publicznym, np. służą ogólnemu bezpieczeństwu w portach.

5.5.5 Komisja wzięła pod uwagę ten wniosek, uwzględniając w swoim komunikacie w sprawie polityki portowej wytyczne dotyczące stosowania koncesji oraz technicznych usług morskich. Komitet stwierdza, że przyjęta przez Komisję interpretacja zasad traktatowych i orzecznictwa jest w znacznej mierze pomocna i jednoznaczna. Niemniej Komitet podkreśla, że techniczne usługi morskie charakteryzuje powiązanie z bezpieczeństwem żeglugi, co powinno uzasadnić ich zakwalifikowanie jako usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.

5.5.6 Świadoma polityka koncesyjna powinna zapewniać zarówno konkurencję pomiędzy portami, jak i optymalną efektywność i zaangażowanie podmiotów obsługujących terminale. Komitet zaleca, aby Komisja regularnie przeprowadzała przegląd swoich wytycznych dotyczących koncesji w celu zagwarantowania, że odzwierciedlają one skutecznie ww. cele oraz że zawierają dostateczną liczbę wspólnych elementów, aby zapewnić wszystkim władzom portowym równe reguły gry. Jak zostało to już omówione powyżej, zapewnienie równych reguł gry jest szczególnie istotne ze względu na stały proces konsolidacji w sektorze przeładunków.

5.5.7 Komitet z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji, aby wspierać rozpowszechnianie najlepszych praktyk dotyczących przejrzystości opłat portowych. Komitet zdecydowanie uważa, że wysokość opłat portowych powinna być określana na szczeblu lokalnym portu, aby optymalnie odzwierciedlała potrzeby użytkowników i ogólnego dobra tego portu.

5.5.8 Ponadto Komitet z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja wzięła pod uwagę jego zalecenie dotyczące rozwiązania kwestii nieuczciwej konkurencji ze strony portów państw trzecich sąsiadujących z UE. Poprzez swoją politykę rozszerzenia i politykę stosunków zewnętrznych Komisja powinna także zintensyfikować wysiłki mające na celu rozwiązanie problemów o podłożu politycznym, takich jak embargo nałożone przez Turcję na statki pływające pod banderą cypryjską i statki wypływające z portów cypryjskich, problemy między Turcją a Grecją dotyczące Morza Egejskiego, jak również utrudnienia w ruchu transgranicznym pomiędzy Rosją i państwami bałtyckimi.

5.6 Zorganizowany dialog pomiędzy portami a miastami

5.6.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, jakim jest wspieranie i wzmocnianie współpracy pomiędzy miastami i ich portami. Podstawowe znaczenie dla zrównoważonego rozwoju portów ma ich integracja z miastami i życiem w mieście, w połączeniu z dużą świadomością, zainteresowaniem, a nawet dumą obywateli z działalności portów. W tym względzie EKES popiera zwłaszcza tworzenie synergii w zakresie turystyki, rekreacji, dziedzictwa i ogólnie kultury.

5.6.2 Komitet zwraca także uwagę na brak wiarygodnych danych dotyczących pracowników zatrudnianych bezpośrednio lub pośrednio w portach europejskich oraz wartości dodanej wytwarzanej przez te porty. Odnosi np. wrażenie, że wykorzystane w komunikacie dane dotyczące zatrudnienia nie odzwierciedlają w pełni rzeczywistej sytuacji. Komitet wzywa zatem Komisję do należytego zbadania tej sprawy.

5.6.3 Komitet popiera także zamiar Komisji dotyczący przeprowadzenia oceny wpływu środków ochrony na dostępność portów oraz wydania wytycznych określających, jak pogodzić obydwie te wymogi.

5.7 Praca w portach

5.7.1 Komitet podkreślił konieczność promowania zarówno dobrych warunków i okoliczności zapewniających bezpieczeństwo pracy, jak i konstruktywnych stosunków pracy w portach. Komitet z satysfakcją zauważa, że w komunikacie w sprawie polityki portowej Komisja poświęciła temu zagadnieniu znaczną uwagę.

5.7.2 Komitet ponownie przywołuje swoje stanowisko, zgodnie z którym efektywność działań prowadzonych w portach zależy zarówno od elementu niezawodności, jak i elementu bezpieczeństwa, które to elementy, mimo postępu technologicznego, w znacznej mierze zależą od czynnika ludzkiego. Uzasadnia to konieczność zatrudniania w portach wykwalifikowanej i dobrze wyszkolonej siły roboczej zarówno na lądzie, jak i na statkach. Komitet zalecił, aby partnerzy społeczni odgrywali istotną rolę w tworzeniu i zapewnianiu dalszego istnienia takich warunków, a także aby na szczeblu europejskim Komisja wspierała ich wysiłki, ułatwiając dialog społeczny.

5.7.3 Komitet z zadowoleniem przyjmuje zatem decyzję Komisji o zachęcaniu europejskich partnerów społecznych do ustanawiania komitetów dialogu sektorowego promujących dialog na szczeblu europejskim pomiędzy parterami społecznym w portach, w rozumieniu decyzji Komisji 98/500/WE.

5.7.4 Komitet popiera zamiar Komisji, aby wprowadzić wzajemne uznawanie ramowych szkoleń pracowników portowych, proponuje jednak, aby najpierw porównać stosowane obecnie systemy zawodowych kwalifikacji pracowników portowych. Taka analiza porównawcza mogłaby zostać przeprowadzona z pożytkiem w ramach europejskiego dialogu społecznego.

5.7.5 Komitet zgadza się też z Komisją, że stosowanie zasad w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach, zarówno określanych na szczeblu wspólnotowym, jak i ustalanych przez Międzynarodową Organizację Pracy, powinno być dokładnie monitorowane, a statystyki dotyczące wypadków wymagają ulepszeń. EKES wzywa jednak również do podejmowania na wszystkich szczeblach odpowiednich forów inicjatyw zmierzających do zapewnienia dalszej poprawy bezpieczeństwa i higieny pracy.

Bruksela, 9 lipca 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS