

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: A Bizottság közleménye – Közlemény az európai kikötői politikáról

COM(2007) 616 végleges

(2009/C 27/11)

2007. október 18-án az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

A Bizottság közleménye – Közlemény az európai kikötői politikáról.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2008. május 8-án elfogadta. (Előadó: Jan SIMONS.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. július 9–10-én tartott 446. plenáris ülésén (a július 9-i ülésnapon) 122 szavazattal, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések

1.1 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság kikötői politikára vonatkozó új közleményét, amely elsősorban nem kötelező érvényű („soft law”) intézkedéseket javasol. Az EGSZB támogatja a stabil beruházási környezet kialakítására, a kikötők fenntartható fejlődésére, a jó kikötői szociális klímára, valamint a Szerződés szabályainak következetes alkalmazására összpontosító megközelítést.

1.2 Az európai kikötőket egyre nagyobb sokféleség jellemzi mind a kikötők számát, mind a kikötői funkciók és szolgáltatások hatókörét tekintve. Az EGSZB azt javasolja, hogy az EU kikötői politikája támogassa ezt a piaci alapú folyamatot, biztosítva, hogy minden európai kikötő fenntartható módon használhassa ki teljes potenciálját.

1.3 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság kezdeményezését egy vasútorientált szállítási hálózat fejlesztésére, és sürgeti a tagállamokat, hogy tekintsék prioritásnak a kikötőkhöz kapcsolódó főbb, határokon átnyúló vasúti infrastruktúra-projektek végrehajtását, anélkül, hogy ez hátrányos lenne a vasúti személyszállításra nézve.

1.4 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság kezdeményezését, hogy iránymutatásokat ad ki a közösségi környezetvédelmi szabályozás kikötőfejlesztésre történő alkalmazása körüli bizonytalanság felszámolása érdekében, és ajánlja, hogy ezeket még 2008 vége előtt tegyék közzé.

1.5 Az Európai Bizottságnak több intézkedést kellene hoznia a kikötői adminisztratív könnyítés érdekében. Az EGSZB ezért üdvözli, hogy az Európai Bizottság egy korlátok nélküli tengeri szállítási térségre kíván javaslatot tenni 2008-ban. Az Európai Bizottságnak és főként a tagállamoknak is tovább kell lépniük a vámügyi modernizáció terén, és nagyobb politikai prioritást kell adniuk a kérdésnek.

1.6 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a kikötők közötti egyenlő versenyfeltételek az állami támogatá-

sokra vonatkozó iránymutatások kidolgozása és a könyvelés átláthatósága révén szilárdíthatóak meg. Az EGSZB általában hasznosnak és világosnak érzi a közlemény koncessziók használatáról, technikai-tengerészeti szolgáltatásokról és egyesületekről szóló rendelkezéseit. Végezetül az Európai Bizottságnak további lépéseket kellene tennie az EU és a környező, nem EU-s kikötők közötti tisztességes verseny biztosítása felé.

1.7 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottságnak a városok és kikötők közötti együttműködés fejlesztésére irányuló törekvését. Nevezetesen felhívja az Európai Bizottságot, hogy készítsessen külön tanulmányt a kikötők társadalmi-gazdasági hatásáról.

1.8 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottságnak azt a döntését, hogy bátorítja az európai szociális partnereket arra, hogy európai ágazati szociális párbeszéddel foglalkozó bizottságokat hozzanak létre a kikötőkben.

2. Bevezetés

2.1 Az elmúlt tíz évben az EGSZB aktívan részt vett az EU közös kikötői politikájáról folytatott vitában. Mivel a tengeri kikötők kulcsszerepet játszanak az Európai Unió társadalmi-gazdasági fejlődésében, jólétében és kohéziójában, az ilyen közös politika jelentős hozzáadott értéket teremt.

2.2 Az EGSZB több véleményt is elfogadott *A tengeri kikötőkről és a kikötői infrastruktúráról szóló zöld könyvről* (COM (1997) 678) ⁽¹⁾, valamint az európai tengeri kikötői szolgáltatások piacának megnyitására kidolgozott két bizottsági jogalkotási javaslatról ⁽²⁾. 2007. április 26-án az EGSZB saját kezdeményezésű véleményt fogadott el a közös európai kikötői politikáról ⁽³⁾. A kikötői szolgáltatásokra vonatkozó irányelv körüli vitát jellemző konfrontatív hangulatra tekintettel ez a vélemény az európai kikötői politika azon aspektusaira összpontosított, amelyek kapcsán a kikötői szektorban érintett felek konszenzusra jutottak.

⁽¹⁾ HL C 407., 1998.12.28.

⁽²⁾ Az EGSZB véleményei a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról – COM(2001) 35 végleges, HL C 48., 2001.2.21., 122. o., illetve COM (2004) 654 végleges, HL C 294., 2005.11.25., 25. o.

⁽³⁾ HL C 168., 2007.7.20., 57. o.

3. Az Európai Bizottság közleménye az európai kikötői politikáról

3.1 Az Európai Bizottság 2007. október 18-án tette közzé az európai kikötői politikáról szóló közleményét. A közlemény az érdekeltekkel folytatott egyéves konzultációs folyamat eredménye, amely két konferenciából és hat tematikus műhelyből állt. A közlemény az Európai Bizottság általános tengerpolitikai stratégiájának égisze alá tartozik, és része az új teherszállítási stratégiának.

3.2 Az új európai kikötői politika célkitűzése a hatékony uniós kikötői rendszer előmozdítása, amely képes megbirkózni az EU közlekedési rendszere előtt álló jövőbeli kihívásokkal. Az Európai Bizottság e kihívások közé sorolja a nemzetközi szállítási iránti igényt, a technológiai változásokat, a gáz kibocsátásokat és a klímaváltozást, a kikötők, városok és érintettek közötti párbeszédet, illetve végezetül az átláthatósággal, a versenyszabályokkal és általában a közösségi szabályrendszerekkel való összeegyeztethetőséget.

3.3 A közlemény jelenlegi kikötőpolitikai javaslatai általában a Szerződésben foglalt szabályok értelmezését ötvözik egy olyan cselekvési tervvel, amely további, többnyire nem kötelező érvényű („soft law” jellegű) intézkedéseket tartalmaz.

3.4 Ezek a következők:

- kikötői teljesítmény és szárazföldi kapcsolatok,
- kapacitásbővítés környezetkímélően,
- modernizáció,
- egyenlő versenyfeltételek; egyértelműség a befektetők, üzemeltetők és felhasználók számára,
- strukturált párbeszéd kialakítása a kikötők és városok között,
- a kikötőkben folyó munka.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB üdvözlöi az Európai Bizottság új közleményét, amely elismeri a kikötők jelentőségét Európa külső és belső kereskedelmében, és hozzájárulásukat a gazdasági fejlődéshez és a foglalkoztatáshoz.

4.2 Az EGSZB különösen örül, hogy az Európai Bizottság nem javasol intervencionista intézkedéseket, hanem – az EU-Szerződés rendelkezéseinek hatáskörén belül – a stabil beruházási környezetre, a kikötők fenntartható fejlődésére és a megfelelő szociális klímára összpontosít.

4.3 Az EGSZB örömmel látja azt is, hogy az Európai Bizottság a jogalkotás alternatívájaként egyrészt nem kötelező érvényű intézkedéseket („soft law”), másrészt eseti alapú megközelítést alkalmaz.

4.4 Az EGSZB-nek ugyanakkor van néhány konkrét megjegyzése és ajánlása az Európai Bizottság közleményének különböző fejezetei kapcsán.

5. Konkrét megjegyzések

5.1 *A gazdasági kontextus és az európai kikötőrendszer előtt álló kihívások*

5.1.1 Az EGSZB tudomásul veszi az Európai Bizottság következtetését, amely szerint a konténeres teherszállítás jelenleg

maréknyi észak-nyugat-európai kikötőbe összpontosul. Ugyanakkor el kellene ismerni azt a tendenciát is, amely szerint egyre több kikötő vesz részt az európai konténerpiacon ahelyett, hogy a forgalom csupán néhány kikötőn keresztül bonyolódjon. A legdinamikusabban növekvő konténerkikötők 2006-ban többnyire kisebb vagy közepes méretű kikötők voltak, Európa különböző kikötőrégióiból. Az egymástól jelentős távolságra lévő kikötők így egyre élesebb versenyt folytatnak egymással (*). Az EU kikötői politikája támogathatja ezt a folyamatot, ha biztosítja valamennyi kikötő számára teljes potenciáljának fenntartható módon való kihasználását.

5.1.2 Az Európai Bizottság által azonosított kihívások jegyzéke mellett az EGSZB szeretné kiemelni a globalizáció és a konszolidáció jelentette kihívásokat is, amelyek jellemzőek az európai kikötői és hajózási ágazatra. Ez a jelenség különösen a konténerpiacon figyelhető meg, de az egyéb piacokon – pl. ro-ro, általános teherszállítás, ömlesztett áruszállítás – is jelentkezik. Az európai tengeri kikötők nemzetközi hajózási csoportokkal működnek együtt, és megjelentek olyan nagyobb terminálüzemeltető csoportok, amelyek számos európai kikötőben nyújtanak szolgáltatásokat. A kikötői hatóságok számára a kihívást az jelenti, hogy kötelezettségvállalásra bírják ezeket a globális szereplőket, és hogy összeegyeztessék e vállalásokat a kikötő fejlesztési célkitűzéseivel, az erre vonatkozó európai politikákat figyelembe véve.

5.2 Kikötői teljesítmény és szárazföldi kapcsolatok

5.2.1 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a kikötők és kikötőkhöz kapcsolódó kapacitások iránti megnőtt kereslet kezelésének elsődleges opciója nem lehet más, mint a meglévő kikötői kapacitások és kiszolgáló úthálózat kihasználásának optimalizálása. Az EGSZB továbbá egyetért azzal is, hogy teljes társadalmi költség-haszon elemzést kell végezni, mielőtt új infrastrukturális fejlesztéseket fontolóra vesznek. Az elemzésnek gazdasági, társadalmi és környezeti megfontolásokat is figyelembe kell vennie, mivel ezek a szempontok képezik az EU lisszaboni menetrendjének elemzését.

5.2.2 Mint kifejtettük, a piaci folyamatok már most is a színesebb európai kikötői paletta irányába mutatnak. Az alulról építkező elvet kell érvényesíteni, amely alapján a javaslatokat a kikötőüzemeltető hatóságok – helyi viszonyoktól függően – a regionális vagy a nemzeti hatóságokkal együtt terjesztik elő. Ez természetesen nem változtat azon a tényen, hogy az EU-nak folytatnia kell a célok megfogalmazását és az iránymutatások rendelkezésre bocsátását.

(*) Hosszú távon szemlélve a Hamburg–Le Havre vonalon elhelyezkedő kikötőknek az európai konténerpiacon betöltött átlagos részesedése az 1975-ös 61 %-ról 2003-ra 48 %-ra csökkent, míg a földközi-tengeri térség kikötőinek piaci részesedése az 1975-ös 18 %-ról 2003-ra duplájára, vagyis 36 %-ra nőtt. Emellett a konténerforgalom terén az európai kikötők koncentrációja (a Gini-együtthatóval mérve) 1990 óta folyamatosan csökkent, ami azt mutatja, hogy növekszik az európai piacra való belépési helyek száma. 2006-ban a (viszonylagosan) legjobban növekvő kikötők többnyire közepes és kisebb méretű, különböző európai régiókban található kikötők voltak (Amsterdam, Sines, Rauma, Constantza, Kotka, Tallinn, Bremerhaven, Zeebrugge és Gdynia) – forrás: Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA)/Antwerpeni Egyetem. Mindez éles ellentétben áll például az egyesült államokbeli helyzettel, ahol a kikötők koncentrációs szintje ugyanebben az időszakban drasztikusan megnövekedett. Forrás: Notteboom, T. (2007), *Market report on the European seaport industry*, amely az Eurostat és az egyes kikötők által rendelkezésre bocsátott adatok alapján készült.

5.2.3 Az Európai Bizottság ugyanakkor a transzeurópai közlekedési hálózat 2010-es felülvizsgálatát felhasználva megoldást kereshetne a kikötők hátszágában kialakuló szűk keresztmetszetekre. Ezt azonban objektív kritériumok alapján kell elvégezni.

5.2.4 Az EGSZB továbbá megismétli kérését az Európai Bizottsághoz, hogy fokozza erőfeszítéseit a hátszágban fennmaradó szűk keresztmetszetek megoldására az általános közlekedéspolitikai eszközök – nevezetesen a belföldi hajózás és a vasúti teherszállítás eszközei – segítségével. Különösen a vasút marad továbbra is jelentős szűk keresztmetszet a kikötők optimális teljesítménye és a logisztikai láncba való integrációja szempontjából. Az EGSZB ezzel kapcsolatban üdvözlözi az Európai Bizottság kezdeményezését egy vasútorientált szállítási hálózat fejlesztésére, és sürgeti a tagállamokat, hogy tekintsék prioritásnak a kikötőkhöz kapcsolódó főbb, határokon átnyúló vasúti infrastruktúra-projektek végrehajtását, anélkül, hogy ez hátrányos lenne a vasúti személyszállításra nézve.

5.3 Kapacitásbővítés környezetkímélő módon

5.3.1 Az EGSZB különös örömmel fogadja, hogy az Európai Bizottság iránymutatásokat fog kibocsátani a közösségi környezetvédelmi jogszabályok kikötői fejlesztésekre történő alkalmazása tekintetében. Ez jelentős előrelépést jelent egyes EU-s jogszabályok – például a madarokról és az élőhelyekről szóló irányelvek vagy a vízügyi keretirányelv – miatt előállt bizonytalanságok feloldása irányába. A kérdés sürgősségére tekintettel az EGSZB azt javasolja, hogy az Európai Bizottság még 2008 vége előtt tegye közzé ezeket az iránymutatásokat.

5.3.2 Az EGSZB továbbá felhívja az Európai Bizottságot, hogy vegyen fontolóra további intézkedéseket a kikötőfejlesztési projektek jogi státuszának megerősítésére és a meglévő szabályozás egyszerűsítésére, a saját kezdeményezésű véleményben részletesebben is kifejtett módon ⁽⁵⁾.

5.3.3 Az EGSZB világosan megállapítja, hogy a szennyezett üledéket megfelelően kell kezelni, továbbá azt javasolja, hogy a függőben lévő olyan jogalkotási javaslatok keretében, amelyek érinteni fogják a víztestek és üledékek kezelését – pl. a hulladékokról szóló irányelv, illetve a vízügyi keretirányelv származékos irányelve ⁽⁶⁾ –, el kell ismerni, hogy a nem szennyezett üledéket nem kell hulladéknak tekinteni és nem a szennyezett üledékkel azonos módon kell kezelni, mivel nem szennyezett üledék esetében a kotrási műveletek nem juttatnak vagy adnak szennyező anyagokat a víztestekhez.

5.3.4 Végezetül az EGSZB egyetért az Európai Bizottságnak a hajókról származó hulladékot fogadó kikötői létesítmények biztosítására és a légszennyezés-kibocsátás javítására irányuló javaslataival. Az EGSZB azt ajánlja, hogy a kikötői díjak általi gazdasági ösztönzőket bízzák az egyes kikötőüzemeltetők mérlegelésére, mivel az ilyen intézkedések érintenék a kikötők pénzügyi struktúráját, amely pedig nagymértékben különbözik Európában.

⁽⁵⁾ Ld. a közös európai kikötői politikáról szóló (HL C 168., 2007.7.20., 57. o.) vélemény 4. fejezetét.

⁽⁶⁾ Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a hulladékokról (COM(2005) 667); illetve Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a vízpolitika területén a környezetminőségi előírásokról és a 2000/60/EK irányelv módosításáról (COM(2006) 397).

5.4 Modernizáció

5.4.1 Az EGSZB üdvözlözi az Európai Bizottság bejelentését, hogy 2008-ban jogalkotási javaslatot fog tenni egy korlátok nélküli tengeri szállítási térség kialakítására, és utal a számos korábbi véleményében tett részletes megjegyzéseire ⁽⁷⁾.

5.4.2 Az EGSZB továbbá megismétli arra vonatkozó ajánlását, hogy az EU-nak további lépéseket kell tennie a vámrendszer korszerűsítése felé, és biztosítania kellene, hogy vámügyi, tengerbiztonsági, biztonsági, közegészségügyi és környezetminőségi politikái megfelelően összehangoltak és harmonizáltak legyenek, és ne háriítsanak át alaptalanul közfeladatokat a kikötőkre.

5.4.3 Az EGSZB támogatja az egyablakos rendszer fejlesztését, valamint az „e-tengerészet”, „e-vám” és „e-akompany” kezdeményezések kibontakozását. Ugyanakkor meggyőződése, hogy az IKT-alapú megoldások költséghatékonyabbak a kisebb és közepes méretű kikötők számára is.

5.4.4 Végezetül a hatékonyság javításával kapcsolatban az EGSZB támogatja az Európai Bizottság javaslatát, hogy 2009 végére ki kell alakítani az általános európai mutatók rendszerét, feltéve, hogy ez utóbbi tekintetbe veszi a kereskedelmi szempontból érzékeny adatokat. Ezeket a mutatókat – a légi, part menti, valamint a kombinált vasúti közlekedés terén létező mutatók alapján – a kikötők számára lényeges elemeknek megfelelően kell kialakítani, mint például a kikötői berendezések teljesítménye, a kikötők közötti együttműködés és a szárazföldi tevékenységek összekapcsolása.

5.5 Egyenlő versenyfeltételek – egyértelműség a befektetők, üzemeltetők és felhasználók számára

5.5.1 Az EGSZB támogatja az Európai Bizottságnak az európai kikötői hatóságok szerepéről és kikötőüzemeltetési rendszerek sokféleségéről vallott álláspontját. Nevezetesen csatlakozik ahhoz a megállapításhoz, hogy a kikötői hatóságok fontos feladataikat jobban betölthetnék, ha bizonyos fokú függetlenséget – főként teljes pénzügyi függetlenséget – élveznének.

5.5.2 Az EGSZB ugyancsak üdvözlözi az Európai Bizottság bejelentését, hogy 2008-ban iránymutatásokat fogad el a kikötők állami támogatásáról. Az EGSZB ennek kapcsán a közpénzek kikötői felhasználásának a 2007. április 26-i saját kezdeményezésű véleményében kidolgozott alapelveire hivatkozik:

5.5.3 Az EGSZB örömmel látja továbbá azt is, hogy az Európai Bizottság elfogadta ajánlásait a 2006/111/EK irányelv átláthatósági rendelkezéseinek valamennyi kereskedelmi kikötőre történő kiterjesztésére, függetlenül azok éves forgalmától.

⁽⁷⁾ HL C 168., 2007.7.20., 50. o., vélemény az európai Bizottság „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről” című közleményéről, COM(2006) 275 végleges

HL C 168., 2007.7.20., 57. o., saját kezdeményezésű vélemény: „Közös európai kikötői politika”

HL C 151., 2008.6.17., 20. o., feltáró vélemény: „Tengeri gyorsforgalmi utak a logisztikai láncban”

HL C 168., 2007.7.20., 68. o., vélemény a következő tárgyban: „A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a rövid távú tengeri szállítási ösztönzésére irányuló program felülvizsgálatáról [COM(2003) 155 végleges], COM(2006) 380 végleges.

5.5.4 Saját kezdeményezésű véleményében az EGSZB iránymutatások kidolgozását javasolta a kiválasztási eljárás – például versenyztetés vagy egyéb megfelelő eljárás – alkalmazására, a koncessziók és a földbérleti megállapodások feltételeire stb. vonatkozóan, valamint az olyan kikötői szolgáltatások jogi státuszának tisztázására, amelyek közérdekeket szolgálnak, mint például a kikötők általános biztonsága.

5.5.5 Az Európai Bizottság e kérést annyiban teljesítette, hogy a kikötői politikáról szóló közleményében iránymutatókat fogadott el a koncessziókra és a technikai-tengerészeti szolgáltatásokra vonatkozóan. Az EGSZB véleménye szerint a Szerződésbe foglalt szabályokra és az esetjogra vonatkozó bizottsági értelmezés általában véve hasznos és világos. Az EGSZB azonban kiemeli, hogy a műszaki-hajózási szolgáltatások közös jellemzője az, hogy a hajózás biztonságához kapcsolódnak, ami elegendő ok kell, hogy legyen arra, hogy általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősüljenek.

5.5.6 Az intelligens koncessziós politikának biztosítania kell a kikötőn belüli versenyt, valamint a terminálkezelők optimális teljesítményét és kötelezettségvállalását. Az EGSZB ezért azt javasolja, hogy az Európai Bizottság a koncessziók tekintetében rendszeresen vizsgálja felül a kiadott iránymutatást, így biztosítva, hogy ténylegesen megfelel a fenti célkitűzéseknek, és hogy elegendő közös elemet tartalmaz a kikötői hatóságok közötti egyenlő versenyfeltételek biztosításához. Az utóbbi különösen fontos, tekintettel a rakománykezelési piacon jelenleg zajló, említett konszolidációs folyamatra.

5.5.7 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság javaslatát, hogy segítséget fog nyújtani a kikötői díjak átláthatóságára vonatkozó legjobb gyakorlatok terjesztésében. Az EGSZB szilárd meggyőződése, hogy a kikötői díjakat a kikötők helyi szintjén kell megállapítani, hogy optimális módon megfeleljenek a kikötőt használó szereplők igényeinek és a kikötő általános érdekének.

5.5.8 Végezetül az EGSZB örömmel látja, hogy az Európai Bizottság megfogadta ajánlását, és foglalkozik a környező nem EU-s kikötők tisztességtelen versenymagatartásának eseteivel. A hozzáférési, illetve külkapcsolati politikán keresztül az Európai Bizottságnak fokozottan fel kellene lépnie az olyan, politikai megfontolásokon alapuló torzulások ellen is, mint a ciprusi lobogó alatt közlekedő vagy ciprusi kikötőkből induló hajókkal szembeni török embargó, az égei-tengeri török-görög problémák vagy a balti-orosz határátkelési problémák.

5.6 Strukturált párbeszéd kialakítása a kikötők és városok között

5.6.1 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság célkitűzését, hogy előmozdítja és erősíti az együttműködést a városok és kikötők között. A kikötőknek a városokba és a városi életbe való integrálása a kikötői tevékenységekhez kapcsolódó erős polgári öntudattal, érdeklődéssel, sőt büszkeséggel együtt létfontosságú feltétele a kikötők fenntartható fejlődésének. Ennek kapcsán az EGSZB különösen támogatja az idegenforgalommal, a rekreációval, a kulturális örökséggel és általában a kultúrával való szinergiákat.

5.6.2 Az EGSZB továbbá hangsúlyozza a megbízható adatok hiányát az európai kikötők közvetlen és közvetett foglalkoztatásáról és hozzáadott értékéről. Az a benyomása például, hogy a közleményben idézett foglalkoztatási adatok jelentősen alulbecsülik a jelenlegi helyzetet. Az EGSZB ezért felhívja az Európai Bizottságot, hogy készítsessen külön tanulmányt a kérdésről.

5.6.3 Végezetül az EGSZB támogatja az Európai Bizottság szándékát, hogy felmérje a biztonsági intézkedések hatását a kikötők hozzáférhetőségére, és iránymutatásokat adjon ki arra nézve, hogyan lehet a két szempontot összeegyeztetni.

5.7 A kikötőkben folyó munka

5.7.1 Az EGSZB hangsúlyozta a jó és biztonságos munkakörülmények és -környezet, valamint a konstruktív munkaviszonyok előmozdításának szükségességét a kikötőkben. Az EGSZB elégedetten veszi tudomásul, hogy az Európai Bizottság jelentős figyelmet szentel e kérdésnek a kikötői politikáról szóló közleményében.

5.7.2 Az EGSZB megismétli álláspontját, amely szerint a kikötők működésének hatékonysága függ mind a megbízhatóságtól, mind pedig a biztonságtól, melyeket viszont – a technológiai haladás ellenére – jelentős mértékben az emberi tényező határoz meg. Ez magyarázatot ad arra, hogy miért is van szükség jól képzett és hozzáértő munkaerőre a kikötőkben, mind a szárazföldön, mind a hajók fedélzetén. Az EGSZB azt javasolta, hogy a szociális partnereknek fontos szerepet játszanak ennek elérésében és fenntartásában, az Európai Bizottság pedig európai szinten azzal támogassa munkájukat, hogy megkönnyíti a szociális párbeszédet.

5.7.3 Az EGSZB örömmel látja tehát, hogy az Európai Bizottság úgy döntött, támogatja az európai szociális partnereket abban, hogy a kikötőkben a 98/500/EK bizottsági határozat értelmében vett európai ágazati szociális párbeszéd bizottságokat hozzanak létre.

5.7.4 Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság szándékát, hogy létrehozza a kikötői munkavállalók képzésének kölcsönösen elismerhető keretrendszerét, de azt javasolja, hogy előzetesen hasonlítsa össze a kikötői dolgozók szakmai képzésének létező rendszereit. Ez hasznos módon megvalósítható az európai szociális párbeszéd keretein belül.

5.7.5 Végezetül az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy szoros figyelemmel kell kísérni a munkavállalók munkahelyi biztonságára és egészségvédelmére vonatkozó – mind közösségi, mind a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet által meghatározott – szabályok kikötőkben történő végrehajtását, és javítani kell a baleseti statisztikákat. Sürgeti ugyanakkor azt is, hogy a megfelelő fórumok minden szinten tegyenek kezdeményezéseket a biztonság és az egészségvédelem további javításának biztosítása érdekében.

Kelt Brüsszelben, 2008. július 9-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS