

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Společná politika pro přístavy v EU

(2007/C 168/12)

Dne 6. července 2006 se Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s čl. 29 odst. 2 svého Jednacího řádu, rozhodl vypracovat stanovisko k tématu *Společná politika pro přístavy v EU*.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 22. března 2007. Zpravodajem byl pan SIMONS.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 26. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 137 hlasy pro, 2 hlasy proti a 7 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry

1.1 Toto stanovisko z vlastní iniciativy se zaměřuje na aspekty evropské přístavní politiky, o kterých by zúčastněné strany v přístavním sektoru měly být schopny dosáhnout shody. Proto je stanovisko vypracovááno na základě podrobných konzultací s organizacemi zainteresovaných stran, které byly vyzvány, aby vyjádřily svůj názor na dvou veřejných slyšeních ve dnech 20. listopadu 2006 a 20. února 2007 ⁽¹⁾.

1.2 Slyšení potvrdilo, že evropská přístavní politika by se měla zabývat těmito tématy:

- a) Zajištění udržitelného rozvoje přístavů a jejich kapacity,
- b) Vytvoření jasného a transparentního rámce pro financování přístavních investic,
- c) Vyjasnění postupů pro uvolnění trhu přístavních služeb,
- d) Vyřešení provozních překážek, které oslabují účinnost přístavů,
- e) Zabezpečení příznivých a bezpečných podmínek a situace pro výkon práce a nastolení konstruktivních pracovních vztahů v přístavech,
- f) Podpora celkové konkurenceschopnosti a pozitivního vnímání přístavů.

⁽¹⁾ Tyto organizace byly pozvány na slyšení: European Association for Forwarding, Transport, Logistic and Customs Services (CLECAT), European Community Shipowners' Association (ECSA), European Community Association of Ship Brokers and Agents (ECASBA), European Shippers' Council (ESC), Association of European Chambers of Commerce and Industry (EUROCHAMBRES), European Maritime Pilots' Association (EMPA), European Boatmen's Association (EBA), European Tugowners Association (ETA), European Transport Workers' Federation (ETF), International Dockers' Council (IDC), European Sea Ports Organisation (ESPO), European Federation of Inland Ports (EFIP), Federation of European Private Port Operators (FEPOR), European Harbour Masters' Committee (EHMC) and Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), EUROGATE.

1.3 Tato témata velkou měrou odpovídají tématům předloženým Evropskou komisí při konzultačním procesu o budoucí evropské přístavní politice. Tato konzultace byla iniciována po stažení dvou návrhů směrnic Komise o uvolnění trhu přístavních služeb a pravděpodobně bude uzavřena do června 2007 ⁽²⁾.

1.4 Z diskuse o směrnici o přístavních službách vyplynuly rozsáhlé informace o oblastech, jako je financování přístavů a postupy uvolnění trhu přístavních služeb. Jakýkoliv pokrok v těchto oblastech by měl proto vést v krátké době k hmatatelným výsledkům.

1.5 Provozní překážky, zvláště ty, které se vztahují k administrativním postupům a dopravě v zázemí, mohou být řešeny v souvislosti s existujícími iniciativami, jako jsou například programy modernizace cel, liberalizace železnice a program pro vnitrozemskou plavbu (NALADES). Patří také do širšího kontextu přezkumu Bílé knihy o dopravě ⁽³⁾ a sdělení Komise týkající se logistiky ⁽⁴⁾.

1.6 EU může stimulovat vysoké standardy spolehlivosti a bezpečnosti v evropských přístavech poskytnutím odpovídající (finanční) podpory programům pro vzdělávání a odbornou přípravu a posílením platných bezpečnostních předpisů.

1.7 Je nanejvýš důležité rozvíjet dobrou sociální politiku v přístavech, a to v úzké spolupráci se sociálními partnery, kteří jsou za ni primárně odpovědní. Vlády členských

⁽²⁾ Viz tato dvě stanoviska EHSV k tomuto tématu: stanovisko EHSV k návrhu Směrnice Evropského parlamentu a Rady o uvolnění trhu přístavních služeb, Úř. věst. 21.2.2002, s. 122–129 a stanovisko EHSV k návrhu Směrnice Evropského parlamentu a Rady o uvolnění trhu přístavních služeb (KOM(2004) 654 v konečném znění – 2004/0240 (COD)) Úř. věst. C 294, 25.11.2005, s. 25–32.

Viz také stanovisko EHSV ke sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu o vzdělávání a přijímání námořníků, Úř. věst. C 80, 3.4.2002, s. 9–14 a stanovisko EHSV k tématu Budoucí přístupnost Evropy námořní cestou: vývoj a jak jej předvídat, Úř. věst. C 157, 28.6.2005, s. 141–146.

⁽³⁾ Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent – Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období, KOM(2006) 314 v konečném znění.

⁽⁴⁾ Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě (KOM(2006) 336 v konečném znění).

států a sociální partneři mají k dispozici nástroje nezbytné k realizaci dobré sociální politiky, a to úmluvy Mezinárodní organizace práce (MOP) o práci v přístavech, jež mohou mimo jiné cenným způsobem přispět k vytvoření rovných podmínek hospodářské soutěže. Komise musí členské státy vyzvat k ratifikaci těchto úmluv.

1.8 EU může také stimulovat mladé lidi, aby si zvolili zaměstnání v přístavech, podobně jako prováděla akce na přilákání mládeže k práci na moři. Pokročilá námořní příprava napomáhá zajištění dostatku kvalitních lodivodů, přístavních velitelů a dalších přístavních odborníků do budoucna.

1.9 Dodatečný užitek by navíc mohl přinést evropský sociální dialog o námořních přístavech za předpokladu, že se významné evropské organizace zainteresovaných stran dohodnou na programu společného zájmu.

1.10 V kontextu evropské přístavní politiky je životně důležitá zásadní diskuse o udržitelném rozvoji přístavů. Přístavy mají významnou odpovědnost dosáhnout vysokých ekologických standardů a měly by být podporovány v tom, aby dále investovaly do této oblasti. Mezitím se ovšem jasně ukázalo, že problémy jsou do velké míry také způsobovány nejednoznačností environmentální legislativy EU.

1.11 Bude třeba dalšího šetření, aby se zjistilo, zda programy územního plánování mohou pomoci vytvořit větší právní jistotu a více příležitostí pro rozvoj přístavů. Zároveň je nutno vzít na vědomí, že přístavy často leží v blízkosti oblastí výjimečných a významných přírodních kvalit, jež je nutno chránit a vhodně sladit s rozvojem přístavů.

1.12 EHSV chápe, že koncept „společného evropského námořního prostoru“ v zelené knize o námořní politice se vztahuje na virtuální námořní prostor. Pokud to odpovídá vizi Komise a pokud to Komise dává jasně najevo, může EHSV tento koncept podpořit za předpokladu, že bude v mezinárodních vodách (na volném moři) respektovat Úmluvu Organizace spojených národů o mořském právu (UNCLOS) a úmluvu Mezinárodní námořní organizace (IMO), včetně „volné plavby“ a „právo pokojného průjezdu“ v rámci výlučné ekonomické zóny (EEZ).

1.13 Konečně by EU měla hrát podpůrnou úlohu při zachování celkové konkurenceschopnosti přístavů EU v celosvětovém kontextu a při stimulaci iniciativ zaměřených na obnovení pozitivního obrazu přístavů, a tak přispívat k podpoře přístavů ze strany široké veřejnosti. To vyžaduje inovační přístup zahrnující kulturní, turistický a rekreační potenciál přístavních měst.

1.14 Evropská přístavní politika nezahrnuje nutně vytvoření nové legislativy. Zvláště právně nevynutitelné předpisy (tzv. soft law) ⁽⁵⁾ mohou být dobrou alternativou legislativy na jedné straně a individuální přístup ke každému případu na straně druhé.

⁽⁵⁾ Právně nevynutitelné předpisy (soft law) se týkají pravidel chování, která jsou stanovena v nástrojích, které nejsou právně závazné, ale mohou mít určité nepřímé právní účinky a mají za cíl praktické účinky. Příkladem jsou interpretační sdělení, pokyny a kodexy zásad.

1.15 Evropská přístavní politika by se měla celkově zdržet zbytečných intervenčních opatření, a zaměřit se na: a) uplatňování pravidel Smlouvy tam, kde je to nutné, b) zabezpečení schopnosti přístavů náležitě plnit svoji veřejnou úlohu, c) stimulaci tržně orientovaného chování a d) podporu pozitivního obrazu tohoto odvětví u veřejnosti. Existující legislativa EU, která brzdí zdravý a udržitelný rozvoj námořních přístavů, by měla být v případě potřeby revidována.

2. Výzvy, před kterými stojí evropské přístavy

2.1 Nejzákladnější kritika návrhu směrnice o přístavních službách spočívala v tom, že nebere v úvahu vývojové trendy na trhu a výzvy, které tyto trendy znamenají pro evropské přístavy, že se pokusila použít jeden univerzální model týkající se správy přístavů pro všechny a opominula sociální aspekt přístavů. Tyto faktory nesmí být přehlíženy při provádění důkladnější analýzy evropské přístavní politiky ⁽⁶⁾.

2.2 Námořní přístavy jsou jedním z rychle rostoucích odvětví v oblasti dopravy evropského hospodářství. To platí obzvláště pro kontejnerovou dopravu. V několika evropských regionech pokulhávají kapacity a způsobují závažná přetížení (zácpy) ⁽⁷⁾.

2.3 Proto je nutné optimální využití existujících přístavních zařízení a rozvoj nových přístavních kapacit ⁽⁸⁾ tam, kde je to nutné. Také je třeba zajistit optimální námořní přístupové cesty do přístavů (bagrování) i infrastrukturu zázemí. Přístavy se mohou nacházet ze zřejmých důvodů pouze v pobřežních regionech, včetně ústí řek, pro které je charakteristický tvrdý boj o prostor. Přístavy si uvědomují svůj vliv na životní prostředí a v posledních letech provedly značné investice pro dosažení přísných ekologických standardů. To však nevyklučuje odpor místních obcí a měst, které se soustředí na negativní externality přístavů a neuvědomují si vždy přidanou hodnotu a pozitivní stránky spojené s přístavy. Navíc právní nejistota způsobená legislativou EU na ochranu přírody přispívá k překážkám u důležitých plánů rozvoje přístavů, čímž dochází k vážným zpožděním.

2.4 Rozvoj kapacit přístavů vyžaduje značné investice. Z důvodu omezování vládních rozpočtů je pro financování infrastruktury a superstruktury přístavů životně důležitý soukromý kapitál. To vyžaduje dlouhodobé zapojení soukromých investorů v přístavech.

⁽⁶⁾ Pro širší přehled o vývojových tendencích na trhu a výzvách viz: ESPO and ITMMA, Factual Report on the European Port Sector (ESPO a ITMMA, faktická zpráva o evropském přístavním sektoru), 2004.

⁽⁷⁾ Nedávná analýza viz: Ocean Shipping Consultants, The European and Mediterranean Container port Markets to 2015, 2006.

⁽⁸⁾ Stanovisko EHSV k tématu Budoucí přístupnost Evropy námořní cestou: vývoj a jak jej předvídat, Úř. věst. C 157, 28.6.2005, s. 141 – 146.

2.5 Vedle intenzivního růstu je evropský přístavní sektor charakterizován procesem globalizace a konsolidace. Evropské námořní přístavy jednají s mezinárodními přepravními společnostmi a vytvořila se velká seskupení provozovatelů terminálů, která nyní poskytují služby v několika evropských přístavech ⁽⁹⁾.

2.6 Hospodářská soutěž evropských přístavů by se měla zaměřit na logistické řetězce ⁽¹⁰⁾. Tradiční rozdělení úkolů v rámci logistických řetězců se rozvolňuje vlivem vertikálních integračních strategií. Evropské přístavy jsou stále více vystaveny konkurenci uvnitř dodavatelských řetězců a staly se „přirozeným místem“ pro logistické služby. Námořní přístavy potřebují pro optimální fungování všechny druhy dopravy.

2.7 Námořní přístavy jsou intermodální styčné body a jejich účinnost závisí velmi na účinnosti služeb poskytovaných jak na pevnině, tak na moři. Námořní přístavy jsou navíc upřednostňovaná místa pro provádění hraničních kontrol lodní bezpečnosti, zabezpečení, cel, veřejného zdraví, kvality životního prostředí, sociálních výhod a sociálních podmínek na palubě atd.; mnoho z těchto kontrol se provádí pouze v námořním sektoru a nejsou vždy řádně koordinovány a harmonizovány.

2.8 Jako důsledek výše popsaných procesů řídicí subjekty přístavů v mnoha případech přezkoumávají svou tradiční roli přístavních orgánů jako součást reformních procesů.

3. Témata pro evropskou přístavní politiku

3.1 Jak bylo zdůrazněno výše, evropská přístavní politika by se měla soustředit na stimulování udržitelného růstu, vytváření atraktivního investičního klimatu v přístavech, zvyšování právní jistoty, optimalizaci integrace námořních přístavů v dodavatelském řetězci, zvyšování celkové konkurenceschopnosti a zajištění řádné sociální politiky a konstruktivních sociálních vztahů tak, aby všechny tyto aspekty mohly přispívat k vytváření pozitivního vnímání přístavů, jež by představovaly lákavá pracovní místa.

3.2 Tento celkový cíl může být rozdělen do šesti tematických oblastí, které byly uznány Evropskou komisí:

- Zajištění udržitelného rozvoje přístavů a jejich kapacity,
- Vytvoření jasného a transparentního rámce pro financování přístavních investic,
- Vyjasnění postupů pro uvolnění trhu přístavních služeb,

⁽⁹⁾ To platí především v oblasti nákladu v kontejnerech, kde bylo již v roce 2002 70 % trhu kontrolováno šesti velkými provozovateli (ESPO a ITMMA, s. 38), ale tento jev se vyskytuje také na trhu se suchými hromadnými náklady a náklady všeobecně.

⁽¹⁰⁾ Podrobnosti viz stanovisko EHSV TEN/262 ke sdělení Komise Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě, KOM (2006) 336 v konečném znění.

- Vyřešení provozních překážek, které oslabují účinnost přístavů,
- Podpora bezpečnosti a spolehlivosti provozu a optimální pracovní podmínky v přístavech,
- Podpora celkové konkurenceschopnosti a pozitivního vnímání přístavů.

V následující části jsou tyto tematické oblasti popsány podrobněji.

4. Zajištění udržitelného rozvoje přístavů a jejich kapacity

4.1 Přístavy často leží v blízkosti oblastí výjimečných přírodních kvalit a mimořádného významu. Vyvážení ekologických a ekonomických hodnot se v mnoha přístavech ukázalo jako náročný úkol, jehož plnění vede k četným konfliktním situacím. Evropské námořní přístavy však dosáhly značného pokroku v plnění vysokých ekologických standardů a zlepšování environmentálního řízení ⁽¹¹⁾ a během let úspěšně uzavřely konstruktivní dohody s nevládními organizacemi a místními zainteresovanými stranami o řešeních, jež jsou přínosná pro přírodu i pro přístavy.

4.2 Nicméně právní nejistoty při uplatňování legislativy na ochranu přírody i nadále způsobují vážná zpoždění u mnoha projektů. Je obecně uznáváno, že tato zpoždění jsou do velké míry způsobena nejednoznačností příslušné legislativy EU, jako je například směrnice o ptácích a směrnice o stanovištích a rámcová směrnice o vodě. Definice základních pojmů je nejasná ⁽¹²⁾ a vede k rozdílným interpretacím v členských státech.

4.3 Komise může pomoci napravit tuto situaci tím, že poskytne pokyny k výkladu současné legislativy. Zároveň by to mělo stimulovat evropské námořní přístavy, aby se ujaly své odpovědnosti v oblasti environmentálního řízení například podporováním šíření osvědčených postupů pomocí iniciativ samotného odvětví, například ECOPORTS ⁽¹³⁾.

4.4 Avšak nedostatečná pozornost věnovaná hospodářským faktorům a konfliktům s dřívějšími právními režimy platnými pro oblasti vyčleněné pro rozvoj přístavů v právním rámci samotném je také hlavní příčinou problémů. Udržitelný rozvoj znamená rovnováhu mezi hospodářskými, sociálními a ekologickými hledisky, které v současnosti nebylo úplně dosaženo.

⁽¹¹⁾ Základní přehled například viz ESPO Environmental Survey 2004 – Review of European Performance in Port Environmental Management.

⁽¹²⁾ Evropské směrnice o ptácích a stanovištích například vedou k různým výkladům, co se týká náležitého hodnocení, dřívějších dohod, analýzy alternativ, tak zvaných „nutných důvodů převažujícího veřejného zájmu“, požadavků na odškodnění atd.

⁽¹³⁾ Projekt ECOPORTS podporovaný Komisí probíhal do roku 2005 a stimuloval vedoucí pracovníky přístavů k samoregulaci v environmentálních otázkách. Jeho práci nyní provádí nadace ECOPORTS. www.ecoport.com.

4.5 Základní nedostatky existujících environmentálních předpisů EU byly objasněny v nedávné studii sponzorované Evropskou komisí v rámci projektu koordinační platformy námořní dopravy (Maritime Transport Coordination Platform, MTCP) ⁽¹⁴⁾. Studie také uvádí konkrétní politická doporučení pro dosažení větší právní jistoty pro projekty rozvoje přístavů včetně vytvoření souvislé sítě strategických oblastí rozvoje přístavů.

4.6 Ve své nedávno předložené Zelené knize o námořní politice ⁽¹⁵⁾ zavádí Evropská komise pojem námořního územního plánování ⁽¹⁶⁾, který je ve spojení s integrovanou správou pobřežních oblastí (ICZM), rozumí se v teritoriálních vodách, zaměřen na kontrolu vzrůstající konkurence mezi námořními aktivitami pro využití evropských pobřežních vod a poskytování větší právní jistoty.

4.6.1 Je možno pouze uvítat myšlenku, aby EU byla pro celní/administrativní účely považována za jednu zemi, avšak pod podmínkou, že bude v mezinárodních vodách (na volném moři) respektovat Úmluvu Organizace spojených národů o mořském právu (UNCLOS) a úmluvu Mezinárodní námořní organizace (IMO), včetně „volné plavby“ a „právo pokojného průjezdu“ v rámci výlučné ekonomické zóny (EEZ). EHSV chápe, že koncept společného evropského námořního prostoru se vztahuje na virtuální námořní prostor, ve kterém budou zjednodušeny administrativní a celní formalities pro námořní služby v rámci EU tím, že jim bude udělen podobný režim jako kamionové a železniční dopravě nebo vnitrozemské plavbě na vnitřním trhu. Pokud to odpovídá vizi Komise a pokud to Komise dává jasně najevo, může EHSV tento koncept podpořit ⁽¹⁷⁾.

4.7 Konečně současný přístup k námořním přístavům v rámci transevropských dopravních sítí (TEN-T) by mohl být přepracován, aby byly vytvořena intenzivnější podpora Evropy pro projekty infrastruktury v zázemí důležité pro přístavy. Projekty společného zájmu v rámci TEN-T mohou být považovány za převažující veřejný zájem v souvislosti s environmentální legislativou ⁽¹⁸⁾, jelikož status TEN-T již zohledňuje environmentální hlediska.

4.8 Řešení popsaná výše by se měla vyhnout centralizovanému plánování přístavů na úrovni EU, ani by neměla vést k přísné vnitrostátní politice plánování přístavů. V podstatě by

⁽¹⁴⁾ E. Van Hoydonk, MTCP Report on the impact of EU environmental law on waterways and ports (Zpráva MTCP o dopadu environmentálního práva EU o vodních cestách a přístavech), 2006.

⁽¹⁵⁾ Zelená kniha: Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře, KOM(2006) 275 v konečném znění.

⁽¹⁶⁾ Podle Zelené knihy má námořní územní plánování klíčovou úlohu při snižování zranitelnosti mořských a pobřežních oblastí. Komplexní systém územního plánování by mohl zlepšit stabilní právní prostředí pro odvětví, ve kterých musí být provedeny velké investice ovlivňující rozmístění hospodářské činnosti. Koordinace všech námořních činností pomocí inovačního námořního územního plánování by mohla zajistit hospodářsky a ekologicky udržitelný rozvoj pobřežních regionů.

⁽¹⁷⁾ Viz stanovisko TEN/255 ke sdělení Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře (Úř. věst. C 93, 27.4.2007).

⁽¹⁸⁾ Jak bylo doporučeno výše uvedenou studií MTCP.

měla posílit princip zdola nahoru tak, aby návrhy projektů byly stanovovány řídicím subjektem přístavu ve spojení s regionálními a vnitrostátními orgány a aby byla brána v úvahu objektivní ekonomická hodnocení, která odpovídají společným metodologickým standardům a respektují platný právní rámec.

5. Vytvoření jasného a transparentního rámce pro financování přístavních investic

5.1 Rozsáhlé investice nutné v námořních přístavech vyžadují jasný finanční právní rámec na úrovni EU. Právní jistota je obzvláště potřebná u podmínek poskytování veřejných financí v přístavech bez porušení hospodářské soutěže. Shoda panuje v tom, že neefektivnější způsob, jak toho dosáhnout je pomocí pokynů ke státní podpoře.

5.2 Účelem pokynů ke státní podpoře by mělo být vyjasnění ustanovení Smlouvy o EU o státní podpoře (zvláště články 73, 86, 87 a 88), které se týkají přístavů. Pokyny by měly stanovit případy, ve kterých je veřejné financování považováno za státní odporu a musí to být oznámeno Komisi pro přezkoumání. Jestliže podpora splňuje kritéria stanovená ve výjimkách Smlouvy, Komise ji může prohlásit za slučitelnou se Smlouvou.

5.3 Všeobecně je uznáváno, že veřejné financování následujících investic a činností není považováno za státní podporu, a členské státy by proto neměly oznamovat tyto systémy financování Komisi:

- a) Poskytnutí a provoz (včetně údržby) infrastruktury mimo přístavní zónu, která spojuje přístav s pevninou a námořními přístupovými cestami. K údržbě námořních přístupových cest patří také bagrování a zachování průchodnosti těchto cest prostřednictvím služeb ledoborců.
- b) Kompenzace činností řídicích subjektů přístavu, které nejsou ekonomické povahy a které normálně spadají do zodpovědnosti řídicích subjektů přístavu při výkonu jejich oficiálních pravomocí jako veřejného orgánu jak vně, tak uvnitř přístavu.

5.4 Poskytnutí a provoz infrastruktury přístavu je však složitější otázkou. Je možno rozlišovat mezi přístupovou a obrannou infrastrukturou na jedné straně a vnitřní infrastrukturou přístavu na druhé straně. První může být definována jako infrastruktura, která poskytuje přístup z moře a pevniny do přístavní zóny včetně námořního přístupu a obranných prací, pozemní přístupové připojení na veřejnou dopravu a infrastruktura pro základní služby požadované v přístavní zóně. Vnitřní infrastruktura přístavu může být definována jako stavby v areálu přístavu, které usnadňují dodávky služeb pro lodě a náklady.

5.5 Důležitým faktorem zde je, zda infrastruktura přístavu je v obecném zájmu přístavu nebo je vyhrazena pro specifického uživatele nebo provozovatele. Pokyny by měly toto prakticky odlišit.

5.6 Panuje shoda ohledně podpory na poskytování a provoz přístavní superstruktury, tj. povrchové úpravy, budovy, mobilní a pevné vybavení potřebné pro poskytování služeb. Veřejné financování v těchto oblastech je všeobecně považováno za státní podporu.

5.7 Pokud budeme předpokládat, že je možno provést jasné odlišení mezi investicemi a činnostmi, ať již jsou veřejně financovány v rámci pravidel státní podpory, nebo ne, zdá se logické řídit se zásadou, že řídicí subjekt přístavu by měl mít úplnou finanční nezávislost, aby dokázal získat zpátky od uživatelů náklady investic a činností, které nejsou pokryty oprávněnou státní podporou.

5.8 Stejně tak by bylo vhodné změnit směrnici o transparentnosti⁽¹⁹⁾ tak, aby platila pro všechny přístavy. Takto bude požadováno od řídicích subjektů přístavů, aby udávaly přísun veřejných peněz ve svém účetnictví a vedly zvláštní účetní rozvahy, jestliže poskytují jak veřejné, tak běžné hospodářské služby. Posledně uvedené jsou zvláště důležité z důvodu možnosti obdržení veřejných financí jako náhrady za závazky veřejné služby.

6. Vyjasnění postupů pro uvolnění trhu přístavních služeb

6.1 Na základě zkušeností s oběma legislativními návrhy Evropské komise o uvolnění trhu přístavních služeb by bylo dobré vydat pokyny na základě existujícího právního rámce EU a přezkoumat, které nástroje by mohly být užitečné pro přístavy a jak by mohly být aplikovány.

6.2 Pro mnoho přístavů by byly velmi užitečné pokyny a doporučení, na rozdíl od legislativy, o používání výběrových postupů, jako jsou výběrová řízení nebo jiné přijatelné nástroje, podmínky pro koncese a smlouvy o pronájmu pozemků atd.

6.3 Takové pokyny by mohly být užitečné pro vyjasnění právního statusu těchto služeb (např. některých úkolů lodivoda), které jsou veřejnou službou, například pro celkovou bezpečnost v přístavech.

7. Vyřešení provozních překážek, které oslabují účinnost přístavů

7.1 Vedle strukturálních problémů z důvodu chybějících odpovídajících infrastrukturních kapacit, které již byly zmíněny výše, se často poukazuje na překážky spíše provozního charakteru, které brzdí účinnost přístavů. Všeobecně se objevují a)

v administrativní byrokracii, kontrolách a inspekcích a b) v neúčinnosti dopravy v zázemí.

7.2 Panuje shoda v tom, že EU by měla udělat pokrok v modernizaci cel⁽²⁰⁾ a zajistit, aby její politiky v oblasti cel, námořní bezpečnosti, zabezpečení, veřejného zdraví a kvality životního prostředí byly řádně koordinovány a harmonizovány a aby nebyly neoprávněně převáděny odpovědnosti vlády na přístavy.

7.3 Myšlenka společného námořního prostoru předložená Komisí by mohla zajistit, aby námořní doprava na krátké vzdálenosti měla rovné podmínky v oblasti administrativních a celních postupů jako pozemní doprava, a neměla by být snaha zavést legislativní omezení v mezinárodních vodách (širé moře), což je proti zásadě volné navigace a právu na klidný průjezd nebo uvalit omezení, která nejsou kompatibilní s mezinárodními pravidly a nařízeními. Je možno pouze uvítat myšlenku, aby EU byla pro administrativní/celní účely považována za jednu zemi. EHSV chápe, že koncept společného evropského námořního prostoru se vztahuje na virtuální námořní prostor, ve kterém budou zjednodušeny administrativní a celní formality pro námořní služby v rámci EU tím, že jim bude udělen podobný režim jako kamionové nebo železniční dopravě na vnitřním trhu.

7.4 Kromě toho by Komise měla zvýšit své úsilí k vyřešení překážek v zázemí pomocí provádění programu NAIADES pro vnitrozemskou plavbu, balíčku opatření pro železnice a politiky efektivnosti zaměřené na silniční dopravu. Při řešení těchto druhů dopravy by neměla zůstat stranou sociální politika a neměla by se jí věnovat jen nízká pozornost, jak tomu naneštěstí bylo v případě nedávných dokumentů Komise vztahujících se k vnitrozemské plavbě (Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období, program NAIADES).

8. Podpora vhodných a bezpečných pracovních podmínek a konstruktivních pracovních vztahů v přístavech

8.1 Účinnost provozu přístavů závisí jak na spolehlivosti, tak na složce bezpečnosti, které jsou přes technologický pokrok do velké míry určovány lidským faktorem. To vysvětluje potřebu kvalifikovaných a dobře vyškolených pracovníků v přístavech zajišťujících všechny služby a činnosti jak na pevnině, tak na palubách plavidel. Tento předpoklad platí bez ohledu na to, zda přístavy a poskytovatelé přístavních služeb jsou ve veřejném nebo soukromém vlastnictví.

8.2 Sociální partneři by v rozvoji a zachování těchto kompetencí měli sehrát klíčovou úlohu. Je vhodné, aby Komise podpořila jejich přínos na evropské úrovni tím, že usnadní sociální dialog.

⁽¹⁹⁾ Směrnice 1980/723/EHS, změněná směrnicí 2000/52/ES.

⁽²⁰⁾ V současné době čeká na vyřízení několik návrhů, které mají za cíl modernizovat cla, včetně dvou legislativních návrhů revize celního kodexu a akčního plánu Cla 2013: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_strategy/index_en.htm.

8.3 Evropské přístavy odpovídají za zachování vysokých standardů spolehlivosti a bezpečnosti. Evropská unie může stimulovat tyto standardy poskytnutím odpovídající (finanční) podpory programům pro vzdělávání a odbornou přípravu a vymáháním platných bezpečnostních předpisů. EU může také stimulovat mladé lidi, aby si zvolili zaměstnání v přístavech, podobně jako prováděla akce zaměřené na přilákání mládeže k práci na moři. To působí také na práci v přístavech. Pokročilá námořní příprava napomáhá zajištění dostatku kvalitních lodivodů, přístavních velitelů a dalších přístavních odborníků do budoucna.

8.4 Pro dobrou politiku pro přístavy mají zásadní význam konstruktivní sociální vztahy. I v této oblasti musí Komise vytvořit vhodné celkové podmínky.

8.4.1 V tomto ohledu by se Komise měla nejprve vyjádřit, zda jsou úmluvy 137 a 152 Mezinárodní organizace práce týkající se práce v přístavech slučitelné se zásadami Smlouvy a *aquis communautaire* dříve, než vyzve členské státy, aby tyto úmluvy ratifikovaly.

8.5 Pro dosažení optimálních pracovních podmínek v přístavech a pozitivního sociálního klimatu obecně je životně důležitý řádný sociální dialog. Takový dialog existuje ve většině evropských přístavů a měl by být zaveden všude tam, kde ještě není. Pokud se významné evropské organizace zainteresovaných

stran dokáží dohodnout na společném programu jednání, může mít takový dialog i přidanou hodnotu na evropské úrovni.

9. Podpora celkové konkurenceschopnosti a pozitivního vnímání přístavů

9.1 Z důvodu velkého významu přístavního sektoru pro Evropu, má Evropská unie za úkol zvýšit celkovou konkurenceschopnost a přispívat k pozitivnímu vnímání přístavů zvláště tím, že se bude zabývat výše uvedeným tématy, ale také pomocí specifických opatření uvedených v této kapitole.

9.2 V rámci své politiky vnějších vztahů by EU měla věnovat zvláštní pozornost případům nekalé hospodářské soutěže ze strany sousedních přístavů v nečlenských zemích EU. To platí zvláště pro přístavy v Baltském moři, Černém moři a Středozemním moři.

9.3 EU by měla také obnovit pozitivní vnímání přístavů u evropských občanů tím, že bude zdůrazňovat přínos přístavů pro evropský obchod, blahobyt, soudržnost a kulturu, a tím bude vytvářet podporu širší veřejnosti přístavům.

9.4 A nakonec může EU stimulovat spolupráci a výměnu osvědčených postupů a inovací mezi přístavy tím, že bude podporovat pragmatické, neteoretické výzkumné projekty vycházející zevnitř odvětví.

V Bruselu dne 26. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS