

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Közös európai kikötői politika”

(2007/C 168/12)

2006. július 6-án az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy Eljárási Szabályzata 29. cikkének (2) bekezdése alapján véleményt dolgoz ki a következő tárgyban: „Közös európai kikötői politika”.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2007. március 22-én elfogadta. (Előadó: Jan Simons.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. április 25-26-án tartott 435. plenáris ülésén (az április 26-i ülésnapon) 137 szavazattal 2 ellenében, 7 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések

1.1 Ez a saját kezdeményezésű vélemény az európai tengeri kikötői politika azon aspektusaira összpontosít, amelyekkel kapcsolatban a kikötői szektor érintettjeinek konszenzusra kellene jutniuk, ezért a jelentést az érintett szervezetekkel – akiknek véleményét a 2006. november 20-án és 2007. február 20-án megrendezett nyilvános meghallgatások⁽¹⁾ keretében kikértük – szoros együttműködésben dolgozzuk ki.

1.2 A meghallgatáson elhangzottak megerősítették, hogy az európai tengeri kikötői politikának az alábbi területekre kell kiterjednie:

- a) a kikötői és a kikötőkhöz kapcsolódó kapacitás fenntartható fejlődésének biztosítása;
- b) egyértelmű és átlátható keret létrehozása a kikötői beruházások finanszírozására;
- c) a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáféréshez kapcsolódó eljárások tisztázása;
- d) a kikötők hatékonyságát gátló működési akadályok kiküszöbölése;
- e) a jó és biztonságos munkafeltételek és -körülmények, valamint a munkaadók és munkavállalók közötti konstruktív viszonyok ösztönzése a kikötőkben;
- f) a kikötők általános versenyképességének és pozitív arculatának elősegítése.

(1) A meghallgatásra az alábbi szervezetek kaptak meghívást: Az Európai Vámügyintézők és Szállítványozók Szövetsége (CLECAT), az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) az Európai Közösség Hajózási Ügynökeinek Szövetsége (ECASBA), Európai Hajótulajdonosok Tanácsa (ESC), az Európai Kereskedelmi és Ipari Kamarák Szövetsége (EUROCHAMBRES), az Európai Tengeri Hajóskapitányok Szövetsége (EMPA), Európai Tengerészek Szövetsége (EBA), Európai Vontatóhajó-tulajdonosok Szövetsége (ETA), Európai Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF), Kikötői Dolgozók Nemzetközi Tanácsa (IDC), Európai Tengeri Kikötők Szervezete (ESPO), Belvízi Kikötők Európai Szövetsége (EFIP), Európai Magánkikötő-üzemeltetők Szövetsége (FEPOR), Európai Kikötőmesterek Bizottsága (EHMC), Európai Gyűjtőtárolók Szövetsége (FETSA), EUROGATE GmbH dco KGaA, KG, Német Tengerkikötő-üzemeltetők Szövetsége (FEPOR).

1.3 Ezek a témák nagyjából megfelelnek az Európai Bizottság által az európai tengeri kikötői politika jövőjéről folytatott konzultáció keretében előterjesztett témáknak. A konzultációt azt követően indították útjára, hogy az Európai Bizottság visszavonta két, a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről szóló irányelvetervezetét⁽²⁾, és 2007 júniusára várhatóan le is fog zárulni.

1.4 A kikötői szolgáltatásokról szóló irányelv vitája már jelentős mennyiségű információt vetett fel az olyan területekkel kapcsolatban, mint például a kikötők finanszírozása és a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáféréshez kapcsolódó eljárások. Az említett területeken történő előrelépésnek tehát már rövid távon kézzelfogható eredményekhez kell vezetnie.

1.5 A működési akadályok, különösen azok, amelyek az adminisztratív eljárásokhoz és a hátszági szállításhoz kapcsolódnak, a jelenlegi kezdeményezések, pl. a vám modernizálására irányuló programok, a vasút liberalizálására irányuló kezdeményezés és a belföldi hajózást szolgáló program (NAIADES) segítségével is kezelhetők. Az ilyen akadályok beleillenek ezenkívül a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv⁽³⁾ felülvizsgálatának és a teherszállítási logisztikáról szóló európai bizottsági közleménynek⁽⁴⁾ a szélesebb összefüggéseibe.

1.6 Az EU az oktatási és képzési programok számára nyújtott megfelelő (pénzügyi) támogatás biztosításával és a vonatkozó biztonsági jogszabályok betartásával a megbízhatóságra és biztonságra vonatkozó magas normákat mozgíthat elő az európai kikötőkben.

1.7 Nagyon fontos a jó kikötői szociális politika kialakítása, amelynek az e téren elsődleges felelősséggel rendelkező szociális partnerekkel szorosan együttműködve kell megvalósulnia. A jó

(2) Lásd az alábbi két tárgyban megfogalmazott EGSZB-veleményt: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a kikötői szolgáltatások piaci hozzáféréséről” HL C 48., 2002.2.21. 122-129. o. és „Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáféréséről (COM(2004)654 final – 2004/0240 (COD))” HL C 294., 2005.11.25. 25-32. o. Lásd még az EGSZB következő tárgyakban megfogalmazott véleményét: „A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a tengerészek képzéséről és felvételéről” HL C 80., 2002.4.3. 9-14. o. és Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő tárgyban: „Európa jövőbeni tengeri hozzáférhetősége: a várható fejlemények és hogyan készülhetünk fel rájuk” HL C 157., 2005.6.28. 141-146. o.

(3) A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek: Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének felülvizsgálata COM(2006)314 final.

(4) A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa COM(2006)336 final.

szociális politika fontos eszközei, amelyek a tagállami kormányzatok és szociális partnerek rendelkezésére állnak, a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) kikötői munkáról szóló egyezményei, amelyek egyébként jelentős mértékben hozzájárulhatnak a az egyenlő feltételek biztosításához. Az Európai Bizottságnak e szerződések ratifikálására kell buzdítania a tagállamokat.

1.8 Továbbá, ahogyan azt a tengerészeti szakmára irányuló fellépésével is tette, ösztönözheti a fiatalokat, hogy a kikötőkhöz kapcsolódó pályát válasszanak. A magas szintű tengerészeti képzés segít biztosítani az utánpótlást képzett kapitányokból, kikötőmesterekből és más kikötői szakemberekből.

1.9 A tengeri kikötőkről szóló európai társadalmi párbeszéd is hozzájárulhat ehhez, amennyiben az érintett európai szervezetek képviselői megegyeznek egy közös menetrendben.

1.10 A fenntartható kikötői politikáról folyó sarkalatos vita elengedhetlenül fontos az európai tengeri kikötői politika szempontjából is. A kikötőknek magas szintű környezetvédelmi normákat kell biztosítaniuk, valamint támogatni kell őket az ezen a területen végrehajtandó további beruházásokban. Az azonban időközben nyilvánvalóvá vált, hogy a problémák nagy részben a környezetvédelmi jogszabály félreérthetőségében gyökereznek.

1.11 További vizsgálatok szükségesek annak megállapítására, hogy a területrendezési programok vajon hozzájárulnak-e a nagyobb jogbiztonság kialakításához és segítenek-e több lehetőséget teremteni a kikötőfejlesztésre. Ugyanakkor fel kell ismerni, hogy a kikötők gyakran találhatók egyedülállóan jelentős természetvédelmi területek közelében, amelyeket védeni kell, a kikötők fejlesztésével megfelelő egyensúlyban.

1.12 Az EGSZB úgy értelmezi, hogy a tengerpolitikai zöld könyvben említett „közös európai tengeri térség” egy virtuális tengeri térségre vonatkozik. Ha az Európai Bizottság valóban így értette a kifejezést, és ezt világosan és egyértelműen kifejezésre is juttatja, akkor az EGSZB támogatja ezt az elképzelést, amennyiben ez nemzetközi vizeken figyelembe veszi az UNCLOS-t és az IMO-egyezményeket, beleértve a „hajózás szabadságát” és a „békés áthaladás jogát” a kizárólagos gazdasági övezeten belül.

1.13 Végezetül az EU-nak támogatnia kellene az EU-kikötők általános versenyképességének megőrzését világviszonylatban, és ösztönöznie kellene a kikötők pozitív arculatának visszaállítását célzó kezdeményezéseket a polgárok széles körű támogatásának elnyerése érdekében. Ehhez pedig a kikötővárosokban rejlő kulturális, turisztikai és szórakoztatási lehetőségekre támaszkodó innovatív megközelítés szükséges.

1.14 Az európai tengeri kikötői politika nem feltétlenül új jogszabályok létrehozását jelenti. A „puha jogszabály”⁽⁵⁾ csakúgy mint az eseti megközelítés különösen értékes alternatívája lehet a jogszabálynak.

⁽⁵⁾ A „puha jogszabályok” olyan jogi eszközökben lefektetett szabályok, melyek a nem kötelező erejűek, de bizonyos közvetett jogi hatást gyakorolhatnak és céljuk gyakorlati hatás elérése. Ide tartoznak például az értelmező közlemények, az iránymutatások és gyakorlati útmutatók.

1.15 Az európai tengeri kikötői politikának általában véve tartózkodnia kellene mindenféle szükségtelen beavatkozástól, a következőkre kellene azonban összpontosítania: a) ha szükséges, a Szerződésben lefektetett szabályok alkalmazása, b) annak biztosítása, hogy a kikötők megfelelően be tudják tölteni közszolgálati szerepüket, c) a piacorientált magatartás ösztönzése, valamint d) az ágazat pozitív arculatának népszerűsítése. A jelenlegi közösségi jogszabályokat, amelyek akadályozzák a tengeri kikötők szilárd és fenntartható fejlődését, amennyiben szükséges, felül kell vizsgálni.

2. Az európai tengeri kikötők előtt álló kihívások

2.1 A kikötői szolgáltatásokról szóló irányelvtervezetet érő legalapvetőbb kritika az volt, hogy nem veszi megfelelő módon figyelembe a piac alakulását és az európai kikötők számára ezzel járó kihívásokat, hanem megpróbált egy, a kikötők vezetésére vonatkozó univerzális („one size fits all”) megközelítést alkalmazni, valamint nem vette figyelembe a szociális szempontok sem. Ha az európai tengeri kikötői politikáról átfogó elemzést kívánunk készíteni, akkor az ilyen tényezőket nem lehet figyelmen kívül hagyni⁽⁶⁾.

2.2 A tengeri kikötők egyike az európai gazdaság közlekedési ágazata azon szektorának, amely erőteljes növekedést mutat fel. Ez különösen igaz a konténerforgalom esetében. A kapacitás azonban messze elmarad számos európai régióban, ami pedig jelentős torlódási problémákat okoz⁽⁷⁾.

2.3 Ez a jelenlegi kikötők optimális kihasználását, valamint, amennyiben szükséges, további kikötői kapacitást⁽⁸⁾ igényel. A kikötőkhöz vezető további optimális tengeri elérési útvonalakra (kotrás), valamint az ezt támogató szárazföldi infrastruktúrára ugyancsak szükség van. Nyilvánvaló, hogy a kikötőket csak a területért hevesen versenyző parti térségekbe – ideértve a folyótorkolatokat – lehet telepíteni. A kikötőhatóságok tisztában vannak a kikötőknek a környezetre gyakorolt hatásával, és komoly beruházásokat hajtottak végre az elmúlt években a magas szintű környezetvédelmi normák biztosítása érdekében. Ez ugyanakkor nem zárja ki a helyi közösségek és városok ellenállását, melyek hajlamosak a tengeri kikötők negatív külső hatásait középpontba állítani, gyakran megfélemlítve a hozzájuk kapcsolódó értékekről és pozitív tényezőkről. Ami ennél is fontosabb, hogy az EU természetvédelmi jogszabályait övező bizonytalanság hozzájárul az elengedhetlenül fontos kikötői fejlesztési tervek körüli feszültséghez, komoly késedelmeket okozva.

2.4 A kikötői kapacitás fejlesztése jelentős beruházást igényel. A kormányzati költségvetési megszorítások miatt a magántőke bevonása elengedhetetlen a kikötői infrastruktúra és felépítmények finanszírozásához. Ehhez pedig a magánbefektetők kikötőkhöz kapcsolódó hosszú távú elkötelezettségére van szükség.

⁽⁶⁾ Bővebb áttekintés az ESPO és ITMMA: Tényszerű jelentés az európai kikötői szektorról (2004) című dokumentumában található.

⁽⁷⁾ Lásd az Ocean Shipping Consultants, „The European and Mediterranean Containerport Markets to 2015” című, 2006-ban kiadott elemzését.

⁽⁸⁾ Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő tárgyban: Európa jövőbeni tengeri hozzáférhetősége: a várható fejlemények és hogyan készülhetünk fel rájuk; HL C 157., 2005.6.28. 141-146. o.

2.5 Az erőteljes növekedésen kívül az európai kikötői ágazatra a globalizáció és konszolidáció is jellemző. Az európai tengeri kikötők nemzetközi hajózási csoportokkal állnak kapcsolatban és nagy kikötőterminál-üzemeltető csoportok alakultak ki, amelyek ma számos európai kikötőben nyújtanak szolgáltatásokat⁽⁹⁾.

2.6 Az európai kikötők versenye során a logisztikai láncokat kellene középpontba helyezni⁽¹⁰⁾. A logisztikai láncokon belüli hagyományos feladatmegosztás a vertikális integrációs stratégiák következtében homályossá vált. Az európai kikötők egyre inkább versenyeznek az ellátási láncban belül, és a logisztikai szolgáltatások „természetes helyszínévé” váltak. A tengeri kikötőkben a szállítás minden módjának optimálisan kell működnie.

2.7 A tengeri kikötők – mint az egyes szállítási módok közötti kapcsolati pontok – hatékonysága nagyban függ mind a hátszágban, mind pedig a tengeren nyújtott szolgáltatások hatékonyságától. A tengeri kikötők továbbá kedvelt helyszínei a hajók biztonságát vizsgáló, valamint egyéb biztonsági, vámjellegű, közegészségügyi, környezeti, illetve a fedélzeten jellemző szociális ellátásra és körülményekre irányuló stb. határellenőrzéseknek, melyek közül számos kifejezetten csak a tengerészeti szektorban létezik, és nem minden esetben összehangolt és harmonizált.

2.8 A fent leírtak következményeként a kikötők irányító szervei a reformfolyamat részeként sok esetben felülvizsgálják saját hagyományos, kikötői hatóságként játszott szerepüket.

3. Az európai tengeri kikötői politikához kapcsolódó témák

3.1 Ahogy azt a fentiekben is hangsúlyoztuk, az európai tengeri kikötői politikának a fenntartható növekedés ösztönzésére, a kikötőkben vonzó beruházási környezet kialakítására, a jogbiztonság fokozására, a tengeri kikötők ellátási láncban játszott szerepének optimalizálására, a kikötők általános versenyképességének növelésére, valamint a jó szociális politika és a munkaadók és munkavállalók közötti konstruktív viszonyok biztosítására kell törekednie, hogy ezek a szempontok hozzájáruljanak a kikötő mint vonzó munkahely képének kialakításához.

3.2 Ez az átfogó cél öt tematikus területre bontható, melyet az Európai Bizottság is elfogadott:

- a kikötők és a kikötőkhöz kapcsolódó kapacitás fenntartható fejlődésének biztosítása;
- egyértelmű és átlátható keret létrehozása a kikötői beruházások finanszírozására;
- a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáféréshez kapcsolódó eljárások tisztázása;

⁽⁹⁾ Ez különösen igaz a konténeres rakományok esetében, ahol már 2002-ben a piac 70 %-t a hat legjelentősebb szolgáltató dominálta (ESPO és ITMMA, 38. o), de a jelenség ugyanúgy megfigyelhető a száraz ömlesztett rakományok és az általános rakományok piacán.

⁽¹⁰⁾ Részletek a Bizottság Tanácsához, az Európai Parlamenthez az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett *Európai teher szállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa* című közleményéről (COM(2006) 336 final) megfogalmazott EGSZB-veleményben (TEN/262) találhatóak.

- a kikötők hatékonyságát gátló működési akadályok kiküszöbölése;
- a kikötők biztonságos és megbízható működésének, valamint a kikötőkben megfelelő munkakörülmények biztosításának támogatása;
- a kikötők általános versenyképességének és pozitív arculatának elősegítése.

Az itt következő részben a fenti tematikus területeket fogjuk megvizsgálni.

4. A kikötői és a kikötőkhöz kapcsolódó kapacitás fenntartható fejlődésének biztosítása

4.1 A kikötők gyakran találhatók kiemelkedő jelentőségű természetvédelmi területek közelében. A környezeti és a gazdasági érdekek összehangolása számos kikötő esetében nehéz, gyakran konfliktushelyzeteket eredményező feladatnak bizonyult. Az európai kikötők azonban komoly előrelépést tettek a magas szintű környezetvédelmi normák biztosítása és a környezetvédelem irányításának fejlesztése⁽¹¹⁾ terén, és az évek során sikerrel dolgoztak a természet és a kikötők szempontjából egyaránt kedvező, konstruktív megállapodásokat a civil szervezetekkel és a helyi érintett felekkel.

4.2 Ugyanakkor a természetvédelmi jogszabályok alkalmazásával összefüggő jogi bizonytalanság továbbra is jelentős késedelmeket okoz számos projektben. Általánosan elismert tény, hogy ezekért a késedelmekért nagy mértékben az alkalmazandó közösségi jogszabályok, köztük a madárvédelmi irányelv, az élőhelyvédelmi irányelv, valamint a vízügyi keretirányelv félreérthetősége okolható. A legfontosabb fogalmak meghatározása nem egyértelmű⁽¹²⁾, ami a tagállamokban eltérő értelmezéshez vezet.

4.3 Az Európai Bizottság orvosolhatja ezt a helyzetet, ha a meglévő jogszabályok értelmezéséhez útmutatást nyújt. Egyidejűleg arra kell ösztönöznie az európai kikötőket, hogy vállaljanak felelősséget a környezetvédelmi vezetés területén is, például az ECOPORTS-hoz⁽¹³⁾ hasonló ágazati kezdeményezéseken keresztül támogassák a bevált gyakorlatok terjesztését.

4.4 A gazdasági tényezők és a jogalkotási kereten belül, a kikötői fejlesztésre kijelölt területekre vonatkozó, korábban már létező jogi rendszerekkel fennálló ellentmondások figyelmen kívül hagyása ugyancsak a problémák egyik fő forrása. A fenntartható fejlődés a gazdasági, társadalmi és ökológiai tényezők egyensúlyát jelenti, ami pedig jelenleg nem teljesen valósul meg.

⁽¹¹⁾ Áttekintés: ld. pl. ESPO Environmental Survey 2004 – Review of European Performance in Port Environmental Management.

⁽¹²⁾ Az európai madarakról és élőhelyekről szóló irányelvek például eltérő értelmezésekhez vezetnek a megfelelő értékelés, a már korábban fennálló megállapodások, a lehetőségek elemzése az ún. „kiemelkedően fontos közérdek”, a kártérítési követelmények stb. terén.

⁽¹³⁾ Az Európai Bizottság által támogatott ECOPORTS-projekt 2005-ig tartott és a kikötők működésétől önszabályozásra bízta a környezeti kérdésekben. A munkát jelenleg az ECOPORTS elnevezésű alapítvány végzi (www.ecoport.com).

4.5 Az Európai Bizottság megbízásából készített, a Tengeri Szállítás Koordinációs Platformja (MTCP) elnevezésű projekt keretében finanszírozott nemrégiben készült tanulmány a közösségi környezetvédelmi jog alapvető hiányosságait tárta fel⁽¹⁴⁾. A tanulmány felsorol még ezenkívül számos konkrét politikai ajánlást, melyek célja a kikötői fejlesztési projektek nagyobb jogbiztonságának elérése, ideértve a stratégiai kikötői fejlesztési területek koherens hálózatának létrehozását.

4.6 A tengerpolitikáról szóló nemrégiben megjelent zöld könyvben⁽¹⁵⁾ az Európai Bizottság bevezeti a tengeri területrendezés⁽¹⁶⁾ fogalmát, amely tengerparti övezet integrált kezelésével (ICZM) együtt, – a felségvizeken – az európai parti vizek használatáért a tengeri tevékenységek között folyó, egyre növekvő verseny ellenőrzését, valamint nagyobb jogbiztonság biztosítását veszi célba.

4.6.1 Az az elképzelés, mely szerint az EU vám- és adminisztratív szempontból egyetlen országnak minősül, mindenképp üdvözlendő, amennyiben ez nemzetközi vizeken tiszteletben tartja az UNCLOS- és az IMO-egyezményeket, beleértve a „hajózás szabadságát” és a „békés áthaladás jogát” a kizárólagos gazdasági övezeten belül. Az EGSZB úgy értelmezi a „közös európai tengeri térség” fogalmát, hogy az egy olyan virtuális tengeri térséget jelent, amelyben az EU-n belüli tengeri szolgáltatásokra vonatkozó vám- és adminisztratív formalitások egyszerűbbé válnak, a belső piaci közúti, vasúti vagy belvízi szállításhoz hasonlóan. Ha valóban ez az Európai Bizottság szándéka, és ezt világosan és egyértelműen kifejezésre is juttatja, akkor az EGSZB támogathatja ezt az elképzelést⁽¹⁷⁾.

4.7 Végül a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) keretében a tengeri kikötőkre irányuló jelenlegi megközelítést felül lehetne vizsgálni annak érdekében, hogy nagyobb európai támogatást biztosíthassunk a kikötőkhöz kapcsolódó elengedhetetlenül fontos hátszági infrastrukturális fejlesztési projektek számára. A TEN-T keretében folyó általános érdekű projekteket döntő fontosságú közérdeknek lehetne minősíteni a környezeti jogszabályok tekintetében⁽¹⁸⁾, mivel a TEN-T-státusz már eleve figyelembe veszi a környezetvédelmi szempontokat.

4.8 Nem szabad azonban, hogy a fent leírt megoldások a kikötők közösségi szintű központi tervezéséhez, illetve szigorú nemzeti kikötői tervezési politikákhoz vezessenek. Valójában az alulról felfelé irányuló megközelítés ösztönzését kellene szolgálnia, melynek keretében a projektjavaslatokat a kikötői vezetőség – amennyiben az helyénvaló – a regionális vagy nemzeti hatósággal együtt jelöli ki az általános módszertani normáknak megfelelő objektív gazdasági értékelés figyelembevételével, valamint az alkalmazandó jogszabályi keret tiszteletben tartásával.

⁽¹⁴⁾ E. Van Hoydonk: MTCP report on the impact of EU environmental law on waterways and ports, 2006 (Az MTCP jelentése a közösségi környezetvédelmi jog vízi utakra és kikötőkre gyakorolt hatásáról).

⁽¹⁵⁾ Az Európai Bizottságnak az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről szóló zöld könyve, COM(2006)275 final.

⁽¹⁶⁾ A zöld könyv szerint a tengeri területrendezésnek elsődleges szerepe van a tengeri és parti térségek veszélyeztetettségének csökkentésében. A tengeri területrendezés átfogó rendszere javíthatná azon ágazatok stabil szabályozási keretét, amelyek esetében a gazdasági tevékenység telepítését érintő nagyberuházásokat kell végrehajtani. Az innovatív tengeri területrendezés által összehangolt tengeri tevékenység hozzájárulhat a parti térségek gazdaságilag és környezetvédelmi szempontból fenntartható fejlődéséhez.

⁽¹⁷⁾ Lásd a következő véleményt: TEN/255, Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé (zöld könyv). HL C 93., 2007.4.27.

⁽¹⁸⁾ Ahogyan azt a fent említett MTCP-tanulmány is ajánlja.

5. Egyértelmű és átlátható keret létrehozása a kikötői beruházások finanszírozására

5.1 A tengeri kikötőkben szükséges jelentős mértékű beruházások egyértelmű pénzügyi jogi keretet tesznek szükségessé az EU szintjén. A jogbiztonságra különösen nagy szükség van a kikötői állami beruházások engedélyezésével kapcsolatban, ügyelve arra, hogy ezek ne torzítsák a versenyt. Abban mindenki egyetért, hogy ez leghatékonyabban az állami támogatásokra vonatkozó útmutatás segítségével érhető el.

5.2 Az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásnak arra kellene törekednie, hogy tisztázza az EU-Szerződés azon állami támogatásra vonatkozó szabályait (pontosabban a 73., 86., 87. és a 88. cikket), melyek a kikötőkre nézve irányadóak. Az iránymutatásnak jeleznie kellene, hogy az állami finanszírozás mikor minősül állami támogatásnak, melyről az Európai Bizottságot vizsgálat céljából értesíteni kell. Ha a támogatás megfelel a Szerződésben meghatározott mentességnek, akkor az Európai Bizottság a Szerződésben foglaltakkal összeegyeztethetőnek nyilváníthatja.

5.3 Általában elfogadott, hogy az alábbi beruházások és tevékenységek állami finanszírozása nem tekinthető állami támogatásnak, és ezért a tagállamoknak nem kell az ilyen jellegű finanszírozást az Európai Bizottságnak bejelentenie:

- a kikötő területén kívül eső, a kikötőt a szárazfölddel, illetve a tengeri elérési útvonalakkal összekötő infrastruktúrák biztosítása és működtetése (ideértve a karbantartást is). A tengeri elérési útvonalak karbantartása, ideértve az útvonalak hajózhatóságának kotrással és jégtörő szolgáltatás segítségével történő biztosítását is;
- a kikötő vezetősége által végzett tevékenységek kompenzálása az olyan tevékenységek tekintetében, melyek nem gazdasági jellegűek, és amelyek általában a kikötői vezetőség felelősségebe tartoznak annak állami hatóságként végzett, hivatalos hatáskörének gyakorlásakor a kikötőben és azon kívül is;

5.4 A kikötői infrastruktúra biztosítása és működtetése azonban összetettebb kérdés. Különbséget kell tenni egyfelől a hozzáférési és védelmi infrastruktúrák, másfelől pedig a kikötői belső infrastruktúrák között. Az előbbihez tartozik minden olyan infrastruktúra, amely a szárazföldről vagy a tenger felől hozzáférést biztosít a kikötő területéhez, ideértve a tengeri hozzáférést és a védelmi építményeket, a tömegközlekedési szolgáltatásokhoz vezető szárazföldi elérési kapcsolatokat, valamint a kikötő területén szükséges közüzemi infrastruktúrát. A kikötő belső infrastruktúrája a kikötőn belüli azon építményekként határozható meg, melyek megkönnyítik a szolgáltatások biztosítását a hajók és a rakomány számára.

5.5 Ebben az esetben fontos tényező, hogy a kikötői infrastruktúra a kikötő általános érdekét szolgálja-e, vagy fenn van tartva egy bizonyos felhasználó vagy működtető számára. Az iránymutatásoknak alkalmazható megkülönböztetést kellene bevezetnie.

5.6 Egyetértés van a kikötői felépítmények, azaz a felszíni berendezések, épületek, a szolgáltatásnyújtáshoz szükséges mobil és rögzített eszközök biztosítására és működtetésére nyújtott támogatás tekintetében. Az állami finanszírozás ezeken a területeken általában véve állami támogatásnak tekinthető.

5.7 Azt feltételezve, hogy egyértelműen meg lehet húzni a vonalat az állami támogatás szabályainak megfelelően államilag finanszírozott, illetve az ilyen finanszírozásban nem részesülő beruházások és tevékenységek között, ésszerűnek tűnik kitartani amellyel, hogy a kikötői vezetőségének teljes pénzügyi autonómiával kell rendelkeznie ahhoz, hogy visszakapja a szolgáltatások igénybevevőitől azon beruházások és tevékenységek költségeit, melyeket nem fedez állami támogatás.

5.8 Az átláthatósági irányelvet⁽¹⁹⁾ tehát oly módon kellene módosítani, hogy minden kikötőre érvényes legyen. Ennek alapján a kikötők vezetőségének jeleznie kellene az állami forrásokból származó pénzeszegeket, és külön mérlegbeszámolót kellene vezetnie a két tevékenységről, ha mind állami, mind pedig általános gazdasági szolgáltatást nyújt. Ez utóbbi pedig különösen fontos, mivel a közszolgáltatási kötelezettség költségeinek megtérítésére állami finanszírozás igényelhető.

6. A kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáféréshez kapcsolódó eljárások tisztázása

6.1 A kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről szóló két jogszabályi javaslattal kapcsolatos tapasztalatok fényében érdemes lenne útmutatást nyújtani a már meglévő EU-jogi keret alapján, és megvizsgálni, mely eszközök lehetnek hasznosak a kikötők számára és hogyan kellene ezeket alkalmazni.

6.2 A jogszabállyal szemben a kiválasztási eljárás – mint például versenyeztetés vagy egyéb, megfelelő eljárás – alkalmazására, a koncessziók és a földbérleti megállapodások feltételeire stb. vonatkozó iránymutatások vagy ajánlások nagyon hasznosak lehetnek sok kikötő számára.

6.3 Az ilyen útmutatás hasznos lehet az olyan szolgáltatások (például a révkalauzolás részei) jogi státuszának tisztázása szempontjából is, melyek közérdekeket szolgálnak, mint például a kikötők általános biztonsága.

7. A kikötők hatékonyságát gátló működési akadályok kiküszöbölése

7.1 A fentiekben már említett, a megfelelő infrastrukturális kapacitás hiányához kapcsolódó strukturális problémákon kívül gyakran esik szó a kikötők hatékonyságát gátló, a működéssel szorosabban összefüggő akadályokról. Általában véve ide tartoznak a) az adminisztratív ügyintézés, ellenőrzések és

felügyelet, valamint b) a hátszói szállítás hiányosságai.

7.2 Abban mindenki egyetért, hogy az EU-nak további lépéseket kell tennie a vám modernizálása felé⁽²⁰⁾, valamint biztonság-tania kellene, hogy a vám-, tengerészeti biztonsági, biztonság-, közegészségügyi és a környezetvédelmi politikái teljesen összehangoltak és harmonizáltak legyenek és ne hátrítsák a kormányzat felelősségét indokolatlanul a kikötőkre.

7.3 Az Európai Bizottság által javasolt „közös tengeri térség” elképzelése hozzájárulhatna annak biztosításához, hogy a rövid távú tengeri fuvarozás a belső vízi utakkal hasonlóbb elbánásban részesüljön az adminisztratív eljárások tekintetében. Ennek az elképzelésnek azonban nem szabadna – a szabad hajózás és a békés áthaladás elvének, valamint a nemzetközi szabályoknak és előírásoknak ellentmondva – jogszabályi megszorítások bevezetésére irányulnia a nemzetközi EU-vizeken. Az az elképzelés, miszerint az EU egy országnak minősül vám- és adminisztratív szempontból, mindenképp üdvözlendő. Az EGSZB úgy értelmezi a „közös európai tengeri térség” fogalmát, hogy az egy olyan virtuális tengeri térséget jelent, amelyben az EU-n belüli tengeri szolgáltatásokra vonatkozó vám- és adminisztratív formalitások egyszerűbbé válnak, a belső piaci közúti és vasúti szállításhoz hasonlóan.

7.4 Az Európai Bizottságnak ezenkívül fokoznia kellene arra irányuló erőfeszítéseit, hogy a belföldi hajózást szolgáló NAIADES-program és vasúti csomagjainak végrehajtásával, valamint a közúti szállítás hatékonysági politikái révén a hátszói szállítás terén fennálló működési akadályokat mielőbb kiküszöbölje. Egyébként ezen közlekedési mód vonatkozásában sem szabad elfelejteni vagy csak minimális figyelemben részesíteni a szociális politikát, ahogy ezt sajnálatos módon például a belvízi hajózásról szóló legújabb európai bizottsági dokumentumok teszik (lásd: a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv félidei felülvizsgálata; NAIADES-program).

8. A jó és biztonságos munkafeltételek és -körülmények, valamint a munkaadók és munkavállalók közötti konstruktív viszonyok elősegítése a kikötőkben

8.1 A kikötők működésének hatékonysága függ mind a megbízhatóságtól, mind pedig a biztonságtól, melyeket viszont – a technológia 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, mégpedig minden szolgáltatás és üzemeltetés tekintetében, legyen az a szárazföldön vagy a hajók fedélzetén. Ez a követelmény egyaránt vonatkozik a magán- és állami kézben lévő kikötőkre és kikötői szolgáltatásokra.

8.2 A szociális partnereknek fontos szerepet kell játszaniuk ennek elérésében és fenntartásában. Európai szinten az Európai Bizottságnak azzal kell támogatnia munkájukat, hogy megkönyvíti a szociális párbeszédet.

⁽²⁰⁾ Jelenleg a vám modernizálását célzó több javaslat is függőben van, ideértve a Vámkódex és a Vám 2013 cselekvési program felülvizsgálatára irányuló két jogszabályi javaslatot: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_strategy/index_en.htm.

⁽¹⁹⁾ A 2000/52/EK irányelv által módosított 1980/723/EK irányelv.

8.3 Az európai kikötők felelősek azért, hogy fenntartsák magas szintű biztonsági normáikat és megbízhatóságukat. Az Európai Unió az oktatási és képzési programok számára nyújtott megfelelő (pénzügyi) támogatás biztosításával és a vonatkozó biztonsági jogszabályok betartásával ösztönözheti ezt. Továbbá, ahogyan azt a tengerészeti szakmára irányuló fellépéseivel is tette, ösztönözheti a fiatalokat, hogy a kikötőkhöz kapcsolódó pályát válasszanak. Ez utóbbi kihat a kikötői munkára is. A magas szintű tengerészeti képzés segít biztosítani az utánpótlást képzett kapitányokból, kikötőmesterekből és más kikötői szakemberekből.

8.4 A jó kikötői politikához alapvető jelentőségű a munkaadók és munkavállalók közötti konstruktív viszony. Az Európai Bizottságnak a tagállami kormányokkal szorosan együttműködve ehhez is kedvező feltételeket kell teremtenie.

8.4.1 Ennek fényében az Európai Bizottságnak először nyilatkoznia kellene arról, hogy az ILO 137. és 152., kikötői munkáról szóló egyezménye összhangban van-e az európai szerződési elvekkel és a közösségi joganyaggal, mielőtt a két egyezmény ratifikálására buzdítja a tagállamokat.

8.5 A megfelelő társadalmi párbeszéd elengedhetetlen a kikötőkben az optimális munkakörülmények biztosítása és általában a kedvező társadalmi környezet kialakítása érdekében. Számos európai kikötőben létezik már ilyen párbeszéd, ahol pedig nincs, ott meg kell teremteni az alapjait. Amennyiben az érintett

európai szervezetek képviselői megegyeznek egy közös menetrendben, egy ilyen társadalmi párbeszédnek jelentős hozzáadott értéke lehet.

9. A kikötők általános versenyképességének és pozitív arculatának megőrzése

9.1 Mivel Európa számára a kikötői ágazat kulcsfontosságú, az Európai Uniónak fokoznia kell annak általános versenyképességét és elő kell segítenie pozitív arculatát, elsősorban a fent említett kérdések rendezésével, de az ebben a részben felsorolt konkrét intézkedések végrehajtásával is.

9.2 Az EU-nak külpolitikáján keresztül kiemelt figyelmet kell fordítania a szomszédos, nem közösségi kikötők által képviselt tisztességtelen verseny eseteire. Ez különösen igaz a Balti-tenger, a Fekete-tenger és a Földközi-tenger kikötőire.

9.3 Az EU-nak helyre kell állítania a tengeri kikötők pozitív arculatát az európai polgárok körében, mégpedig az európai kikötők által a kereskedelem, jólét, kohézió és kultúra számára biztosított többletérték kihangsúlyozása által, a szélesebb nagyközönség támogatását megcélozva.

9.4 Végül pragmatikus, nem elméleti jellegű, az ipar által vezérelt kutatási projektek segítségével az EU ösztönözheti az együttműködést, a bevált gyakorlatok cseréjét és az innovációt a kikötők között.

Kelt Brüsszelben, 2007. április 26-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS