

## Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "ES kopīga ostu politika"

(2007/C 168/12)

Saskaņā ar Reglamenta 29. panta 2. punktu Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2006. gada 6. jūlijā nolēma sagatavot pašiniciatīvas atzinumu par tematu "ES kopīga ostu politika".

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa atzinumu pieņēma 2007. gada 22. martā. Ziņotājs — Jan Simons kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē), ar 137 balsīm par, 2 balsīm pret un 7 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

### 1. Secinājumi.

1.1 Šajā pašiniciatīvas atzinumā galvenokārt ir apskatīti Eiropas jūras ostu politikas jautājumi, par kuriem ostu nozarē iesaistītajām pusēm būtu jāpanāk vienota nostāja. Tādēļ atzinums tika izstrādāts, cieši sadarbojoties ar attiecīgajām iesaistīto pušu organizācijām, kas bija aicinātas izteikt savu nostāju divās atklātās uzklaušanās sēdēs, kuras notika 2006. gada 20. novembrī un 2007. gada 20. februārī. (¹)

1.2 Minētajās sēdēs apstiprinājās, ka, veidojot Eiropas jūras ostu politiku, būtu jāpievēršas šādiem jautājumiem:

- a) ostu un ar tām saistītu struktūru ilgtspējīgas attīstības nodrošināšana,
- b) skaidras un pārredzamas sistēmas izveide ostu jomai paredzēto investīciju finansēšanai,
- c) procedūru precizēšana saistībā ar ostu pakalpojumu tirgus pieejamību,
- d) labu un drošu darba nosacījumu un apstākļu nodrošināšana, kā arī konstruktīvu darba attiecību veicināšana ostās,
- e) atbalsts drošiem un stabiliem darba procesiem un optimāliem darba apstākļiem ostās,
- f) ostu vispārējās konkurētspējas un pozitīva tēla veicināšana.

(¹) Piedalīties uzklaušanāsā tika uzaicinātas šādas organizācijas: Eiropas Ekspeditoru, transporta, loģistikas un muitas pakalpojumu asociācija (CLECAT), Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (EKKIA), Eiropas Kopienas Kuģu brokeru un aģentu asociācija (ECASBA), Eiropas Kravas nosūtītāju padome (ESC), Eiropas Tirdzniecības un rūpniecības kameru asociācija (EUROCHAMBRES), Eiropas Jūras loču asociācija (EMPA), Eiropas Stūrmaņu asociācija (EBA), Eiropas Velkoņu īpašnieku asociācija (ETA), Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF), Starptautiskā dokeru padome (IDC), Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO), Eiropas Iekšzemes ostu federācija (EFIP), Eiropas Privāto ostu operatoru federācija (FEPORT), Eiropas ostu vadītāju komiteja (EHMC) un Produktu tilpnēs uzglabātāju asociāciju federācija (FETSA), EUROGATE GmbH dco KGaA, KG.

1.3 Minētie jautājumi kopumā atbilst tiem tematiem, ko konsultāciju procesā par Eiropas jūras ostu turpmāko politiku ierosināja Eiropas Komisija. Šīs konsultācijas tika uzsāktas sakarā ar to, ka tika atsaukti divi Komisijas direktīvu projekti par ostu pakalpojumu tirgus pieejamību (²), un varētu tikt pabeigtas līdz 2007. gada jūnijam.

1.4 Ostu pakalpojumu direktīvas apspriešana ir palīdzējusi apzināt apjomīgu informāciju par tādām jomām kā ostu finansēšana un procedūras saistībā ar ostu pakalpojumu tirgus pieejamību. Tādēļ jebkāda veida progresam, kas panākts minētajās jomās, īsā laikā būtu jādod jūtami rezultāti.

1.5 Funkcionālos trūkumus, īpaši tādus, kas saistīti ar administratīvajām procedūrām un iekšzemes transportu, var novērst, izmantojot tādas jau pastāvošas iniciatīvas kā, piemēram, muitas modernizācijas, dzelzceļa liberalizācijas un iekšzemes navigācijas (NAIADES) programmas. Minētajiem trūkumiem plašākā mērogā var pievērsties, pārskatot arī Balto grāmatu par transporta politiku (³) un Komisijas paziņojumu par loģistiku (⁴).

1.6 ES var veicināt augstus stabilitātes un drošības standartus Eiropas ostās, nodrošinot atbilstošu (finansiālu) atbalstu izglītības un apmācības programmām un īstenojot drošības jomā piemērojamus tiesību aktus.

1.7 Sekmīgai ostu sociālai politikai, kas izstrādāta ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem, kas par to ir īpaši atbildīgi, ir ļoti svarīga nozīme. Sekmīgas sociālās politikas īstenošanai valstu

(²) Skat. šādus divus EESK atzinumus: EESK atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par ostu pakalpojumu tirgus pieejamību", OV C 48, 21.02.2002., 122.-129. lpp., kā arī EESK atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par ostu pakalpojumu tirgus pieejamību" (COM(2004) 654 galīgā redakcija — 2004/0240 (COD)), OV C 294, 25.11.2005., 25.-32. lpp.

Skat arī EESK atzinumu par tematu "Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam par jūrnieku apmācību un pieņemšanu darbā", OV C 80, 03.04.2002., 9.-14. lpp. un EESK atzinumu par tematu "Eiropas pieejamība pa jūras ceļu: līdzšinējā attīstība un nostādņu maiņa", OV C 157, 28.06.2005., 141.-146. lpp.

(³) Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam par tematu "Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā — Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Baltās grāmatas par transporta politiku vidusposma pārskats" COM (2006) 314 galīgā redakcija.

(⁴) Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par tematu "Kravu pārvadājumu loģistika Eiropā — ilgtspējīgas mobilitātes izšķirošais faktors", COM(2006) 336 galīgā redakcija.

valdību un sociālo partneru rīcībā ir svarīgi instrumenti, proti, Starptautiskās darba organizācijas (ILO) konvencijas par darbu ostās, kas var lielā mērā veicināt taisnīgas konkurences apstākļus. Komisijai ir jārosina dalībvalstis ratificēt minētās konvencijas.

1.8 Līdzās pasākumiem, kas paredzēti jauniešu intereses veicināšanai par jūru, ES arī var rosināt jaunus cilvēkus izvēlēties ar ostām saistītas profesijas. Nodrošinot augstas kvalitātes apmācību jūrniecības lietās, var veicināt to, lai nākotnē ostās būtu pietiekams skaits augsti kvalificētu loču, ostas kapteiņu un citu speciālistu.

1.9 Arī Eiropas sociālais dialogs var sniegt ieguldījumu jūras ostu attīstībā, ja attiecīgās ieinteresētās puses pārstāvošās Eiropas organizācijas varēs saskaņot intereses.

1.10 Izstrādājot Eiropas jūras ostu politiku, būtiska nozīme ir visaptverošām debatēm par ostu ilgtspējīgu attīstību. Ostu pārvaldes ir īpaši atbildīgas par augstu vides aizsardzības standartu nodrošināšanu, un tās būtu jārosina šajā jomā veikt turpmākas investīcijas. Tajā pašā laikā tomēr nav šaubu par to, ka problēmas lielā mērā rada ES neskaidrie vides tiesību akti.

1.11 Būs vajadzīga turpmāka izpēte, lai noskaidrotu, vai ar teritorijas plānošanas programmu palīdzību var nodrošināt lielāku juridisko noteiktību un plašākas iespējas ostu attīstībai. Vienlaikus ir jāatzīst, ka ostas bieži atrodas īpašu un nozīmīgu aizsargājamo dabas teritoriju tuvumā, tādēļ ostu attīstība ir attiecīgi jāsaucina un jālīdzsvaro ar dabas aizsardzības pasākumiem.

1.12 EESK izpratnē "Eiropas vienotas jūras telpas" jēdziens Zaļajā grāmatā par jūrniecības politiku attiecas uz iedomātu jūras telpu. Ja tāda patiešām ir Komisijas nostāja, kuru tā skaidri dara zināmu, EESK var atbalstīt šo koncepciju, ar nosacījumu, ka starptautiskajos ūdeņos (*High Seas*) tiek ievērota ANO Jūras tiesību konvencija un Starptautiskās jūrniecības organizācijas konvencija, tostarp "kuģošanas brīvība" un "miermīlīgas caurbraukšanas tiesības" ekskluzīvajā ekonomikas zonā (EEZ).

1.13 Visbeidzot, ES pienākums būtu sniegt atbalstu, lai saglabātu ES ostu vispārējo konkurētspēju globālā mērogā un veicinātu iniciatīvas, kuru mērķis ir veidot ostu pozitīvu tēlu, tādējādi ostu darbībai panākot plašu sabiedrības atbalstu. Tam ir nepieciešama inovatīva pieeja, izmantojot ostas pilsētu potenciālu kultūras, tūrisma un atpūtas jomā.

1.14 Eiropas jūras ostu politikas izveide nenozīmē, ka katrā ziņā ir jāizstrādā jauni tiesību akti. Noderīga alternatīva tiesību aktiem, pirmkārt, varētu būt tiesiski nesaistoši noteikumi ("soft law")<sup>(5)</sup> un otrkārt — individuāla pieeja.

(5) Ar nesaistošiem noteikumiem saprotamas profesionālās ētikas normas, kas noteiktas juridiski nesaistošos instrumentos, kuriem var būt zināma netieša tiesiska ietekme un kuru mērķis ir panākt praktisku ietekmi. Šajā sakarā kā piemērus var minēt, skaidrojuma, pamatnostādnes un prakses kodeksus.

1.15 Eiropas jūras ostu politikas jomā būtu visumā jāatturas no nevajadzīgas iejaukšanās, bet galvenā uzmanība jāpievērš, lai a) piemērotu Līguma noteikumus tur, kur tas nepieciešams, b) nodrošinātu, lai ostas var pienācīgi pildīt savu publisko lomu, c) veicinātu tirgus orientētu darbību un d) veicinātu pozitīvu nozares tēlu. Pastāvošie ES tiesību akti, kas kavē jūras ostu stabilitu un ilgtspējīgu attīstību, būtu attiecīgi jāpārskata.

## 2. Ar Eiropas jūras ostām saistītās problēmas.

2.1 Direktīvas par ostu pakalpojumiem projektu kritizēja galvenokārt par to, ka tajā nebija ņemtas vērā tirgus tendences un to radītās problēmas Eiropas ostām, kā arī par mēģinājumu ostu pārvaldības jomā uzspiest "visiem vienādu" pārvaldības modeli. Direktīva tika negatīvi vērtēta arī tādēļ, ka tajā nebija ņemts vērā ostu jomas sociālais aspekts. Šādus faktorus nedrīkst neievērot, izstrādājot Eiropas jūras ostu politikas vispusīgāku analīzi<sup>(6)</sup>.

2.2 Jūras ostas ir viena no tām Eiropas transporta jomām, kurās vērojama strauja izaugsme. Tas jo īpaši attiecas uz konteinerpārvaldījumiem. Vairākos Eiropas reģionos jūras ostu jauda ir nepietiekama, kas rada ievērojamas pārslogotības problēmas<sup>(7)</sup>.

2.3 Tādēļ ir optimāli jāizmanto pastāvošā ostu infrastruktūra un nepieciešamības gadījumā jāveido jaunas ostu struktūras<sup>(8)</sup>. Tāpat ir jānodrošina arī optimāli piekļūšanas ceļi no jūras līdz ostām (gultnes padziļināšana), kā arī iekšzemes infrastruktūra. Ostas saprotamu iemeslu dēļ var atrasties vienīgi piekrastes reģionos, tostarp pie grīvām, kur vērojama sīva konkurence par izmantojamo platību. Ostu pārvaldēs strādājošie apzinās ostu darbības ietekmi uz vidi un pēdējo gadu laikā ir ieguldījuši ievērojamas investīcijas, lai sasniegtu augstus vides aizsardzības standartus. Neskatoties uz to, pret ostu darbību pretestību izrāda vietējās pašvaldības un pilsētas, kas tiecas pievērst uzmanību jūras ostu darbības nelabvēlīgajam ārējām izpausmēm un ne vienmēr apzinās to ieguldījumu un ar ostu darbību saistītos pozitīvos aspektus. Turklāt tiesiskā nenoteiktība un neskaidrības, ko rada ES tiesību akti dabas aizsardzības jomā, negatīvi ietekmē būtiskus ostu attīstības plānus, ievērojami kavējot to īstenošanu.

2.4 Lai attīstītu ostu jaudu, ir nepieciešami ievērojami ieguldījumi. Valdību budžetu samazināšana nozīmē, ka ostu infrastruktūras, kā arī iekārtu un aprīkojuma būtisks finansējuma avots ir privātais kapitāls. Tādēļ ostu jomā privātajiem investoriem ir nepieciešams uzņemties ilgtermiņa saistības.

(6) Plašāku informāciju par tirgus norisēm un problēmām skatīt: ESPO un ITMMA, Ziņojums par Eiropas ostu nozari, 2004. gads.

(7) Skatīt nesen sagatavotu pētījumu Kuģniecības okeānos konsultanti, Eiropas un Vidusjūras konteinerpārvaldījumiem izmantojamo ostu tirgi līdz 2015. gadam (*Ocean Shipping Consultants, The European and Mediterranean Containerport Markets to 2015*), 2006. gads.

(8) Skatīt EESK atzinumu par tematu "Eiropas pieejamība pa jūras ceļu: līdzšinējā attīstība un nostādņu maiņa", OV C 157, 28.06.2005., 141.-146. lpp.

2.5 Eiropas ostu nozarei ir raksturīga ne tikai spēcīga izaugsme, bet arī globalizācijas un saplūšanas process. Eiropas jūras ostas sadarbojas ar starptautiskām kuģniecības grupām, un ir izveidojušās lielas termināļu operatoru grupas, kas šobrīd nodrošina pakalpojumus dažādās Eiropas ostās. <sup>(9)</sup>

2.6 Eiropas ostās konkurencei būtu jākoncentrējas uz loģistikas ķēdēm <sup>(10)</sup>. Loģistikas ķēdē ierasto darba dalīšanu ir izmaiņūšas vertikālas integrācijas stratēģijas. Eiropas ostas aizvien vairāk konkurē piegādes ķēdēs un ir kļuvušas par loģistikas pakalpojumu "dabīgu vidi". Lai jūras ostas varētu optimāli darboties, ir nepieciešams iesaistīt visus transporta veidus.

2.7 Tā kā jūras ostas ir dažādus pārvadājumu veidus vienojoši punkti, to efektivitāte lielā mērā ir atkarīga no pakalpojumu efektivitātes gan iekšzemē, gan arī piekrastes joslā. Turklāt jūras ostas vislabāk var veikt robežkontroli saistībā ar kuģu drošību, vispārējo drošību, muitas jautājumiem, veselības aizsardzību, vides kvalitāti, sociālajām priekšrocībām un sociālajiem apstākļiem uz kuģa u.c. Daudzas šādas kontroles ir raksturīgas vienīgi jūrniecības nozarei, un tās ne vienmēr tiek pienācīgi koordinētas un saskaņotas.

2.8 Ņemot vērā iepriekš minētos procesus, jūras ostu vadības struktūras daudzos gadījumos pārskata savas tradicionālās ostu pārvaldes funkcijas, to īstenojot kā reformu procesa sastāvdaļu.

### 3. Nozīmīgi jautājumi Eiropas jūras ostu politikas jomā.

3.1 Kā uzsvērts iepriekš, Eiropas jūras ostu politikas jomā galvenā uzmanība būtu jāpievērš ilgtspējīgas izaugsmes veicināšanai, investīcijas piesaistošu apstākļu radīšanai ostās, juridiskās noteiktības palielināšanai, procesu, kas saistīti ar jūras ostu iekļaušanu piegādes ķēdē, optimizācijai, vispārējās konkurētspējas palielināšanai, efektīvas sociālās politikas un konstruktīvu darba attiecību nodrošināšanai tā, lai visi minētie aspekti sekmētu pozitīvu ostu tēlu un raksturotu tās kā pievilcīgas darba vietas.

3.2 Minēto vispārējo mērķi var iedalīt šādās sešās tematiskās jomās, kuras ir atzinusi Eiropas Komisija:

- a) ostu un ar tām saistītu struktūru ilgtspējīgas attīstības nodrošināšana,
- b) skaidras un pārredzamas sistēmas izveide ostu jomai paredzēto investīciju finansēšanai,
- c) procedūru precizēšana saistībā ar ostas pakalpojumu tirgus pieejamību,

<sup>(9)</sup> Tas īpaši attiecināms uz kravu pārvadājumiem konteineros. Šajā jomā jau 2002. gadā 70 % no tirgus kontrolēja seši galvenie operatori (ESPO un ITMMA, 38. lpp.), un šāda attīstība ir vērojama arī tādos tirgos kā sauskravas un vispārējie kravu pārvadājumi.

<sup>(10)</sup> Sīkāku informāciju skatīt: EESK atzinums TEN/262 par Komisijas priekšlikumu par tematu "Kravu pārvadājumu loģistika Eiropā — ilgtspējīgas mobilitātes izšķirošais faktors", COM(2006) 336 galīgā redakcija.

d) tādu funkcionālo trūkumu novēršana, kas kavē ostu darbības efektivitāti,

e) atbalsts drošiem un stabiliem darba procesiem un optimāliem darba apstākļiem ostās,

f) ostu vispārējās konkurētspējas un pozitīva tēla veicināšana.

Minētās tematiskās jomas plašāk apskatītas turpmākajās sadaļās.

### 4. Ostu un ar tām saistītu struktūru ilgtspējīgas attīstības nodrošināšana.

4.1 Ostas bieži vien atrodas īpašu un nozīmīgu aizsargājamo dabas teritoriju tuvumā. Prakse daudzās ostās liecina, ka ekoloģiskās un ekonomiskās intereses saskaņot ne vienmēr ir vienkārši un tādēļ bieži rodas konfliktsituācijas. Eiropas jūras ostu nozarē tomēr ir panākts ievērojams progress attiecībā uz augstu vides aizsardzības standartu sasniegšanu un vides pārvaldības uzlabošanu <sup>(11)</sup>. Turklāt pēdējo gadu laikā ir izdevies panākt konstruktīvas vienošanās ar NVO un ieinteresētajām pusēm vietējā līmenī, tādējādi nodrošinot visām pusēm pieņemamus risinājumus gan no dabas aizsardzības, gan no ostu attīstības viedokļa.

4.2 Tomēr tiesiskā nenoteiktība, kas saistīta ar dabas aizsardzības tiesību aktu piemērošanu, vēl joprojām ievērojami kavē daudzu projektu īstenošanu. Vispārēji ir atzīts, ka šādas kavēšanās lielā mērā izraisa neskaidrības tādos piemērojamajos ES tiesību aktos kā, piemēram, Putnu aizsardzības direktīvā, Biotopu aizsardzības direktīvā un Ūdens pamatdirektīvā. Būtisku jēdzienu formulējums ir vēl joprojām neskaidrs <sup>(12)</sup>, tādēļ dalībvalstīs direktīvas tiek interpretētas atšķirīgi.

4.3 Komisija var palīdzēt pārvarēt šo situāciju, nosakot pastāvošo tiesību aktu interpretēšanas vadlīnijas. Tajā pašā laikā Komisijai būtu jārosina Eiropas jūras ostu vadības uzņemties atbildību vides pārvaldības jomā, piemēram, veicinot paraugprakses izplatīšanu ar tādu ostu nozarē īstenoto iniciatīvu kā *ECOPORTS* starpniecību <sup>(13)</sup>.

4.4 Tas, ka tiesiskajā regulējumā nav ņemti vērā ekonomiskie faktori un pretrunas ar jau spēkā esošajiem tiesiskajiem režīmiem, ko piemēro ostu attīstībai paredzētajās teritorijās, pats par sevi ir nopietns problēmu cēlonis. Ilgtspējīga attīstība nozīmē līdzsvaru starp ekonomiskajiem, sociālajiem un ekoloģiskajiem apsvērumiem, un tas šobrīd nav pilnīgi sasniegts.

<sup>(11)</sup> Pārskatam skat., piemēram, Eiropas jūras ostu organizācijas (ESPO) vides pārskatu 2004 par vides pārvaldību Eiropas Savienības ostās.

<sup>(12)</sup> Piemēram, Putnu aizsardzības direktīva un Biotopu aizsardzības direktīva tiek atšķirīgi interpretēta attiecībā uz tādiem jautājumiem kā piemēroti novērtējumi, jau pastāvošie līgumi, alternatīvu analīze, tā dēvētie "ar īpaši svarīgām sabiedrības interesēm saistīti būtiski apsvērumi" (*IROP*), kompensācijas prasības u.t.t.

<sup>(13)</sup> Komisijas atbalstītais *ECOPORTS* projekts noslēdzās 2005. gadā un rosināja par ostu darbību atbildīgās amatpersonas vides jautājumus tiekties uz pašregulējošas pieejas izmantošanu. Šo darbu tagad turpina *ECOPORTS* fonds, [www.ecoport.com](http://www.ecoport.com)

4.5 Pastāvošo ES vides tiesību aktu būtiskākie trūkumi tika uzsvērti nesēn veiktajā pētījumā, ko finansēja Eiropas Komisija sava Jūras pārvadājumu koordinēšanas platformas (MTCP) projekta <sup>(14)</sup> ietvaros. Pētījumā ir minēti arī vairāki konkrēti politiski ieteikumi, lai ostu attīstības projektos panāktu lielāku juridisko noteiktību, tostarp vienota tīkla izveide, kur tiktu iekļautas ostu attīstībai stratēģiski nozīmīgas teritorijas.

4.6 Nesēn pieņemtajā Zaļajā grāmatā par jūrniecības politiku <sup>(15)</sup> Eiropas Komisija ievieš jūras teritorijas plānošanas koncepciju <sup>(16)</sup>. Minētā koncepcija, kā arī piekrastes teritoriju integrētas apsaimniekošanas (ICZM) koncepcija attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem būs orientēta uz to, lai kontrolētu konkurenci, kas jūrniecības jomā pieaug attiecībā uz Eiropas piekrastes ūdeņu izmantošanu, kā arī nodrošinātu lielāku juridisko noteiktību.

4.6.1 Ideja par ES kā vienotu valsti muitas procedūru un administratīvā ziņā ir vērtējama vienīgi atzinīgi, ar nosacījumu, ka starptautiskajos ūdeņos (*High Seas*) tiek ievērota ANO Jūras tiesību konvencija un Starptautiskās jūrniecības organizācijas konvencija, tostarp "kuģošanas brīvība" un "miermīlīgas caurbraukšanas tiesības" ekskluzīvajā ekonomikas zonā (EEZ). EESK izpratnē "Eiropas vienotas jūras telpas" jēdziens attiecas uz iedomātu jūras telpu, kur tiks vienkāršotas administratīvās un muitas formalitātes kuģniecības pakalpojumiem ES iekšienē, šajā jomā piemērojot tādu pašu režīmu, kāds tiek piemērots autopārvadājumiem, dzelzceļa vai iekšzemes kuģniecības pārvadājumiem iekšējā tirgū. Ja tāda patiešām ir Komisijas nostāja, kuru tā skaidri dara zināmu, EESK šo ideju var atbalstīt <sup>(17)</sup>.

4.7 Visbeidzot varētu pārskatīt Eiropas transporta tīkla (TEN-T) projektā izmantoto pašreizējo pieeju jūras ostu jomai, lai panāktu lielāku Eiropas līmeņa atbalstu nozīmīgiem iekšzemes infrastruktūras projektiem, kas svarīgi ostām. Tā kā projekta, kam ir piešķirts TEN-T statuss, ietekme uz vidi jau tiek ņemta vērā, TEN-T vispārējās nozīmes projektus var uzskatīt par sabiedrībai īpaši svarīgiem vides tiesību aktu ziņā <sup>(18)</sup>.

4.8 Problēmas risinot iepriekš minētajos veidos, tomēr vajadzētu atturēties no centralizētas ostu plānošanas ES līmenī vai stingras ostu plānošanas politikas valstu līmenī. Būtībā minētajiem rīcības veidiem būtu jāveicina augšupēja pieeja, nosakot, ka projektu priekšlikumi būtu jāizraugās ostas pārvaldes struktūrai, nepieciešamības gadījumā sadarbojoties ar reģionālajām vai valsts iestādēm un ievērojot objektīvu ekonomisko novērtējumu, kurš atbilst kopīgiem metodoloģiskiem standartiem un kur tiek ņemts vērā piemērojamais likumīgais pamats.

<sup>(14)</sup> E. Van Hoydonk, MTCP ziņojums par ES vides tiesību aktu ietekmi uz ūdensceļiem un ostām, 2006. gads.

<sup>(15)</sup> Zaļā grāmata "Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku: Eiropas redzējums okeāniem un jūrām", COM(2006) 275 galīgā redakcija.

<sup>(16)</sup> Saskaņā ar Zaļo grāmatu jūras teritorijas plānošanai ir galvenā nozīme, lai samazinātu jūras un piekrastes teritoriju jutīgumu uz pārmaiņām. Izveidojot teritoriālās plānošanas visaptverošu sistēmu, varētu uzlabot un radīt stabilu normatīvo vidi jomās, kur nepieciešams veikt lielus ieguldījumus, kas ietekmētu ekonomiskā darbības norises vietu. Ar jūras telpas inovatīvas plānošanas palīdzību veicot visu ar jūrniecības nozari saistīto darbību koordināciju, varētu palīdzēt nodrošināt piekrastes reģionu ilgtspējīgu attīstību ekonomikas un vides jomā.

<sup>(17)</sup> Skat. EESK atzinumu TEN/255 "Zaļā grāmata par turpmāko ES jūrniecības politiku" (CESE 19/2007).

<sup>(18)</sup> Saskaņā ar ieteikumiem, kas iekļauti iepriekš minētajā MTCP pētījumā.

## 5. Skaidras un pārredzamas sistēmas izveide ostu jomai paredzēto investīciju finansēšanai.

5.1 Lai jūras ostās nodrošinātu vajadzīgos ievērojamos ieguldījumus, ir jāizveido noteikts finansējuma tiesiskais regulējums ES līmenī. Juridiskā noteiktība ir īpaši nepieciešama attiecībā uz noteikumiem, ar kādiem ostām piešķir publisko finansējumu, neradot konkurences izkropļojumus. Pastāv vienprātība, ka to var vislabāk sasniegt, izstrādājot un īstenojot pamatnostādnes valsts atbalsta jomā.

5.2 Valsts atbalsta pamatnostādņu mērķim jābūt ES Līguma noteikumu par valsts atbalstu ostām precizēšanai (jo īpaši 73., 86., 87 un 88. pants). Pamatnostādnēs būtu jānosaka gadījumi, kad publiskā finansējuma piešķiršana ir uzskatāma par valsts atbalstu un kad par to jāziņo Komisijai, lai tā veiktu pārbaudi. Ja atbalsts tiek sniegts atbilstoši Līgumā noteiktajiem izņēmuma gadījumiem, tad Komisija šādu atbalstu var atzīt par atbilstošu Līgumam.

5.3 Vispārēji ir atzīts, ka gadījumā ja publiskais finansējums tiek piešķirts ieguldījumiem un pasākumiem, kas minēti turpmāk, tas nav uzskatāms par valsts atbalstu, un tādēļ dalībvalstīm Komisijai nav jāziņo par šādām finansēšanas sistēmām:

- tādas infrastruktūras nodrošināšana un ekspluatācija (ieskaitot uzturēšanu), kas atrodas ārpus ostu teritorijas un savieno ostu ar sauszemi un jūras piekļūšanas ceļiem. Jūras piekļūšanas ceļu uzturēšanā ietilpst arī gultnes padziļināšana un šo ceļu atbrīvošana ar ledlaužu pakalpojumu palīdzību;
- kompensācija ostas pārvaldes darbībām, kas nav ekonomiska rakstura un par kurām parasti ir atbildīga ostas pārvalde. Minētās darbības tā kā publiska iestāde veic ostā un ārpus tās, īstenojot savas oficiālās pilnvaras.

5.4 Ostas infrastruktūras nodrošināšana un ekspluatācija tomēr ir daudz sarežģītāks jautājums. Šajā sakarā jānosaka, ka piekļūšanas un aizsardzības infrastruktūru var nodalīt no ostas iekšējās infrastruktūras. Pirmo var uzskatīt par visu infrastruktūru, kas nodrošina piekļūšanu ostas teritorijai pa jūras un sauszemes ceļiem, tostarp piekļuvi kuģošanas ceļiem un attiecīgos aizsardzības darbus, sauszemes savienojumus ar sabiedriskā transporta sistēmu, kā arī infrastruktūru ostas teritorijā nepieciešamo pakalpojumu sniegšanai. Par ostas iekšējo infrastruktūru var uzskatīt civiļas struktūras ostas teritorijā, kas nodrošina pakalpojumus kuģiem un saistībā ar kravām.

5.5 Liela nozīme ir tam, vai infrastruktūra kalpo ostas vispārējām vajadzībām, vai arī tā ir paredzēta īpašam izmantotājam vai operatoram. Pamatnostādnēs ir jāierosina skaidri un pārskatāmi kritēriji, pēc kuriem vadoties varētu noteikt, kādam nolūkam infrastruktūra paredzēta.

5.6 Attiecībā uz atbalstu ostu iekārtu un aprīkojuma iegādei un darbībai pastāv vienprātība — ja atbalsts tiek piešķirts, piemēram, saistībā ar virszemes sistēmām, ēkām, pārvietojamu un stacionāru aprīkojumu, kas nepieciešams pakalpojumu sniegšanai, tad publiskais finansējums parasti ir uzskatāms par valsts atbalstu.

5.7 Pieņemot, ka ieguldījumus un pasākumus, kuru finansēšanā izmantotie publiskie līdzekļi ir uzskatāmi par valsts atbalstu, ir iespējams skaidri nošķirt no ieguldījumiem un pasākumiem, kur publiskais finansējums par valsts atbalstu nav uzskatāms, ir likumsakarīgi ievērot principu, ka ostas pārvaldei vajadzētu būt finansiāli pilnīgi neatkarīgai, lai tā varētu no izmantotajiem atgūt tās ieguldījumu un pasākumu izmaksas, ko nesedz attiecīgais valsts atbalsts.

5.8 Tāpat būtu jāpaplašina “Pārredzamības direktīvas”<sup>(19)</sup> darbības joma, to attiecinot uz visām ostām. Tādējādi ostu pārvalžu pienākums būtu uzrādīt publisko līdzekļu plūsmu to kontos un izveidot atsevišķas bilances gadījumā, ja tiek nodrošināti gan sabiedriskie, gan arī tradicionālie ekonomiskie pakalpojumi. Pēdējais apstāklis ir īpaši svarīgs, ņemot vērā, ka publisko finansējumu iespējams saņemt kā kompensāciju par saistībām sniegt sabiedriskos pakalpojumus.

## 6. Procedūru precizēšana saistībā ar ostu pakalpojumu tirgus pieejamību.

6.1 Ņemot vērā pieredzi saistībā ar divām ES Komisijas likumdošanas iniciatīvām attiecībā uz ostu pakalpojumu tirgus pieejamību, šajā jomā varētu būtu lietderīgi izstrādāt vadlīnijas, pamatojoties uz spēkā esošo ES tiesisko sistēmu, kā arī pārbaudīt, kādi instrumenti ostu jomā varētu būt noderīgi un kā tie būtu jāpiemēro.

6.2 Tiesību aktu vietā daudzām ostām būtu lietderīgākas vadlīnijas un ieteikumi attiecībā uz tādām atlases procedūrām kā konkursi vai citi pieņemami instrumenti, koncesiju nosacījumi, zemes nomas līgumi u.c.

6.3 Šādas norādes var būt arī noderīgas, lai precizētu attiecīgo pakalpojumu tiesisko statusu (piemēram, loču pakalpojumi), kas kalpo vispārējām ekonomiskām interesēm (piemēram, vispārējai drošībai ostās).

## 7. Tādu funkcionālo trūkumu novēršana, kas kavē ostu darbības efektivitāti.

7.1 Papildus iepriekš aprakstītajām strukturālajām problēmām, kas saistītas ar infrastruktūras jaudas nepietiekamību, bieži tiek minēti arī funkcionāli trūkumi, kuri negatīvi ietekmē ostu darbības efektivitāti. Kopumā trūkumi ir vērojami

saistībā ar a) administratīvo birokrātiju, kontrolēm un pārbaudēm un b) neefektīvu iekšzemes transporta sistēmu.

7.2 Pastāv vienprātība, ka ES būtu jāturpina modernizēt muita<sup>(20)</sup> un jānodrošina muitas, jūras drošības, vispārējās drošības, veselības aizsardzības un vides kvalitātes politiku pienācīga koordinācija un saskaņošana, kā arī jānodrošina, lai valdību kompetencē esošie pienākumi nepieņemamā veidā netiktu uzlikti ostām.

7.3 Komisijas ierosinātais priekšlikums par “vienotu jūras telpu” varētu sekmēt to, lai tuvsatiksmes kuģošanai piemērotā pieeja administratīvo un muitas procedūru ziņā vairāk līdzinātos iekšzemes transporta jomā piemērotajai pieejai. Šim priekšlikumam nevajadzētu būt vērstam uz tiesiska rakstura ierobežojumu ieviešanu ES starptautiskajos ūdeņos (*High Seas*), t.i., tādu noteikumu ieviešanu, kas ir pretrunā ar brīvas navigācijas principu un miermīlīgas caurbraukšanas tiesībām. Tāpat nevajadzētu uzlikt ierobežojumus, kas ir pretrunā ar starptautiskajiem nosacījumiem un noteikumiem. Ideja par ES kā vienotu valsti muitas procedūru un administratīvā ziņā ir vērtējama vienīgi atzinīgi. EESK izprot, ka “Eiropas vienotas jūras telpas” jēdziens attiecas uz iedomātu jūras telpu, kur tiks vienkāršotas administratīvās un muitas formalitātes attiecībā uz pakalpojumiem, ko sniedz, izmantojot ES iekšējo jūras telpu. Šādā veidā minētajiem pakalpojumiem tiks piemērots līdzīgs režīms kā smago automašīnu vai dzelzceļa pārvadājumiem iekšējā tirgū.

7.4 Turklāt Komisijai būtu jāpastiprina centieni, lai atrisinātu vēl joprojām pastāvošās problēmas iekšzemes transporta sistēmā, realizējot iekšzemes navigācijai paredzēto NAIADES programmu, Komisijas programmu paketes dzelzceļa pārvadājumu jomā un politikas attiecībā uz autopārvadājumu efektivitātes uzlabošanu. Minētajos transporta noteikumos nedrīkst atstāt novārtā, ne arī piešķirt nepietiekamu uzmanību sociālajai politikai, kā tas, diemžēl, novērojams Komisijas nesenu izstrādātajos dokumentos par iekšzemes navigāciju (Eiropas Transporta politikas Baltās grāmatas vidusposma pārskats, NAIADES programma).

## 8. Atbalsts labiem un drošiem darba nosacījumiem un apstākļiem, kā arī konstruktīvām darba attiecībām ostās.

8.1 Ostās notiekošo darba procesu efektivitāte ir atkarīga gan no drošības, gan arī no stabilitātes, ko, neraugoties uz tehnoloģisko progresu, lielā mērā nosaka cilvēka faktors. Tas izskaidro, kādēļ ostās ir vajadzīgs kvalificēts un labi apmācīts darbaspēks, kas nodrošina visus pakalpojumus un darbības procesus kā krastā, tā arī uz kuģiem. Minētais priekšnosacījums ir svarīgs visos gadījumos, neskatoties uz to, vai ostas un ostu pakalpojumus sniedzšie uzņēmumi pieder valstij vai privātpersonām.

8.2 Sociālajiem partneriem vajadzētu aktīvi līdzdarboties šo prasmju attīstīšanā un atbalstīšanā. Eiropas mērogā Komisijai vajadzētu atbalstīt viņu ieguldījumu, atvieglojot sociālo dialogu.

<sup>(20)</sup> Šobrīd nav pieņems lēmums par vairākiem priekšlikumiem, kuru mērķis ir ostu modernizācija, ieskaitot divus tiesību aktu priekšlikumus Muitas kodeksa un Muitas darbības programmas līdz 2013. gadam pārskatīšanai.  
[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/policy\\_issues/customs\\_strategy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/policy_issues/customs_strategy/index_en.htm).

<sup>(19)</sup> Direktīva 1980/723/EEK, grozīta ar Direktīvu 2000/52/EK.

8.3 Eiropas ostas ir atbildīgas par augstu stabilitātes un drošības standartu uzturēšanu. Eiropas Savienība var to veicināt, nodrošinot atbilstošu (finansiālu) atbalstu izglītības un apmācības programmām un īstenojot drošības jomā piemērojamās tiesību aktus. Līdzās pasākumiem, kas paredzēti jauniešu intereses veicināšanai par jūru, ES arī var rosināt jaunus cilvēkus izvēlēties ar ostām saistītas profesijas, turklāt pasākumi jauniešu intereses veicināšanai par jūru ietekmē arī ostu darbību. Nodrošinot augstas kvalitātes apmācību jūrniecības lietās, var veicināt to, lai nākotnē ostās būtu pietiekams skaits augsti kvalificētu loču, ostas kapteiņu un citu speciālistu.

8.4 Konstruktīvām darba attiecībām ir būtiska nozīme veiksmīgas ostu politikas īstenošanā. Arī šajā jomā Komisijai ir jārada visi nepieciešamie priekšnosacījumi.

8.4.1 Šajā sakarā Komisijai, pirms tā rosina dalībvalstu valdības ratificēt Starptautiskās Darba organizācijas konvencijas Nr. 137 un 152 par darbu ostās, būtu jāpauž viedoklis par to, vai tās atbilst Līgumu prasībām un *acquis communautaire*.

8.5 Lai ostās nodrošinātu optimālus darba apstākļus, kā arī pozitīvu sociālo gaisotni, būtiska nozīme ir pienācīgam sociālajam dialogam. Šādu dialogu īsteno vairums Eiropas ostu pārvalžu, un ostās, kur šāds dialogs nepastāv, tas būtu jāizveido. Ja attiecīgās ieinteresētās puses pārstāvošās Eiropas organizācijas

varēs saskaņot intereses, šāds dialogs varēs sniegt ieguldījumu arī Eiropas līmenī.

#### **9. Ostu vispārējās konkurētspējas veicināšana un to pozitīva tēla atjaunošana.**

9.1 Ņemot vērā, ka konkurētspēja un ostu nozares tēls ir Eiropas Savienībai būtiski faktori, tās uzdevums ir uzlabot vispārējo konkurētspēju un veicināt pozitīva tēla veidošanu. Šo mērķis var sasniegt, galvenokārt risinot iepriekš minētos jautājumus, kā arī īstenojot īpašus, šajā iedaļā uzskaitītus pasākumus.

9.2 Īstenojot ārējo attiecību politiku, Eiropas Savienībai būtu jāpievērš īpaša uzmanība gadījumiem, kad kaimiņvalstu, kas nav ES dalībvalstis, ostas izmanto negodīgu konkurenci. Tas īpaši attiecas uz Baltijas jūras, Melnās jūras un Vidusjūras ostām.

9.3 Eiropas Savienībai būtu jāatjauno jūras ostu pozitīvs tēls arī Eiropas iedzīvotāju vidū, uzsverot ostu ieguldījumu Eiropas tirdzniecībā, labklājības, kohēzijas un kultūras veicināšanā un tādējādi ostu darbībai nodrošinot plašāku sabiedrības atbalstu.

9.4 Visbeidzot, ES var veicināt sadarbību, kā arī paraugprakses piemēru un jauninājumu apmaiņu starp ostām, atbalstot lietderīgus, praktiskus un nozares virzītus pētniecības projektus.

Briselē, 2007. gada 26. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Dimitris DIMITRIADIS