

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums par Eiropas ostu politiku”

COM(2007) 616 galīgā redakcija

(2009/C 27/11)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2007. gada 18. oktobrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Komisijas paziņojums par Eiropas ostu politiku”.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2008. gada 8. maijā. Ziņotājs — *Simons kgs.*

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 446. plenārajā sesijā, kas notika 2008. gada 9. un 10. jūlijā (9. jūlija sēdē), ar 122 balsīm par un 5 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi

1.1 EESK atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas paziņojumu par ostu jauno politiku, kurā galvenokārt ierosināti pasākumi, kam ir tiesiski nesaistošu noteikumu raksturs. EESK atbalsta arī to, ka galvenā uzmanība ir pievērsta stabilas vides izveidei investīciju jomā, ostu ilgtspējīgai attīstībai, sociāli labvēlīgas vides izveidei ostās un Līguma noteikumu konsekventai piemērošanai.

1.2 Eiropas ostu vide kļūst daudzveidīgāka, ņemot vērā attiecīgo ostu skaitu un ostu darbības un sniegto pakalpojumu apjomu. EESK iesaka ar ES ostu politikas starpniecību atbalstīt šādu uz tirgu orientētu attīstību, nodrošinot, ka visas Eiropas ostas spēj pilnībā un ilgtspējīgi izmantot savu potenciālu.

1.3 EESK atzinīgi vērtē Komisijas iniciatīvu attīstīt dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu un aicina dalībvalstis piešķirt prioritāti tādu liela mēroga projektu īstenošanai, kuros paredzēti pārrobežu dzelzceļu infrastruktūras savienojumi ar ostām, vienlaikus nekaitējot pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu.

1.4 EESK atzinīgi vērtē Komisijas iniciatīvu izstrādāt pamatnostādnes, lai likvidētu neskaidrības saistībā ar to Kopienas vides tiesību aktu īstenošanu, kas attiecas uz ostu attīstību, un iesaka publicēt tās līdz 2008. gada beigām.

1.5 Eiropas Komisijai būtu jāpastiprina pasākumi, lai atvieglotu ostām piemērojamās administratīvās procedūras. Šajā sakarā EESK atzinīgi vērtē Komisijas nodomu 2008. gadā iesniegt iniciatīvu par Eiropas Jūras transporta telpas bez šķēršļiem izveidi. Komisijai un jo īpaši dalībvalstīm būtu jāturpina muitas dienestu modernizācija, piešķirot minētajai jomai lielāku politisko prioritāti.

1.6 EESK piekrīt Komisijai, ka līdzvērtīgus konkurences apstākļus ostām var uzlabot, izstrādājot pamatnostādnes valsts

atbalsta sniegšanai un nodrošinot finanšu pārskatu pārredzamību. Paziņojumā iekļautie norādījumi par ostu koncesijām, tehniskajiem un navigācijas pakalpojumiem un darba kopfondiem kopumā arī ir lietderīgi un skaidri. Visbeidzot, Komisijai būtu jāveic turpmāki pasākumi ES un kaimiņos esošo trešo valstu ostu godīgas konkurences nodrošināšanai.

1.7 EESK atzinīgi vērtē Komisijas mērķi veicināt un pastiprināt pilsētu un tajās esošo ostu sadarbību. Komiteja īpaši aicina Komisiju organizēt atbilstīgu pētījumu par ostu ietekmi uz ekonomiku un sociālo jomu.

1.8 EESK atzinīgi vērtē Komisijas lēmumu atbalstīt Eiropas sociālos partnerus attiecībā uz Eiropas nozaru dialoga komitejas izveidi ostu sektorā.

2. Ievads

2.1 Pēdējos desmit gados EESK ir aktīvi piedalījies debatēs par kopēju ES ostu politiku. ņemot vērā jūras ostu ļoti lielo nozīmi ES sociāli ekonomiskajā attīstībā, labklājībā un kohēzijā, šādai kopējai politikai ir ievērojama pievienotā vērtība.

2.2 EESK ir pieņēmusi atzinumus par Zaļo grāmatu par jūras ostām un jūras transporta infrastruktūru COM(1997) 678 ⁽¹⁾, kā arī par Komisijas divām likumdošanas iniciatīvām atvērt ostu pakalpojumu tirgus Eiropas jūras ostās ⁽²⁾. Bez tam Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2007. gada 26. aprīlī pieņēma pašiniciatīvas atzinumu par tematu “ES kopējā ostu politika” ⁽³⁾. ņemot vērā pretrunīgo gaisotni, kas bija raksturīga debatēm par Ostu pakalpojumu direktīvu, šajā atzinumā galvenā uzmanība ir pievērsta tiem Eiropas jūras ostu politikas aspektiem, par kuriem ostu nozarē ieinteresētās puses spēja vienoties.

⁽¹⁾ OV C 407, 28.12.1998.

⁽²⁾ EESK atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ostu pakalpojumu tirgus pieejamību”, COM (2001) 35 galīgā redakcija, OV C 48, 21.2.2001., 122. lpp., un COM (2004) 654 galīgā redakcija, OV C 294, 25.11.2005., 25. lpp.

⁽³⁾ OV C 168, 20.7.2007., 57. lpp.

3. Eiropas Komisijas paziņojums par Eiropas ostu politiku

3.1 Eiropas Komisija 2007. gada 18. oktobrī publicēja paziņojumu par Eiropas ostu politiku. Paziņojums ir izstrādāts pēc gadu ilgajām ieinteresēto pušu apspriedēm, kuru ietvaros notika divas konferences un seši tematiski darbsemināri. Paziņojumā ir izskatīta Komisijas vispārējā stratēģija jūrniecības politikas jomā, un tas ir jaunās kravu pārvadājumu programmas daļa.

3.2 Eiropas jaunās ostu politikas mērķis ir sagatavot ES ostu sistēmu ES transporta vajadzību iespējamo problēmu risināšanai. Saskaņā ar Komisijas viedokli ostu sistēmai izvirzās šādas problēmas: pieprasījums pēc starptautiskā transporta, tehnoloģiju izstrāde, siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana un klimata pārmaiņas, ostu, pilsētu un ostu nozarē ieinteresēto pušu dialoga izveide un, visbeidzot, nepieciešamība saskaņot ostu attīstību un pārvaldību ar pārredzamības, konkurences un vispārējiem Kopienas noteikumiem.

3.3 Paziņojumā iekļautie priekšlikumi politikas jomā būtībā ir Līguma noteikumu interpretācijas un rīcības plāna, kurā paredzēti turpmākie pasākumi, kam galvenokārt ir tiesiski nesaistošu noteikumu raksturs, kombinācija.

3.4 Minētie pasākumi ir šādi:

- ostu darbība un iekšzemes savienojumi,
- jaudas paplašināšana, respektējot vidi,
- modernizācija,
- līdzvērtīgi konkurences apstākļi — skaidrība investoriem, uzņēmējiem un lietotājiem,
- ostu un pilsētu strukturēts dialogs,
- darbs ostās.

4. Vispārējās piezīmes

4.1 EESK atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu, jo tajā ir atzīta jūras ostu stratēģiskā nozīme Eiropas ārējā un iekšējā tirdzniecībā, kā arī to ieguldījums ekonomikas attīstībā un nodarbinātības veicināšanā.

4.2 EESK īpaši atbalsta to, ka Komisija neierosina nekādus intervences pasākumus, bet galveno uzmanību — saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību noteikumiem — pievērš stabilas vides izveidei investīciju jomā, ostu ilgtspējīgai attīstībai, sociāli labvēlīgas vides izveidei ostās.

4.3 EESK ar gandarījumu atzīmē, ka Komisija izmanto gan tiesiski nesaistošus noteikumus kā alternatīvu tiesību aktiem, gan individuālu pieeju.

4.4 EESK tomēr ir daudz īpašu piezīmju un ieteikumu par Komisijas paziņojuma dažādajām nodaļām.

5. Īpašas piezīmes

5.1 Ekonomika un problēmas Eiropas ostu sistēmā

5.1.1 EESK atzīmē Komisijas secinājumu, ka konteinerkravu aprīte pašreiz ir koncentrēta dažās Eiropas ziemeļrietumu ostās.

Tomēr būtu jāatzīst tendence iesaistīt Eiropas konteinerpārvadājumu tirgū aizvien lielāku skaitu ostu, nevis novirzīt pārvadājumus tikai caur dažām ostām. Vislielākā izaugsme 2006. gadā attiecināma galvenokārt uz nelielām un vidējām ostām, kas atrodas Eiropas dažādās ostu zonās. Aizvien pieaug ģeogrāfiski attālu ostu savstarpējā konkurence⁽⁴⁾. Ar ES ostu politikas starpniecību iespējams atbalstīt minētās norises, nodrošinot, ka visas Eiropas ostas spēj pilnībā un ilgtspējīgi izmantot savu potenciālu.

5.1.2 Papildus Komisijas noteikto problēmu uzskaitījumam EESK uzsver Eiropas ostu un kuģniecības nozarei raksturīgo globalizāciju un konsolidāciju. Tas sevišķi ir pamanāms konteinerpārvadājumu tirgū, bet tāpat arī ro-ro tipa pārvadājumu, tradicionālo kravu pārvadājumu un beztaras kravu pārvadājumu tirgū. Eiropas jūras ostas sadarbojas ar starptautiskām kuģniecības grupām, un ir izveidojušās lielas termināļu operatoru grupas, kas šobrīd sniedz pakalpojumus vairākās Eiropas ostās. Ostu vadības uzdevums ir nodrošināt šādu globālu uzņēmēju iesaistīšanu, kā arī atbilstību ostas attīstības mērķiem, ievērojot attiecīgās Eiropas Savienības politikas.

5.2 Ostu darbība un iekšzemes savienojumi

5.2.1 EESK piekrīt Komisijai, ka ostu un ostu jaudu pieaugošā pieprasījuma apmierināšanas pirmajam variantam vajadzētu būt ostu esošo iekārtu un piekļuves ceļu izmantošanas optimizācijai. EESK piekrīt arī tam, ka, pirms paredzēt jaunu infrastruktūru būvi, būtu jāveic pilna izmaksu un guvumu analīze. Tajā būtu jāņem vērā saimnieciski, sociāli un ekoloģiski apsvērumi, tā kā minētie apsvērumi ir ES Lisabonas stratēģijas pilāri.

5.2.2 Kā minēts iepriekš, tirgū jau ir novērojama tendence dažādot Eiropas ostu vidi. Vajadzētu veicināt augšupējas pieejas piemērošanu, saskaņā ar ko projektu priekšlikumus izstrādā ostu vadības struktūrvienības sadarbībā ar reģionālajām pašvaldībām vai, attiecīgā gadījumā, valsts iestādēm. Tas, protams, nemaina to, ka ES jāturpina izstrādāt mērķus un noteikt pamatnostādnes.

⁽⁴⁾ Ilgākā laika posmā Eiropas konteinerpārvadājumu tirgus daļa Hamburgas — Havras zonas ostās ir samazinājusies no 61 % 1975. gadā līdz 48 % 2003. gadā, turpretī Vidusjūras zonas ostu tirgus daļa ir dubultojusies no 18 % 1975. gadā līdz 36 % 2003. gadā. Bez tam konteinerpārvadājumu ostu koncentrācijas līmenis (piemērojot Gini koeficientu) Eiropā kopš 1990. gada pastāvīgi ir pazeminājies, tādējādi norādot uz piekļuves punktu Eiropas tirgum skaita palielināšanos. Vislielākā izaugsme konteinerpārvadājumu ostu nozarē 2006. gadā (relatīvi) bija vērojama mazo un vidējo ostu sektorā dažādos Eiropas reģionos (Amsterdama, Siniša, Rauma, Konstanca, Kotka, Tallina, Brēmerhāfene, Zēbrige un Gdīna). Avots: Antverpenes Transporta un jūrniecības pārvaldības institūts (ITMMA)/Antverpenes universitāte. Pilnīgi pretējs stāvoklis ir, piem., ASV, kur tajā pašā laika posmā ostu koncentrācijas līmenis ir krasi paaugstinājies. Avots: *Notteboom T. (2007), Tirgus pārskats par Eiropas jūras ostu nozari, izmantojot Eurostat un atsevišķu ostu sniegtos datus.*

5.2.3 Komisija tomēr var izmantot Eiropas Transporta tīkla 2010. gada termiņa vidusposma pārskatīšanu, lai palīdzētu likvidēt vājās vietas ostu savienojumos ar iekšzemi. Tas tomēr būtu darāms, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem.

5.2.4 EESK bez tam atkārtu savu aicinājumu Komisijai pastiprināt centienus, lai likvidētu atlikušās vājās vietas iekšzemes transporta jomā, izmantojot vispārējos transporta politikas instrumentus, īpaši attiecībā uz iekšzemes kuģošanu un dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Dzelzceļš joprojām rada nopietnus kavēkļus ostu optimālai darbībai un to iekļaušanai loģistikas ķēdēs. Šajā sakarā EESK atzinīgi vērtē Komisijas iniciatīvu attīstīt dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu un aicina dalībvalstis piešķirt prioritāti tādu liela mēroga projektu īstenošanai, kuros paredzēti pārrobežu dzelzceļu infrastruktūras savienojumi ar ostām, vienlaikus nekaitējot pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu.

5.3 Jaudas palielināšana, respektējot vidi

5.3.1 EESK ļoti atzinīgi vērtē Komisijas iniciatīvu publicēt vadlīnijas par Kopienas ar vidi saistīto tiesību aktu piemērošanu ostu attīstībā. Tas būs nozīmīgs progress, lai likvidētu neskaidrības, kas izriet no spēkā esošajiem ES tiesību aktiem, piemēram, Putnu direktīvas, Biotopu direktīvas un Ūdens pamatdirektīvas. Ņemot vērā jautājuma steidzamību, EESK iesaka publicēt minētās vadlīnijas līdz 2008. gada beigām.

5.3.2 EESK aicina Komisiju apsvērt arī papildu pasākumus, lai nostiprinātu ostu attīstības projektu juridisko statusu un vienkāršotu spēkā esošos tiesību aktus, kā sīkāk izklāstīts EESK pašiniciatīvas atzinumā ⁽⁵⁾.

5.3.3 Skaidri norādot, ka piesārņotas nogulsnes ir pienācīgi jāattīra, EESK iesaka arī, ka līdz tādu likumdošanas iniciatīvu pieņemšanai, kas attieksies uz ūdenstilpju un nogulšņu apsaimniekošanu, kā, piemēram, Atkritumu apsaimniekošanas direktīva un Ūdens pamatdirektīvas papilddirektīva ⁽⁶⁾, jāatzīst, ka nekaitīgas nogulsnes nav uzskatāmas par atkritumiem un ka uz tām neattiecas piesārņotu nogulšņu attīrīšana tāpēc, ka bagarēšana nerada ūdenstilpes piesārņojumu.

5.3.4 Visbeidzot, EESK piekrīt Komisijas priekšlikumam par kuģu atkritumu pieņemšanas iekārtu nodrošināšanu ostās un gaisā izmesto gāzu emisiju samazināšanu. EESK iesaka ekonomisku stimulu piemērošanu ar ostu nodevu starpniecību vislabāk veikt pēc attiecīgās ostas pārvaldes struktūras ieskatiem, jo šādi pasākumi ietekmētu ostu finanšu struktūru, kas Eiropā ir ļoti atšķirīga.

⁽⁵⁾ Skat. OV C 168, 20.7.2007., 57. lpp. atzinuma "ES kopīga ostu politika" 4. iedaļu.

⁽⁶⁾ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par atkritumiem (COM(2005) 667) un priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par vides kvalitātes standartiem ūdens resursu politikas jomā un ar ko groza Direktīvu 2000/60/EK (COM(2006) 397).

5.4 Modernizācija

5.4.1 EESK atzinīgi vērtē Komisijas nodomu 2008. gadā iesniegt likumdošanas iniciatīvu par Eiropas Jūras transporta telpas bez šķēršļiem izveidi un norāda uz konkrētām piezīmēm, ko tā jau izteikusi vairākos iepriekšējos atzinumos ⁽⁷⁾.

5.4.2 EESK vēlreiz atkārtu ieteikumu, ka ES būtu jāturpina modernizēt muita 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.

5.4.3 EESK atbalsta vienotas nodokļu deklarācijas (*single window*) izstrādāšanu un "e-jūrnieceības", "e-muitas" un "e-frakta" iniciatīvu ieviešanu. Vienlaikus Komiteja uzskata, ka uz IKT balstītiem risinājumiem vajadzētu būt rentabliem arī mazām un vidējām ostām.

5.4.4 Visbeidzot, saistībā ar efektivitātes paaugstināšanu EESK atbalsta Komisijas priekšlikumu līdz 2009. gada beigām izstrādāt vispārēju Eiropas rādītāju kopumu ar noteikumu, ka tie respektē komercnoslēpumu. Šie rādītāji, kas pamatojas uz gaisa, piekrastes un kombinētā dzelzceļa transporta nozarē izmantotajiem rādītājiem, jāpielāgo ostu vajadzībām, piemēram, lai novērtētu ostu iekārtu darbību, sadarbību starp ostām un iekšzemes savienojumu apvienošanu.

5.5 Līdzvērtīgi konkurences apstākļi — skaidrība investoriem, uzņēmējiem un lietotājiem

5.5.1 EESK piekrīt Komisijas viedoklim par ostu iestāžu nozīmi un ostu pārvaldības sistēmu dažādību Eiropā. Komiteja sevišķi uzsver, ka ostu iestādes svarīgus uzdevumus var veikt labāk, ja tām ir nodrošināta pietiekama autonomija un jo īpaši finansiālā autonomija.

5.5.2 Komiteja atzinīgi vērtē arī Komisijas paziņojumu 2008. gadā pieņemt pamatnostādnes par valsts atbalstu ostām. Šajā sakarā EESK norāda uz publiskā finansējuma izmantošanas ostās pamatprincipiem, ko tā ir izstrādājusi savā 2007. gada 26. aprīļa pašiniciatīvas atzinumā.

5.5.3 EESK ir gandarīta arī tāpēc, ka Komisija ir akceptējusi tās ieteikumu Direktīvā 2006/111/EK noteiktās normas par pārskatāmību attiecināt uz visām tirdzniecības ostām neatkarīgi no to ikgadējā apgrozījuma.

⁽⁷⁾ OV C 168, 20.7.2007., 50. lpp., atzinums par Komisijas paziņojumu "Ceļā uz turpmāko ES jūrnieceības politiku — Eiropas redzējums okeāniem un jūrām", COM(2006) 275 galīgā redakcija.
OV C 168, 20.7.2007., 57. lpp.
OV C 151, 17.6.2008., 20. lpp.
OV C 168, 20.7.2007., 68. lpp.

5.5.4 Vienā no pašiniciatīvas atzinumiem EESK ieteica vadlīnijas par atlases procedūru, piem., konkursu un citu pieņemamu instrumentu, izmantošanu, koncesiju un zemes nomas līgumu nosacījumiem, kā arī vadlīnijas par to ostu pakalpojumu juridisko statusu, kuri ir publiski pakalpojumi, piemēram, ostu vispārējās drošības jomā.

5.5.5 Komisija uz to ir atbildējusi, paziņojumā par ostu politiku iekļaujot norādījumus par koncesiju izmantošanu un tehniskajiem un navigācijas pakalpojumiem. EESK uzskata, ka Komisijas sniegtā Līguma noteikumu un Tiesas prakses interpretācija ir lietderīga un skaidra. EESK tomēr uzsver, ka tehnisko un navigācijas pakalpojumu kopīga iezīme ir to saistība ar navigācijas drošību, un tieši šī iezīme pamato to, minētie pakalpojumi būtu klasificējami kā vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumi.

5.5.6 Saprātīgai koncesiju politikai būtu jānodrošina iekšēja konkurence ostās, kā arī termināļu operatoru optimāla darbība un iesaistīšanās. EESK iesaka Komisijai regulāri pārskatīt par koncesijām sniegtos norādījumus, lai nodrošinātu to faktisku atbilstību iepriekš minētajiem mērķiem, kā arī iekļautu tajos pietiekami stingrus kopīgus elementus, lai ostu iestādēm garantētu līdzvērtīgus konkurences apstākļus. Pēdējais minētais apstāklis ir īpaši svarīgs, ņemot vērā kravu pārvadājumu tirgū notiekošo konsolidāciju, kā norādīts iepriekš.

5.5.7 EESK atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu sniegt palīdzību, izplatot informāciju par labāko praksi attiecībā uz ostu maksājumu pārskatāmību. EESK ir stingri pārliecināta, ka ostu maksājumi jānosaka atbilstoši vietējiem apstākļiem katrā ostā, tā lai tie optimāli atbilstu attiecīgās ostas izmantotāju prasībām un ostas vispārējām interesēm.

5.5.8 Visbeidzot, EESK izsaka gandarījumu par to, ka Komisija ir ņēmusi vērā Komitejas ieteikumu pievērsties negodīgas konkurences izpausmēm ES kaimiņos esošo trešo valstu ostās. Ar pievienošanās un ārējo attiecību politikas starpniecību Komisijai vajadzētu pastiprināt arī pasākumus, vēršoties pret politisku ambīciju izraisītiem konkurences izkropļojumiem, piemēram, Turcijas embargo pret kuģiem, kas peld zem Kipras karoga, un kuģiem, kuri nāk no Kipras ostām, Turcijas un Grieķijas problēmas Egejas jūrā, kā arī Baltijas valstu un Krievijas robežu šķērsošanas problēmas.

5.6 Strukturēta dialoga izveide starp ostām un lielajām pilsētām

5.6.1 EESK atzinīgi vērtē Komisijas mērķi veicināt un pastiprināt pilsētu un tajās esošo ostu sadarbību. Ostu integrācija pilsētās un pilsētas dzīve apvienojumā ar tās iedzīvotāju dziļu izpratni, ieinteresētību un pat lepnumu par ostas darbību ir

būtiski svarīgi nosacījumi ostu ilgtspējīgai attīstībai. EESK tādēļ īpaši atbalsta sinerģiju ar tūrismu, atpūtu un izklaidi, kultūras mantojumu un kultūru vispār.

5.6.2 EESK uzsver arī to, ka nav ticamu datu par tiešo un netiešo nodarbinātību ostās un par Eiropas ostu sniegto pievienoto vērtību. Rodas iespaids, ka, piemēram, paziņojumā izmantotie dati par nodarbinātību lielā mērā neatbilst faktiskajam stāvoklim. Tāpēc EESK aicina Komisiju organizēt pienācīgu pētījumu minētajā jomā.

5.6.3 Visbeidzot, EESK atbalsta Komisijas nodomu izvērtēt drošības pasākumu ietekmi uz ostu pieejamību un sniegt norādījumus, kā saskaņot abus problemātiskos jautājumus.

5.7 Darbs ostās

5.7.1 EESK ir uzsvērusi vajadzību veicināt labus un drošus darba apstākļus un vidi, kā arī konstruktīvas darba attiecības ostās. Komiteja ar gandarījumu atzīmē, ka Komisija savā paziņojumā par ostu politiku velta ievērojamu uzmanību minētajam jautājumam.

5.7.2 EESK atkārtoti izsaka viedokli, ka 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 darbspēks gan krastā, gan arī uz kuģiem. EESK ir norādījusi, ka sociālajiem partneriem būtu piešķirama liela nozīme minēto apstākļu radīšanā un saglabāšanā un ka Eiropas līmenī tieši Komisijai, veicinot sociālo dialogu, būtu jāatbalsta viņu ieguldījums.

5.7.3 EESK tādēļ ir gandarīta, ka Komisija ir nolēmusi atbalstīt Eiropas sociālos partnerus attiecībā uz Eiropas nozaru sociālā dialoga komitejas izveidi ostās, kā paredzēts Komisijas Lēmumā 98/500/EK.

5.7.4 EESK atbalsta Komisijas nodomu izveidot valstu savstarpēji atzītu sistēmu ostu strādnieku apmācībai, bet iesaka vispirms salīdzināt jau esošās dažādās ostu strādnieku profesionālās kvalifikācijas sistēmas. To varētu veikt Eiropas sociālā dialoga ietvaros.

5.7.5 Visbeidzot, EESK piekrīt Komisijai, ka stingri jāuzrauga, kā ievieš gan Kopienas, gan Starptautiskās Darba organizācijas noteikumus par ostu strādnieku drošību un veselības aizsardzību, un ka jāuzlabo statistika par nelaimes gadījumiem darbā. Tomēr EESK arī mudina visos līmeņos veikt pasākumus attiecīgajos forumos, lai panāktu drošības un veselības stāvokļa turpmāku uzlabošanu.

Briselē, 2008. gada 9. jūlijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

priekšsēdētājs

Dimitris DIMITRIADIS