

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "EU:s gemensamma hamnpolitik"

(2007/C 168/12)

Den 6 juli 2006 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 29.2 i arbetsordningen utarbeta ett yttrande om "EU:s gemensamma hamnpolitik"

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 22 mars 2007. Föredragande var Jan Simons.

Vid sin 435:e plenarsession den 25–26 april 2007 (sammanträdet den 26 april 2007) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 137 röster för, 2 röster emot och 7 nedlagda röster:

1 Slutsats

1.1 Föreliggande rapport på eget initiativ är inriktad på de aspekter av EU:s hamnpolitik som berörda parter inom hamnsektorn sannolikt kan enas om. Av den anledningen har rapporten utarbetats i nära samråd med berörda branschorganisationer som fick möjlighet att uttrycka sina synpunkter vid två offentliga hearingar som de hade inbjudits till den 20 november 2006 och den 20 februari 2007 ⁽¹⁾.

1.2 Vid hearingarna bekräftades att följande frågor bör omfattas av EU:s hamnpolitik:

- a) Säkerställa hållbar utveckling av hamnkapaciteten och annan därtill kopplad kapacitet.
- b) Skapa en tydlig och överskådlig ram för finansiering av hamninvesteringar.
- c) Förtydliga förfaranden för marknadstillträde för hamntjänster.
- d) Komma till rätta med driftsinterna flaskhalsar i hamnarna som hämmar hamneffektiviteten.
- e) Främja goda och säkra arbetsvillkor och konstruktiva anställningsförhållanden i hamnarna.
- f) Främja konkurrenskraften och den positiva bilden av hamnar.

⁽¹⁾ Följande organisationer hade bjudits in till hearingen: 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), Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), EUROGATE GmbH dco KGaA, KG, och Federal Association of German Seaport Operators (FEPORT).

1.3 Dessa punkter stämmer i stort överens med de punkter som Europeiska kommissionen framförde i samrådsprocessen om en framtida hamnpolitik för EU. Samrådet inleddes efter det att de två direktivutkasterna om marknadstillträde för hamntjänster ⁽²⁾ från kommissionen hade dragits tillbaka, och kommer sannolikt att avslutas i juni 2007.

1.4 Under diskussionen om hamntjänstdirektivet har omfattande information framkommit om områden som hamnfinansiering och förfaranden för marknadstillträde till hamntjänster. Framsteg som görs på dessa områden bör därför leda till konkreta resultat på kort sikt.

1.5 Driftsinterna flaskhalsar, i synnerhet sådana som beror på administrativa förfaranden och inlandstransporter, kan behandlas inom ramen för befintliga initiativ, exempelvis programmen för tullmodernisering, avreglering av järnvägen och navigering på inre vattenvägar (Naiades). De kan även i ett bredare perspektiv omfattas av översynen av vitboken om transporter ⁽³⁾ och kommissionens meddelande om logistik ⁽⁴⁾.

1.6 EU kan bidra till att förbättra tillförlitligheten och säkerhetsnivån i europeiska hamnar genom att tillhandahålla lämpligt (finansierat) stöd till utbildnings- och fortbildningsprogram och genom att se till att tillämplig säkerhetslagstiftning efterlevs.

1.7 Det är av största vikt att en välfungerande socialpolitik utvecklas för hamnarna. En sådan måste utvecklas i nära samarbete med arbetsmarknadens parter, som i det här sammanhanget i första hand är ansvariga. Viktiga instrument som kan

⁽²⁾ Se följande två EESK-yrtranden om frågan: EESK:s yttrande om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster", EUT C 48, 21.2.2002, s. 122–129 och EESK:s yttrande om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster" (KOM(2004) 654 slutlig – 2004/0240 (COD)) EUT C 294, 25.11.2005, s. 25–32. Se även EESK:s yttrande om Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om utbildning och rekrytering av sjöfolk, EUT C 80, 3.4.2002, s. 9–14, och EESK:s yttrande om Möjligheter att nå Europa sjövägen i framtiden: utvecklingstendenser och anpassningar som måste göras, EUT C 157, 28.6.2005, s. 141–146.

⁽³⁾ Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet "Hållbara transporter för ett rörligt Europa" – "Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken", KOM(2006) 314 slutlig.

⁽⁴⁾ Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Godslogistik i Europa – nyckeln till hållbar rörlighet (KOM(2006) 336 slutlig).

ligga till grund för en god socialpolitik som de nationella myndigheterna och arbetsmarknadsparterna kan stödja sig på är Internationella arbetsorganisationens konventioner om hamnarbete, som dessutom i stor utsträckning kan bidra till att skapa lika villkor. Kommissionen måste uppmuntra medlemsstaterna att ratificera dessa fördrag.

1.8 EU kan vidare uppmuntra unga människor att söka arbete vid hamnar på samma sätt som man gjorde för att locka ungdomar till arbete till havs. Sjöfartsutbildning på hög nivå är en förutsättning för att det i framtiden skall finnas tillräckligt många och tillräckligt kvalificerade lotsar, hamnchefer och andra yrkesmän i hamnarna.

1.9 Dessutom kan en europeisk social dialog för hamnar ha ett mervärde under förutsättning att relevanta representativa intresseorganisationer i EU kan komma överens om vilka frågor som är av gemensamt intresse.

1.10 En grundläggande debatt om hållbar utveckling av hamnar är av största betydelse inom ramen för EU:s hamnpolitik. Hamnar bär ett stort ansvar för att uppnå stränga miljökrav och bör uppmuntras att investera ytterligare på detta område. Efter hand har det emellertid visat sig att problemen i stor utsträckning även har orsakats av tvetydigheter i EU:s miljölagstiftning.

1.11 Det kommer att krävas ytterligare undersökningar för att fastställa huruvida program för fysisk planering kan bidra till att skapa större rättssäkerhet och fler möjligheter när det gäller hamnutveckling. Samtidigt måste det erkännas att hamnar ofta är placerade nära unika och värdefulla naturreservat som måste skyddas och beaktas i samband med hamnutvecklingen.

1.12 EESK förstår att idén om "gemensamt europeiskt havsområde" i grönboken om havspolitik avser ett virtuellt havsområde. Om detta verkligen är kommissionens målsättning och om kommissionen klart och tydligt framför detta kan EESK stödja begreppet, under förutsättning att Unclos och IMO:s konventioner respekteras i internationella vatten, inbegripet "rätten att bedriva sjöfart" och "rätten till oskadlig genomfart" inom den exklusiva ekonomiska zonen.

1.13 Slutligen bör EU uppmuntra åtgärder för att upprätthålla EU-hamnarnas samlade konkurrenskraft i ett globalt perspektiv och främja initiativ som syftar till att återskapa en positiv bild av hamnarna och därmed stort offentligt stöd för dem. För det krävs en innovativ strategi som tar hänsyn till hamnarnas kulturella och turist- och fritidsrelaterade potential.

1.14 En EU-politik för hamnar förutsätter inte nödvändigtvis ny lagstiftning. "Mjuk lagstiftning" (5) i synnerhet kan vara ett värdefullt alternativ till lagstiftning och skräddarsydda lösningar kan vara lämpliga i vissa fall.

(5) Mjuk lagstiftning hänvisar till regler som föreskrivs i instrument som inte är juridiskt bindande men som kan ha indirekt juridisk verkan och som avser praktiska effekter. Som exempel kan ges tolkningsmeddelanden, riktlinjer och uppförandekoder.

1.15 Grundtanken bakom en EU-politik för hamnar är att undvika onödig interventionspolitik. I stället vill man a) säkerställa att EU-fördragets bestämmelser tillämpas när detta är nödvändigt, b) se till att hamnarna kan fylla sin offentliga funktion i tillräcklig utsträckning, c) främja ett marknadsinriktat beteende och d) främja en positiv bild av sektorn bland allmänheten. Befintlig EU-lagstiftning som står i vägen för en sund och hållbar utveckling av hamnar bör ses över.

2 Utmaningar för europeiska hamnar

2.1 Den främsta kritiken mot det föreslagna hamntjänstdirektivet var att det inte i tillräcklig utsträckning beaktade marknadsutvecklingen och de utmaningar som utvecklingen medför för EU:s hamnar och att det försökte stöpa alla hamnar i samma form i fråga om hamnförvaltning samtidigt som den sociala aspekten förbisågs. Sådana faktorer måste beaktas vid utformningen av en mer omfattande analys av EU:s hamnpolitik (6).

2.2 Hamnar utgör en stark tillväxtsektor på transportområdet i Europas ekonomi. Detta gäller särskilt containertrafiken. Kapaciteten är bristfällig i flera europeiska regioner, vilket skapar stora stockningsproblem (7).

2.3 Därför är det nödvändigt att utnyttja befintliga hamntjänster på ett optimalt sätt och att vid behov utveckla ny hamnkapacitet (8). På motsvarande sätt måste man säkerställa en optimal tillgänglighet till hamnar (muddring) och anlägga inlandsinfrastruktur. Hamnar kan av naturliga skäl endast förläggas till kuster och flodmynningar. Typiskt för dessa områden är att konkurrensen om marken är hård. Det finns en medvetenhet om hamnarnas återverkningar på miljön och därför har betydande investeringar gjorts under de senaste åren för att dessa skall motsvara stränga miljökrav. Detta utesluter dock inte att man ofta stöter på motstånd från lokalsamhällen och städer som har en tendens att fokusera på de negativa aspekterna av hamnar och inte alltid är medvetna om det mervärde och de positiva aspekter som hamnarna medför. Vad som är ännu viktigare är att det osäkra rättsläget som EU:s nuvarande naturskyddslagstiftning ger upphov till utgör ytterligare påfrestningar på de nödvändiga hamnutvecklingsplanerna och därmed skapar allvarliga förseningar.

2.4 Hamnkapacitetsutveckling kräver stora investeringar. Regeringarnas budgetbegränsningar innebär att privat kapital är av avgörande betydelse för finansiering av hamninfrastruktur och superstruktur. För det krävs långsiktiga åtaganden från privata investerare i hamnar.

(6) För en mer övergripande översikt om tendenser och utmaningar på marknaden, se ESPO och ITMMA Factual Report on the European Port Sector 2004.

(7) För en nyligen utförd analys, se Shipping Consultants, The European and Mediterranean Container port Markets to 2015, 2006.

(8) EESKs yttrande om Möjligheter att nå Europa sjövägen i framtiden: utvecklingstendenser och anpassningar som måste göras, EUT C 157, 28.6.2005, s. 141–146.

2.5 Förutom stark tillväxt präglas EU:s hamnsektor även av globaliseringen och sammanslagningar. De europeiska hamnarna har kontakter med internationella rederigrupper, och stora terminaloperatörsammanslutningar har växt fram som nu tillhandahåller tjänster i flera europeiska hamnar ⁽⁹⁾.

2.6 Den europeiska hamnkonkurrensen bör inriktas på logistikkedjor ⁽¹⁰⁾. Vertikala integrationsstrategier har rubbat den traditionella ansvarsfördelningen inom logistikkedjan. De europeiska hamnarna konkurrerar i växande utsträckning inifrån försörjningskedjorna och har blivit naturliga områden för logistik-tjänster. Hamnar behöver alla transportsätt för att kunna fungera optimalt.

2.7 Som sammankopplingspunkter för olika transportsätt beror hamnarnas effektivitet i mycket hög grad på hur effektiva tjänsterna är i inlandet och i området närmast hamnarna. Hamnar utnyttjas dessutom ofta för att utföra gränskontroller av fartygssäkerhet, tull, folkhälsa, miljö kvalitet, social omsorg, villkoren ombord osv. Många av dessa kontroller är unika för sjöfartssektorn. De är dock inte alltid samordnade och harmoniserade på ett ändamålsenligt sätt.

2.8 På grund av de processer som beskrivits ovan håller många hamnars förvaltningsorgan på att se över den traditionella hamnmyndighetsrollen som ett led i en reformprocess.

3 Aspekter som bör ingå i en europeisk hamnpolitik

3.1 Som betonats ovan bör EU:s hamnpolitik vara inriktad på att främja hållbar tillväxt, skapa ett gynnsamt investeringsklimat i hamnar, stärka rättssäkerheten, förbättra möjligheterna för att integrera hamnar i försörjningskedjan, öka den övergripande konkurrenskraften och sörja för en god socialpolitik och positiva anställningsförhållanden, så att dessa aspekter kan bidra till att ge en positiv bild av hamnen som en attraktiv arbetsplats.

3.2 Detta övergripande mål kan delas in i sex temaområden, som har erkänts av Europeiska kommissionen:

- a) Säkerställa hållbar utveckling av hamnkapaciteten och annan därtill kopplad kapacitet.
- b) Skapa en tydlig och överskådlig ram för finansiering av hamninvesteringar.
- c) Förtydliga förfaranden för marknadstillträde för hamntjänster.

⁽⁹⁾ Det gäller främst containerfrakt där 70 % av marknaden redan år 2002 kontrollerades av sex stora operatörer (ESPO och ITMMA, s. 38). Fenomenet förekommer dock även på andra marknader, exempelvis på marknaderna för bulkfartyg med torr last och allmänt gods.

⁽¹⁰⁾ För mer utförlig information se EESK:s yttrande TEN/262 om Meddelande från kommissionen om godslogistik i Europa – nyckeln till hållbar rörlighet, KOM(2006) 336 slutlig.

d) Komma till rätta med driftsinterna flaskhalsar i hamnarna som hämmar hamneffektiviteten.

e) Stödja säker och stabil verksamhet och optimala arbetsvillkor i hamnar.

f) Främja konkurrenskraften och den positiva bilden av hamnar.

I kommande avsnitt går vi närmare in på dessa temaområden.

4 Säkerställa hållbar utveckling av hamnkapaciteten och annan därtill kopplad kapacitet

4.1 Hamnar ofta är placerade nära unika och värdefulla naturreservat. Att balansera ekologiska och ekonomiska hänsyn har visat sig vara svårt för många hamnar och har ofta lett till konflikter. Europeiska hamnar har emellertid gjort stora framsteg när det gäller att uppfylla höga miljökrav och förbättra miljöförvaltningen ⁽¹¹⁾, och man har med tiden lyckats utveckla konstruktiva överenskommelser med icke-statliga organisationer och lokala aktörer som har gett gynnsamma resultat för både naturen och hamnarna.

4.2 Det osäkra rättsläget när det gäller naturskyddslagstiftning skapar dock fortsättningsvis allvarliga förseningar i många projekt. Det är allmänt känt att dessa förseningar i stor utsträckning beror på tvetydigheter i tillämplig EU-lagstiftning, såsom direktiven om livsmiljöer och vilda fåglar och ramdirektivet om vatten. Definitionen av vissa grundläggande begrepp är fortfarande vag ⁽¹²⁾, vilket leder till skilda tolkningar i medlemsstaterna.

4.3 Kommissionen kan bidra till att underlätta denna situation genom att ge riktlinjer för tolkning av befintlig lagstiftning. Samtidigt bör kommissionen uppmuntra hamnarna i EU att ta sitt eget ansvar i miljöskyddsfrågor, till exempel genom att främja spridande av bästa metoder genom branschspecifika initiativ, exempelvis ECOPORTS ⁽¹³⁾.

4.4 Ytterligare en stor källa till problem är den bristande uppmärksamhet som ägnas ekonomiska faktorer och aspekter som inte stämmer överens med redan befintliga lagstiftningssystem på områden som öronmärkts för hamnutveckling inom lagstiftningsramen. Hållbar utveckling innebär att en jämvikt skapas mellan ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter som för närvarande saknas.

⁽¹¹⁾ En översikt återfinns i t.ex. ESPO:s miljöstudie 2004: "Review of European Performance in Port Environmental Management".

⁽¹²⁾ Direktiven om livsmiljöer och vilda fåglar ledde till exempel till olika tolkningar beträffande lämpliga bedömningar, befintliga avtal, analys av alternativ, så kallade tvingande orsaker som har ett allt överskuggande allmänintresse, ersättningskrav, osv.

⁽¹³⁾ Projektet Ecoports, som fick stöd av kommissionen, löpte till 2005 och uppmuntrade hamnförvaltare till självreglering i miljöfrågor. Arbetet utförs nu av Ecoports-stiftelsen, www.ecoports.com.

4.5 De grundläggande bristerna i EU:s miljölagstiftning har uppmärksamats i en studie som nyligen utarbetats på uppdrag av Europeiska kommissionen inom ramen för dess plattform för samordning av sjötransporter (MTCP) ⁽¹⁴⁾. I studien anges även en rad konkreta politiska rekommendationer för att uppnå ökad rättssäkerhet för hamnutvecklingsprojekt, häribland inrättande av ett samordnat nätverk av strategiska hamnutvecklingsområden.

4.6 I sin nya grönbok om sjöfartspolitik ⁽¹⁵⁾ inför Europeiska kommissionen begreppet fysisk planering inom sjöfarten ⁽¹⁶⁾ som i kombination med integrerad förvaltning av kustområden inom ramen för territorialvatten syftar till att övervaka den växande konkurrensen om användning av EU:s kustvatten för olika sjöfartsaktiviteter och skapa större rättssäkerhet.

4.6.1 Idén om ett EU som fungerar som ett enda land när det gäller tull och administration måste välkomnas, under förutsättning att Unclos och IMO:s konventioner respekteras i internationella vatten, inbegripet "rätten att bedriva sjöfart" och "rätten till oskadlig genomfart" inom den exklusiva ekonomiska zonen. EESK förstår att idén om ett "gemensamt europeiskt havsområde" avser ett virtuellt havsområde med förenklade förvaltnings- och tullformaliteter för sjöfartstjänster inom EU, vilket innebär ett liknande system som för transporter via lastbil, tåg eller inre vattenvägar på den inre marknaden. Om detta verkligen är kommissionens målsättning och om kommissionen klart och tydligt framför detta kan EESK stödja begreppet ⁽¹⁷⁾.

4.7 Den nuvarande strategin för hamnar inom de transeuropeiska transportnäten skulle kunna ses över med avsikten att öka EU-stödet för viktiga infrastrukturprojekt i inlandet som är av betydelse för hamnar. Projekt av gemensamt intresse inom ramen för de transeuropeiska transportnäten kan vara av största intresse för allmänheten inom ramen för miljölagstiftningen ⁽¹⁸⁾ eftersom TEN-T-projekt redan i sig innefattar miljömässig hänsyn.

4.8 Man bör dock undvika centraliserad hamnplanering på EU-nivå och sträng hamnplaneringspolitik i medlemsstaterna i samband med de lösningar som beskrivs ovan. Kort sagt bör den lösning man väljer ligga i linje med nedifrån-och-upp-principen, på så sätt att projektförslag utses av hamnförvaltningen

⁽¹⁴⁾ E. Van Hoydonk, MTCP Report on the impact of EU environmental law on waterways and ports, 2006.

⁽¹⁵⁾ Grönbok – Unionens framtida havspolitik: En europeisk vision för oceanerna och haven, KOM(2006) 275 slutlig.

⁽¹⁶⁾ I grönboken fastslås att fysisk planering inom sjöfarten har en nyckelroll att spela när det gäller att minska havs- och kustmiljöernas sårbarhet. Ett övergripande system för fysisk planering kunde gynna ett stabilt regleringsklimat för sektorer som kräver betydande investeringar för att kunna påverka var den ekonomiska aktiviteten förläggs. Att samordna all sjöfart genom innovativ fysisk planering inom sektorn kan bidra till att säkerställa en ekonomiskt och miljömässigt hållbar utveckling för kustregionerna.

⁽¹⁷⁾ Se TEN/258: Yttrande om Grönbok – Unionens framtida havspolitik (EUT C 93, 27.4.2007).

⁽¹⁸⁾ I linje med rekommendationerna i ovan nämnda MTCP-studie.

vid en hamn i samarbete med regionala och lokala myndigheter i tillämpliga fall och med beaktande av objektiva ekonomiska bedömningar som uppfyller gemensamma metodologiska normer och överensstämmer med tillämplig lagstiftning.

5 Skapa en tydlig och överskådlig ram för finansiering av hamninvesteringar

5.1 För de omfattande hamninvesteringar som måste göras krävs en tydlig finansiell rättslig ram på EU-nivå. Det är i synnerhet viktigt att klargöra det rättsliga läget när det gäller villkor för beviljande av offentligt stöd i hamnar utan att konkurrensen snedvrids. Den allmänna uppfattningen är att det effektivaste sättet att uppnå detta är genom riktlinjer för statligt stöd.

5.2 Avsikten med riktlinjer för statligt stöd bör vara att förtydliga de av EU-fördragets bestämmelser om statligt stöd som är tillämpliga på hamnar (främst artiklarna 73, 86, 87 och 88). Av riktlinjerna bör framgå vilken typ av offentligt stöd som betraktas som statligt stöd och som därför måste anmälas till kommissionen för granskning. Om stödet uppfyller de kriterier som ingår i fördragets undantag kan kommissionen ange att det ligger i linje med fördraget.

5.3 Det är allmänt vedertaget att offentligt stöd till följande investeringar och verksamhet inte betraktas som statligt stöd och medlemsstaterna bör därför inte anmäla sådant stöd till kommissionen:

- Tillhandahållande och drift (inklusive underhåll) av infrastruktur utanför hamnområdet som kopplar hamnen till land- och sjöfartsleder. Förvaltning av sjöfartsleder inbegriper muddring och öppethållande med hjälp av isbrytare.
- Ersättning för insatser som utförts av hamnförvaltningen som inte är av ekonomisk art och som vanligtvis faller inom hamnförvaltningens ansvarsområde i utövandet av förvaltningens officiella befogenheter som offentlig myndighet både utanför och i hamnen.

5.4 Tillhandahållande och drift av hamninfrastruktur är emellertid en mer komplex fråga. Man kan göra en åtskillnad mellan anslutnings- och försvarsinfrastruktur å ena sidan och utpräglad hamnintern infrastruktur å andra. Anslutnings- och försvarsinfrastruktur kan definieras som all infrastruktur som sörjer för tillgång land- eller sjövägen till ett hamnområde, häribland sjöfartsleder och försvarsverksamhet, anslutningsmöjligheter landvägen till allmänna offentliga transporter och infrastruktur för sådan verksamhet som är nödvändig i hamnområdet. Hamnintern infrastruktur kan definieras som civil verksamhet inom hamnområdet som underlättar tillhandahållandet av tjänster till fartyg och gods.

5.5 En viktig faktor i det här sammanhanget är huruvida hamninfrastrukturen gagnar hamnen som helhet, eller om den förbehålls en särskild användare eller operatör. Det behövs riktlinjer som fastställer en realistisk distinktion.

5.6 Det råder enighet kring beviljandet av stöd för tillhandahållande och drift av superstruktur för hamnar, dvs. ytinfrastuktur, byggnader, rörlig och fast utrustning för tillhandahållande av tjänster. Offentlig finansiering på dessa områden betraktas generellt som statsstöd.

5.7 Om man utgår från att en tydlig åtskillnad kan göras mellan investeringar och verksamhet, oavsett om dessa finansieras med offentliga medel i form av statsstöd eller inte, förefaller det logiskt att utgå från principen att hamnförvaltningen bör ha fullständig ekonomisk frihet att avkräva användarna ersättning för kostnader för investeringar och verksamhet som inte täcks av tillåtna statsstöd.

5.8 Öppenhetsdirektivet⁽¹⁹⁾ bör vidare ändras så att det omfattar alla hamnar. På så sätt tvingas hamnförvaltningsorgan notera intäkter och utgifter av offentliga medel i sin bokföring och hålla separat bokföring om de tillhandahåller både offentliga och vanliga ekonomiska tjänster. Det senare är av särskild betydelse med tanke på möjligheten att erhålla offentligt stöd som ersättning för obligatoriskt tillhandahållande av tjänster i allmänhetens intresse.

6 Förtydliga förfaranden för marknadstillträde för hamntjänster

6.1 Mot bakgrund av de erfarenheter som har gjorts med de två lagstiftningsförslagen från Europeiska kommissionen om marknadstillträde för hamntjänster vore det eventuellt lämpligt att ge vägledning som är baserad på den nuvarande EU-lagstiftningsramen och undersöka vilka instrument som kan vara till användning för hamnar och hur de bör tillämpas.

6.2 För många hamnar vore det mycket användbart med vägledning och rekommendationer, i motsats till lagstiftning, om tillämpning av urvalsförfaranden som offentlig upphandling och andra godtagbara instrument, villkor för koncessioner och hyresavtal för mark osv.

6.3 Sådan vägledning skulle dessutom kunna bidra till att klargöra dessa tjänsters rättsliga status (till exempel när det gäller vissa aspekter av lotsning), vilket skulle främja det allmänna intresset för till exempel den övergripande säkerheten i hamnar.

7 Komma till rätta med driftsinternas flaskhalsar i hamnarna som hämmar hamneffektiviteten

7.1 Utöver de strukturella problem som uppstår på grund av bristande infrastrukturkapacitet och som redan nämnts ovan, hänvisas ofta till flaskhalsar av mer driftsrelaterad karaktär som

hämmar hamneffektiviteten. De kan sammanfattas som a) byråkrati, kontroller och inspektioner, samt b) ineffektiva inlands transporter.

7.2 Det råder enighet kring att EU bör göra större framsteg när det gäller att modernisera tullsystemet⁽²⁰⁾ och säkerställa att politiken rörande tullar, sjösäkerhet, säkerhet, folkhälsa och miljö kvalitet samordnas och harmoniseras på ett lämpligt sätt utan orättmätig ansvarsöverföring från myndigheterna till hamnarna.

7.3 Tanken på "ett gemensamt europeiskt havsområde", som föreslagits av kommissionen, kan bidra till att säkerställa att närjsjöfarten omfattas av administrativa förfaranden och tullformaliteter liknande dem som gäller för inlandstransporter. Detta får dock inte leda till rättsliga begränsningar i EU:s internationella vatten ("Öppet hav") som strider mot principen om fri sjöfart och mot rättigheter för oskadlig genomfart, eller ge upphov till restriktioner som inte ligger i linje med internationella bestämmelser och regler. Idén om ett EU som fungerar som ett enda land när det gäller tull och administration måste välkomnas. EESK förstår att idén om ett "gemensamt europeiskt havsområde" avser ett virtuellt havsområde med förenklade förvaltnings- och tullformaliteter för sjöfartstjänster inom EU, vilket innebär ett liknande system som för transporter via lastbil eller tåg på den inre marknaden.

7.4 Vidare bör kommissionen öka sina ansträngningar för att lösa de flaskhalsar som kvarstår i inlandet genom att genomföra Naiades-programmet för inlandsnavigering och järnvägs paketen samt effektivitetsåtgärder när det gäller vägtransporter. Inte heller i samband med dessa transportsätt får socialpolitiken glömmas bort eller betraktas som mindre viktig, vilket tyvärr är fallet i exempelvis i den senaste tidens kommissionsdokument rörande inlandssjöfarten (Halvtidsöversynen av vitboken om transportpolitiken; Naiades-programmet).

8 Främja goda och säkra arbetsvillkor och konstruktiva anställningsförhållanden i hamnarna

8.1 Hamnarnas drifteffektivitet är avhängig av en noggrannhets- och säkerhetskomponent som, trots tekniska framsteg, i stor utsträckning är beroende av den mänskliga faktorn. Det förklarar behovet av en kompetent och välutbildad arbetskraft i hamnar som täcker alla tjänster och aktiviteter, både på land och ombord på fartyg. Detta förhandsvillkor gäller oavsett om hamnar eller hamntjänstestillhandahållare är offentlig- eller privatägda.

8.2 Arbetsmarknadens parter bör spela en viktig roll i utvecklingen och upprätthållandet av detta. På EU-nivå bör kommissionen stödja deras medverkan genom att underlätta den sociala dialogen.

⁽¹⁹⁾ Direktiv 1980/723/EEG senast ändrat genom direktiv 2000/52/EG.

⁽²⁰⁾ Flera förslag är för närvarande under utarbetande som syftar till att modernisera tullar, bland annat två lagstiftningsförslag om en översyn av tullkodexen och åtgärdsprogrammet Tull-2013, http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_strategy/index_en.htm

8.3 Europeiska hamnar har ansvar för att uppfylla höga krav på tillförlitlighet och säkerhet. EU kan bidra till att förbättra tillförlitligheten och säkerhetsnivån genom att tillhandahålla lämpligt (finansiellt) stöd till utbildnings- och fortbildningsprogram och genom att se till att tillämplig säkerhetslagstiftning efterlevs. EU kan vidare uppmuntra unga människor att söka arbete vid hamnar på samma sätt som man gjorde för att locka ungdomar till arbete till havs. Detta påverkar även arbetet i hamnarna. Sjöfartsutbildning på hög nivå är en förutsättning för att det i framtiden skall finnas tillräckligt många och tillräckligt kvalificerade lotsar, hamnchefer och andra yrkesmän i hamnarna.

8.4 Positiva anställningsförhållanden är avgörande för en god hamnpolitik. Kommissionen bör i nära samarbete med regeringarna i medlemsstaterna också skapa goda förutsättningar för sådana.

8.4.1 Kommissionen bör därför först uttala sig om huruvida ILO:s konventioner nr 137 och 152 om hamnpolitik är förenliga med principerna i EU:s fördrag och gemenskapens regelverk, innan den uppmanar medlemsstaterna att ratificera dem.

8.5 För att uppnå optimala arbetsförhållanden i hamnar och ett positivt socialt klimat i allmänhet är det av avgörande betydelse att man för en ändamålsenlig social dialog. Sådana dialoger finns redan i de flesta EU-hamnar och bör införas på orter där

de ännu saknas. Under förutsättning att representativa europeiska intresseorganisationer kan komma överens om vilka gemensamma frågor som skall behandlas, kan en dylik dialog få ett mervärde för hela EU.

9 Främja konkurrenskraften och återställa den positiva bilden av hamnar

9.1 Med tanke på EU:s stora intresse och engagemang för Europa är det unionens uppgift att stärka den allmänna konkurrenskraften och främja en positiv bild av hamnsektorn, främst genom att behandla de punkter som beskrivs ovan, men även genom att vidta de särskilda åtgärder som anges i detta avsnitt.

9.2 EU bör genom sin utrikespolitik fästa särskild vikt vid orättvis konkurrens från angränsande hamnar utanför EU. Det gäller främst hamnar i Östersjön, Svarta havet och Medelhavet.

9.3 EU bör också vidta åtgärder för att åter göra EU-medborgarna medvetna om hamnarnas betydelse genom att betona det mervärde som hamnar medför för EU:s handel, sammanhållning och kultur och därmed öka allmänhetens stöd för hamnar.

9.4 Slutligen kan EU främja samarbete och utbyte av bästa metoder och innovation mellan hamnar genom stöd till praktiska, icke-teoretiska industridrivna forskningsprojekt.

Bryssel den 26 april 2007

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Dimitris DIMITRIADIS