



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 18.10.2007
KOM(2007) 616 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI

Komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej

{SEC(2007)1339}
{SEC(2007)1340}

I. WPROWADZENIE

Na około 100 tys. km europejskich wybrzeży znajduje się ponad 1200 portów handlowych, kilkaset innych portów rozmieszczonych jest wzdłuż 36 tys. km naszych wodnych dróg śródlądowych. Stanowią one kluczowe punkty, w których następuje zmiana środka transportu i mają decydujące znaczenie dla obsługi % europejskiego handlu międzynarodowego. Ponadto odpowiadają za 40 % tonokilometrów realizowanych w ramach handlu wewnątrzspółnotowego, co również przemawia za europejską ogólną polityką transportową¹. Rozwój połączeń pasażerskich i promowych sprawia, że stanowią klucz do spójności w Europie. Rozwój branży wycieczkowej przekształcił niektóre z nich w kluczowe ośrodki turystyczne dla miast i całych regionów. Są niezbędne dla rozwoju żegluga morskiej bliskiego zasięgu, a w wielu przypadkach również dla ruchu na wodnych drogach śródlądowych. Te dwa rodzaje transportu są ekonomiczne i mogą zastąpić zrównoważone rodzaje transportu na długich dystansach. Porty są pośrednim i bezpośrednim źródłem ponad pół miliona miejsc pracy, a także, zgodnie ze strategią lizbońską, zapewniają dynamikę i rozwój całych regionów, również tych najbardziej peryferyjnych.

Celem niniejszego komunikatu jest opracowanie efektywnego unijnego systemu portowego, który będzie w stanie sprostać przyszłym problemom unijnych potrzeb transportowych; określa on plan działania dla Komisji Europejskiej. Niniejszy komunikat wynika z szeroko zakrojonych konsultacji z zainteresowanymi stronami przeprowadzonych w latach 2006-2007, które obejmowały sześć warsztatów, dwie duże konferencje oraz spotkania z ekspertami z państw członkowskich.

Niniejszy komunikat w sprawie portów nawiązuje również do niedawno przyjętego komunikatu w sprawie zintegrowanej polityki morskiej² i realizuje jego założenia. Komunikat ten ustanawia zintegrowane podejście do wszystkich dziedzin polityki oraz działalności związanej z morzem, co ma służyć wspieraniu zrównoważonego wzrostu gospodarczego i tworzeniu miejsc pracy.

1.1. Kontekst gospodarczy

W 2005 r. przez europejskie porty przewieziono ponad 3 mld ton ładunków. Połowę z tego stanowił przewóz ładunków masowych. Zwiększa się on w takim samym tempie, jak nasza zależność od mineralnych surowców energetycznych, a w szczególności skroplonego gazu ziemnego. Prężnie rozwijające się przewozy ro-ro stanowiły 14 % wszystkich przewozów. Drobnica stanowiła mniej niż 10 % ładunków. Szybko rozwijające się przewozy kontenerowe stanowiły około jednej trzeciej przewozów.

Co bardziej istotne, łączna liczba przewiezionych kontenerów (pustych i pełnych) w 2005 r. wyniosła na całym świecie 250 mln, z czego ponad jedna czwarta została przewieziona w Europie. Na 2010 r. eksperci prognozują wzrost o 50 %, z czego połowę będzie stanowił transport bezpośredni opakowań pełnych, około 20 % transport opakowań pustych odzwierciedlający asymetryczny przepływ ładunków, a pozostałe ładunki będą przewożone z co najmniej jednym przeładunkiem pośrednim w porcie. Statki obsługujące linie bezpośrednie są coraz większe i rozładowują towary w portach tranzytowych o dużych głębokościach;

¹ COM(2006)314.

² COM(2007)575.

stamtąd jedno- lub wieloetapowy dowóz mniejszymi statkami umożliwia dokonywanie dostaw przez mniejsze porty zlokalizowane bliżej ostatecznego odbiorcy. Należy zachęcać do takiego rozwoju, ponieważ pozwala on na większy stopień wykorzystania transportu morskiego, lepszą dywersyfikację punktów rozładunku oraz skrócenie transportu zatłoczonymi drogami lądowymi.

Należy jednak zdecydowanie zaznaczyć, że w 2005 r. 30 % ruchu w Europie odbywało się w portach Rotterdamu, Antwerpii i Hamburga. Natomiast ładunki obsługiwane przez 9 większych portów w regionie śródziemnomorskim stanowią zaledwie 20 % łącznej liczby ładunków. Należy się spodziewać, że taki rozkład handlu i ruchu w głębi lądu zostanie potwierdzony przez wyniki z lat 2006 i 2007. Koszty i opłaty ponoszone obecnie w zależności od rodzaju transportu oraz dostępność odpowiedniej infrastruktury transportowej w znacznym stopniu wyjaśniają obecną strukturę handlu i przepływów transportowych w Europie.

1.2. Wyzwania dla europejskiego systemu portowego

Porty stoją przed następującymi wyzwaniami:

- Popyt na transport międzynarodowy, wzmożony ze względu na niskie koszty, rośnie szybciej niż rozwój gospodarczy; warto zauważyć, że w tej chwili inwestorów – niezależnie od ich siedziby i miejsca pochodzenia – przyciąga tak naprawdę obiecująca przyszłość portów.
- W naszych portach i w miastach, w których są one położone, konieczne są poważne zmiany technologiczne, wynikające z rozwoju transportu kontenerowego, a także efektywniejsza, szybsza, bezpieczniejsza i czystsza eksploatacja portów, co wymaga jednak znaczących działań dostosowawczych w zakresie nabywania gruntów i gospodarowania nimi, a także kwestii technologicznych i społecznych. Jednocześnie konieczność stosowania technologii informatycznych, nawigacyjnych i telekomunikacyjnych wymaga dostosowań i szkoleń umożliwiających dalszy wzrost produktywności i powstawanie nowych miejsc pracy.
- Dążenie do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i bieżące problemy z jakością powietrza wymagają ograniczenia szkodliwych emisji i skutków zatłoczenia dróg dla każdego zrealizowanego tonokilometra ładunku, a także dywersyfikacji środków transportu w kierunku transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i transportu morskiego. Doprowadzi to do poprawy struktury geograficznej transportu lądowego oraz do większego wykorzystania obecnych możliwości portów.
- Konieczność prowadzenia ciągłego dialogu w sprawach efektywności i rozwoju portów pomiędzy zainteresowanymi stronami, poszczególnymi miastami, regionami, a w miarę konieczności również na wyższym poziomie. Dialog ma ogromne znaczenie, ponieważ pozwala zapewnić akceptację społeczną i skuteczność, poprawić wizerunek portów, zapewnić lepszą organizację przestrzenną funkcji miejskich, rekreacyjnych lub turystycznych; podejście oparte na dialogu z zainteresowanymi stronami może pomóc w osiągnięciu zrównoważonej działalności w portach, większych możliwości i poprawy warunków zatrudnienia.
- Ponadto istnieje potrzeba dostosowania rozwoju portów i zarządzania nimi do wymogów przejrzystości, konkurencyjności oraz ogólnie do przepisów wspólnotowych.

II. PROBLEMY I ODPOWIEDZI

1. DZIAŁANIE PORTÓW I POŁĄCZENIA Z ŁĄDEM

Największe porty europejskie można zasadniczo uznać za efektywne pod względem ekonomicznym; ich położenie względem morza, otwartość, organizacja wejścia do portu oraz postój statków (główne źródło przychodu) są zazwyczaj zadowalające; w wielu portach nadal istnieją jednak wąskie gardła, takie jak niedopasowanie możliwości składowania do możliwości rozładunkowych/załadunkowych, niezadowalające rozmieszczenie terminali i wydajność na jednostkę powierzchni istniejącej infrastruktury, nieefektywne trasy przewozów i zły dostęp od strony morza lub lądu, długi czas oczekiwania, brak gwarancji wystarczającego bezpieczeństwa dla pojazdów ciężarowych, pociągów i barek, niezadowalające warunki i wydajność pracy, a także nadmierne wymagania administracyjne, pochłaniające czas i pieniądze.

Nie wystarcza zatem tylko dobra lokalizacja, położenie nad morzem lub nad wodą i rzetelne świadczenie usług po rozsądnych cenach. Z perspektywy lądu kluczową kwestią dla oceny przepustowości oraz dla przyszłości portu są niezawodne i trwałe połączenia z lądem. Znaczna poprawa w tym zakresie jest konieczna i możliwa.

Podsumowując, w celu spełnienia rosnących wymagań w zakresie przepustowości portów należy rozważyć w pierwszej kolejności następujące opcje:

- Zwiększenie efektywności i produktywności portów pod względem wydajności lub ruchu ładunków na hektar powierzchni istniejących terminali oraz wzdłuż szlaków komunikacyjnych umożliwiających dostęp do portu. Szereg problemów można z pewnością rozwiązać dzięki nowym urządzeniom portowym i umawianiu w terminalach konkretnych terminów dla pojazdów ciężarowych, pociągów i barek, a także zintegrowanemu zarządzaniu łańcuchem transportowym co najmniej od morza poprzez porty po przewoźników lądowych. Oprogramowanie i systemy służące do zarządzania operacjami i ładunkami z pewnością przyczynią się do ułatwienia współpracy pomiędzy poszczególnymi środkami transportu i podmiotami oraz do zwiększenia wydajności.
- Zbadanie możliwości wykorzystania alternatywnych tras przewozów w celu intensywniejszego wykorzystania wszystkich istniejących portów – z których część nie wykorzystuje w pełni swoich możliwości – i przybliżenia portów do użytkowników. Jak dowodzi praktyka rynkowa, codzienne, szybkie połączenia wewnątrzspółnotowe poprzez żeglugę morską bliskiego zasięgu lub usługi dowozowe stanowią praktyczne rozwiązanie dla wielu portów.

Przed zaplanowaniem budowy nowej infrastruktury należy odpowiednio uwzględnić te perspektywy rozwoju portów. Rozbudowę infrastruktury należy zatem omówić ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, a następnie zaplanować i przeprowadzić w oparciu o powszechny konsensus. Osiągnięcie konsensusu w tej sprawie byłoby w praktyce łatwiejsze, gdyby plany zagospodarowania przestrzennego były regularnie uaktualniane po przeprowadzeniu szeroko zakrojonych konsultacji na wszystkich poziomach. Budowa nowej infrastruktury portowej o dużym znaczeniu lub znacząca rozbudowa istniejącej infrastruktury powinny opierać się przede wszystkim na należytej ocenie ekonomicznej wpływu planowanych zmian na przepływy transportowe. Umożliwi to również bardziej racjonalny rozkład ruchu w całej Europie. Chociaż lepszego rozkładu nie da się oczywiście wyegzekwować środkami

regulacyjnymi, byłby on z pewnością korzystny w świetle obecnych obaw dotyczących zrównoważenia transportu.

Na tym etapie Komisja zamierza pozostawić sprawę w gestii organów regionalnych i lokalnych oraz rynku.

***Ze swojej strony** Komisja zamierza ocenić stan i potrzeby połączeń pomiędzy portami a lądem oraz ich wpływ na zrównoważoną sieć przepływów transportowych podczas przeglądu śródkresowego transeuropejskiej sieci transportowej w 2010 r.³*

2. ZWIĘKSZANIE PRZEPUSTOWOŚCI Z POSZANOWANIEM ŚRODOWISKA NATURALNEGO

2.1. Budowa nowej infrastruktury lub udoskonalenie istniejącej infrastruktury

Po przeprowadzeniu powyższych ocen można wywnioskować, że istnieje potrzeba zwiększania przepustowości portów poprzez ich ulepszenia, rozbudowę lub budowę nowych obiektów, co umożliwi zwiększenie roli transportu morskiego i rzeczno-jezernego. Potrzeba ta powstaje, kiedy:

- W portach konieczna jest zarówno odpowiednia infrastruktura, jak i odpowiednie połączenia z lądem. Z przyczyn historycznych porty i urządzenia portowe nie zostały zaprojektowane ani wybudowane w sposób dostosowany do potrzeb nowoczesnych statków przewożących wszystkie rodzaje ładunków, w tym również kontenerów; nie wspominając już o natężeniu ruchu.
- Potwierdzono istnienie zrównoważonego trendu w zakresie środków transportu, polegającego na odchodzeniu od transportu drogowego na rzecz śródlądowych dróg wodnych lub żeglugi morskiej (np. „autostrada morska”).
- Odpowiednia infrastruktura portowa musi zapewniać większe bezpieczeństwo dostaw energii i zwiększać konkurencyjność tych gałęzi przemysłu⁴. Może ona również stanowić alternatywę dla tradycyjnej infrastruktury zaopatrzenia w energię.
- Ze względów związanych z ochroną środowiska i bezpieczeństwem konieczna jest przebudowa portowej części miasta i/lub przeniesienie przemysłu portowego i związanego z nim ruchu na lądzie na tereny oddalone od centrum miasta. Miasto może wówczas opracować plany lepszego wykorzystania terenów szczególnie odpowiadających potrzebom jego mieszkańców, do celów przewozów pasażerskich, turystyki wycieczkowej, działalności kulturalnej, czy też mieszkalnictwa lub innej działalności gospodarczej.

W takich przypadkach władze publiczne będą musiały rozważyć, które opcje dalszego rozwoju będą najlepiej służyły dobru publicznemu. Obowiązują przy tym wspólnotowe przepisy ochrony środowiska, takie jak dyrektywa siedliskowa⁵, ptasia⁶, ramowa dyrektywa wodna⁷ i dyrektywa w sprawie odpadów⁸.

³ Artykuł 19 rozporządzenia (WE) 680/2007.

⁴ COM(2007)1.

⁵ Dyrektywa 92/43/EWG.

⁶ Dyrektywa 79/409/EWG.

⁷ Dyrektywa 2000/60/WE.

Porty stanowią jednocześnie strategiczne bramy dla dostaw towarów i energii (np. ciekłego gazu ziemnego⁸), a także klastry gospodarcze o kluczowym znaczeniu. Potrzebne są im inwestycje sektora publicznego i prywatnego, które wymagają dużej pewności prawnej.

Zainteresowane strony mówiły o niepewności prawnej szczególnie w odniesieniu do dyrektywy ptasiej i siedliskowej. Komisja jest świadoma trudności, które mogą powstać w związku z zastosowaniem tych dyrektyw w odniesieniu do infrastruktury portowej.

Komisja opublikowała już szereg dokumentów zawierających wytyczne mające na celu wspieranie państw członkowskich przy wdrażaniu dyrektyw dotyczących ochrony środowiska, a także pomagania obywatelom i zainteresowanym stronom w ich zrozumieniu. Komisja wyda wytyczne w sprawie zastosowania wspólnotowego prawodawstwa w zakresie ochrony środowiska do rozwoju portów¹⁰.

2.2. Zapewnienie odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów

Dyrektywa 2000/59/WE w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ma na celu ograniczenie zrzucania do morza odpadów wytwarzanych przez statki oraz pozostałości ładunków. Należy nadal dążyć do skutecznego wdrożenia tej dyrektywy przez państwa członkowskie.

Na podstawie oceny sprawozdań z wdrożenia złożonych przez państwa członkowskie, ocen dokonanych od czasu wejścia w życie dyrektywy oraz wyników kontroli przeprowadzonych przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA), Komisja przeprowadzi konsultacje z zainteresowanymi stronami w sprawie środków mających udoskonalić istniejący mechanizm dyrektywy oraz ułatwić jej zharmonizowane wdrożenie i przedstawi stosowny wniosek.

2.3. Odpowiednie zarządzanie akwenami i osadami wodnymi

Porty usytuowane wzdłuż rzek lub ich estuariów powinny, wraz z innymi stronami zainteresowanymi, czynnie uczestniczyć w konsultacjach dotyczących spraw gospodarowania wodami w dorzeczu, między innymi w kontekście sporządzania planów gospodarowania wodami w dorzeczu wymaganych przez ramową dyrektywę wodną (2000/60/WE). Dotyczy to również portów morskich wzdłuż wybrzeży w związku z jakością wód przybrzeżnych, osadów gromadzących się wzdłuż wybrzeża oraz wykorzystania nabrzeży, np. w kontekście zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną. Należy także stale pamiętać o konieczności zapobiegania zanieczyszczeniu gleb, szczególnie gdy ulepszenia lub nowa infrastruktura powstają w górze rzeki lub w porcie.

2.4. Ograniczyć emisje do powietrza

Jakość powietrza stanowi problem w większości dużych portów. Znaczne ograniczenie zanieczyszczania powietrza przez statki oraz transport lądowy z/do portów jest niezbędnym warunkiem zrównoważonego rozwoju. Rada uzgodniła ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 20 % do 2020 r. Będzie to również wymagać ograniczenia

⁸ Dyrektywa 99/31/WE.

⁹ COM(2006) 846 i SEC(2007)1283.

¹⁰ Patrz COM(2007)575 i SEC(2007)1278.

emisji CO₂ przez żeglugę. Środki, które pozwolą to osiągnąć powinny uwzględniać działania podejmowane na szczeblu międzynarodowym. Międzynarodowa Organizacja Morska zobowiązała się do wprowadzenia w 2008 r. bardziej rygorystycznych poziomów emisji. Komisja będzie aktywnie wspierać międzynarodowe działania zmierzające do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przez statki, a w przypadku niepowodzenia tych działań rozważy ewentualne środki wspólnotowe.

Komisja zajmuje się rozwiązaniem problemu dostarczania energii elektrycznej przez porty statkom znajdującym się w basenie portowym¹¹. Rozwiązanie to należy przeanalizować w pierwszej kolejności w odniesieniu do statków kursujących regularnie, takich jak promy, statki żeglugi morskiej bliskiego zasięgu albo statki kursujące po „autostradach morskich”. Komisja zamierza przedstawić wnioski zmierzające do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w portach powodowanego przez statki, mianowicie poprzez usunięcie utrudnień podatkowych dla przybrzeżnych instalacji zasilania elektrycznego.

Komisja dąży do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i emisji gazów cieplarnianych przez żeglugę i przyczyni się do wprowadzenia środków mających na celu ograniczenie tych emisji w portach, między innymi poprzez zastosowanie odpowiednich zachęt.

3. MODERNIZACJA

Nowe systemy opracowane w celach związanych z bezpieczeństwem na morzu, takie jak SafeSeaNet, AIS (automatyczna identyfikacja) oraz LRIT (systemy identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu) w połączeniu z nowoczesną telekomunikacją są lub wkrótce staną się obowiązkowe i znacznie poprawią połączenia pomiędzy statkami a brzegiem. Nie jest to obojętne dla portów i znajdujących się w nich organów administracji publicznej. Obecnie można śledzić drogę statku i zbliżanie się statku do portu. Porty i szeroko pojęte klastry morskie muszą skorzystać na tym postępie technologicznym¹².

3.1. Uproszczenie procedur dla żeglugi morskiej bliskiego zasięgu

Prawodawstwo wspólnotowe przewiduje dozór celny transportu morskiego pomiędzy państwami członkowskimi, ponieważ porty wyjścia i porty przybycia znajdujące się na terytorium UE stanowią część zewnętrznej granicy, gdzie spotykają się towary z krajów trzecich i towary, które przeszły wspólnotową odprawę celną. W związku z tym dozór celny ma miejsce również w przypadku, gdy statek przewozi towary, które przeszły wspólnotową odprawę celną, mimo że statki przewożące tylko takie towary mogą korzystać z uproszczonych procedur celnych.

W takich wypadkach ważne jest, aby procedury administracyjne były maksymalnie uproszczone i usprawnione. Doprowadzi to nie tylko do zmniejszenia opóźnień, niepewności rozkładów, kosztów i zwiększenia zaufania do żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, ale również do powstania nowych możliwości dla portów i pomoże w tworzeniu „autostrad morskich”. Komisja zaproponowała wyeliminowanie papierowej formy dokumentów w procedurach celnych i w handlu, w tym wprowadzenie punktu kompleksowej obsługi w

¹¹ Patrz COM(2007)575.

¹² Patrz <http://www.marnis.org>

zakresie przesyłania danych. Będzie to możliwe dzięki nowoczesnym urządzeniom do śledzenia ruchu statków¹³.

Przewozy morskie są nadal w gorszej sytuacji niż inne środki transportu. Statek przemieszczający się pomiędzy dwoma portami UE podlega bardziej skomplikowanym i czasochłonnym procedurom w porównaniu z ciężarówką, ponieważ w Europie nie istnieje jeszcze prawdziwy rynek wewnętrzny transportu morskiego. Aby wykorzystać cały potencjał sektora przewozów morskich w Europie, należy zlikwidować tę niekorzystną dla transportu morskiego różnicę poprzez uproszczenie formalności administracyjnych i celnych dla wewnątrzunijnych usług morskich.

Zgodnie z tym, co zapowiedziała Komisja w swojej zintegrowanej polityce morskiej Unii Europejskiej¹⁴ oraz w przeglądzie śródkresowym białej księgi dotyczącej polityki transportu¹⁵, w 2008 r. Komisja przedstawi wniosek legislacyjny w sprawie utworzenia wspólnej przestrzeni morskiej bez barier.

Komisja zaproponowała wyeliminowanie papierowej formy dokumentów w procedurach celnych i w handlu, w tym wprowadzenie punktu kompleksowej obsługi w zakresie przesyłania danych.

Zgodnie z tym, co zapowiedziała Komisja w swojej zintegrowanej polityce morskiej Unii Europejskiej oraz w przeglądzie śródkresowym białej księgi dotyczącej polityki transportu, w 2008 r. Komisja przedstawi wniosek legislacyjny w sprawie utworzenia wspólnej przestrzeni morskiej bez barier.

3.2. Opracowanie podejścia „e-maritime”

Poza żeglugą morską bliskiego zasięgu, konieczna jest poprawa w zakresie obsługi administracyjnej statków. Należy utworzyć punkty kompleksowej obsługi, w których odpowiednie organy administracyjne będą mogły koordynować formalności związane z dokumentami i kontrolą. Lepsza komunikacja pomiędzy statkiem a lądem, możliwość skontaktowania się z poprzednim portem, do którego zawinął statek oraz oprogramowanie logistyki portowej obejmujące zainteresowane strony zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego pozwolą na opracowanie zintegrowanych systemów portowych. Ułatwią one odprawę towarów, lepsze zaplanowanie przeładunku na środki transportu śródlądowego, zmniejszą zapotrzebowanie na powierzchnię portową i będą stanowiły kluczowe narzędzie dla marynarzy, statków, usług portowych i planowania.

Komisja zamierza opublikować w 2009 r. dokument dotyczący polityki w zakresie wprowadzenia podejścia „e-maritime”. Podejście to jest bezpośrednio związane z inicjatywą „e-Freight” i trwającą obecnie inicjatywą „e-Customs” i będzie w pełni korzystać z nowoczesnych technologii teleinformatycznych (ICT).

¹³ COM(2005)608.

¹⁴ COM(2007)575.

¹⁵ COM(2006)314.

3.3. Zwiększenie efektywności

Innowacje technologiczne związane z urządzeniami portowymi (np. automatyczne żurawie do stertowania, suwnice szynowe, zautomatyzowane terminale kontenerowe, podnoszenie ładunków w tandemie oraz podnoszenie dwóch ładunków naraz) również odegrają ważną rolę w usprawnieniu europejskich portów.

Ramowe programy UE w dziedzinie badań naukowych, w szczególności 7. program ramowy, wspierają badania w tej dziedzinie oraz innowacje w zakresie infrastruktury i operacji portowych.

Współpraca pomiędzy portami, szczególnie tymi, które są zlokalizowane blisko siebie, jest jak najbardziej pożądana, ponieważ może doprowadzić między innymi do specjalizacji w zakresie typów ładunków lub statków oraz organizacji i konsolidacji lądowej infrastruktury transportowej. Z pewnością w wielu przypadkach doprowadziłaby do zwiększenia wydajności.

Ponadto efektywność łańcuchów dostaw i ich węzłów takich jak porty jest niezwykle istotna dla logistyki. Istnieją już wskaźniki dla transportu kombinowanego wykorzystującego przewozy kolejowe, lotnicze i żeglugę morską bliskiego zasięgu. Nie istnieje jednak jeszcze wspólny system takich wskaźników dla wszystkich rodzajów transportu.

Do końca 2009 r. Komisja zamierza opracować wraz z zainteresowanymi stronami zestaw ogólnych europejskich wskaźników pozwalających na dalsze uszczegółowienie na poziomie lokalnym.

4. RÓWNE REGUŁY GRY – JASNOŚĆ ZASAD DLA INWESTORÓW, OPERATORÓW I UŻYTKOWNIKÓW

4.1. Rola władz portowych

Struktura zarządzania portem znacznie się różni w poszczególnych krajach Wspólnoty. W niektórych państwach członkowskich porty są zarządzane przez prywatne podmioty, do których należą tereny portowe (lub które korzystają z praw podobnych do praw własności). Porty te są całkowicie prywatnymi przedsiębiorstwami. Porty mogą też być zarządzane przez podmioty lub przedsiębiorstwa publiczne – model ten dominuje w Europie kontynentalnej. Podmioty te, które można określić mianem „władz portowych” (niezależnie od nazw nadanych im na mocy prawa krajowego), coraz szerzej korzystają z dużego stopnia autonomii przy podejmowaniu decyzji operacyjnych, a także z autonomii finansowej wobec władz publicznych. Pomimo że niektóre władze portowe świadczą usługi przeładunkowe i/lub techniczne usługi morskie, a inne koncentrują się na zarządzaniu i rozwoju, Komisja nie zamierza interweniować w celu zharmonizowania tej niejednorodnej sytuacji. Najlepsze warunki do kształtowania zarządzania portami istnieją bowiem na poziomie krajowym/lokalnym. Komisja zdaje sobie jednak sprawę, że władze portowe mogą lepiej realizować swoje ważne zadania, jeżeli cieszą się wystarczającym stopniem autonomii. W szczególności odnośnie do autonomii finansowej, Komisja przypomina, że jest ona warunkiem koniecznym, umożliwiającym skuteczną alokację inwestycji, a w ostatecznym rozrachunku – rozwój portów.

4.2. Finansowanie publiczne – przejrzystość

Nie można stwierdzić, że wszystkie porty zawsze ze sobą konkurują, ale konkurencja pomiędzy niektórymi portami oraz konkurencja wewnątrz portów może być znaczna, co wymaga zapewnienia równych reguł gry. Z tego względu jednym z problemów, które należy uwzględnić, jest publiczne finansowanie portów. Komisja wprowadzi ogólne ramy prawne, o które wnioskuje zainteresowane strony z sektora portowego. Jasność w zakresie finansowania będzie również stanowiła zachętę do realizowania inwestycji w portach.

Komisja przyjmie wytyczne o pomocy państwa dla portów w 2008 r..

Należy ponadto zadbać o przejrzystość informacji związanych ze środkami udostępnianymi wszelkim portom przez władze publiczne. Obowiązek ten istnieje już na mocy dyrektywy 2006/111, ale tylko dla portów, których roczne dochody przekraczają 40 mln EUR. Ponieważ wiele portów – z których część jest bardzo ważna dla zainteresowanych państw członkowskich, a także dla całego europejskiego sektora transportowego – znajduje się poniżej tego progu, nie powinien on już obowiązywać dla sektora portowego.

Komisja planuje powziąć środki mające na celu rozszerzenie postanowień dyrektywy 2006/111/WE dotyczących przejrzystości na wszystkie porty handlowe, niezależnie od ich rocznych obrotów. Pozwoli to uzyskać pełny obraz przepływów finansowych od organów publicznych państw członkowskich do portów.

4.3. Koncesje portowe

W większości przypadków dostęp do terenów portowych stanowi konieczny warunek świadczenia usług przeładunkowych. Takie usługi można świadczyć w oparciu o różne rozwiązania prawne. Mogą być świadczone bezpośrednio przez władze portowe lub przez osoby trzecie, takie jak koncesjonariusze. Obecnie nie istnieją wspólnotowe przepisy wykonawcze dotyczące koncesji na świadczenie usług w portach lub innych terminalach¹⁶. W komunikacie w sprawie koncesji z 2000 r.¹⁷ Komisja podkreśliła co następuje: „nie oznacza to, że koncesje nie podlegają regułom i zasadom Traktatu”.

W szczególności odpowiednie orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości wskazało, że kiedy państwa członkowskie przyznają koncesje na usługi, które nie są objęte dyrektywą o zamówieniach publicznych, na władzach publicznych spoczywa obowiązek przejrzystości, co oznacza, że ich inicjatywa musi zostać odpowiednio ogłoszona, procedura musi być uczciwa i niedyskryminacyjna i że może zostać poddana kontroli. Obowiązek przejrzystości wymaga zapewnienia, dla dobra wszelkich ewentualnych oferentów, odpowiedniego poziomu upublicznienia informacji, pozwalającego na otwarcie rynku usług na konkurencję oraz na kontrolę bezstronności procedur udzielania koncesji¹⁸.

Komisja uważa, że powyższy wymóg obowiązuje, gdy władze państwa członkowskiego decydują się na powierzenie osobie trzeciej części terenów portowych w celu świadczenia usług przeładunkowych. Wymóg zachowania przejrzystości nie uniemożliwia władzom

¹⁶ Artykuł 18 dyrektywy 2004/17/WE oraz art. 17 dyrektywy 2004/18/WE.

¹⁷ Komunikat wyjaśniający Komisji w sprawie koncesji w prawie wspólnotowym (Dz.U. C 121 z 29.4.2000, str. 2).

¹⁸ Wyrok Trybunału z 7 grudnia 2000, Telaustria, sprawa C-324/98, pkt 60 i 62 oraz Wyrok Trybunału z dnia 13 października 2005, Parking Brixen, sprawa C-458/03, pkt 49.

portowym ustalenia kryteriów selekcji odzwierciedlających strategię handlową i politykę rozwoju danego portu, które będą stanowić podstawę udzielenia koncesji. Oprócz tego Komisja stwierdziła w komunikacie wyjaśniającym, że wymóg przejrzystości zaczerpnięty bezpośrednio z Traktatu WE ma zastosowanie wyłącznie do zamówień, które są wystarczająco powiązane z funkcjonowaniem rynku wewnętrznego oraz że Trybunał Sprawiedliwości potwierdził w tym zakresie, że w konkretnych przypadkach, z powodu szczególnych okoliczności, na przykład niewielkiego znaczenia gospodarczego, podmioty gospodarcze z siedzibą w innych państwach członkowskich nie byłyby zainteresowane udzielaniem zamówieniem¹⁹.

Jeżeli chodzi o okres obowiązywania koncesji, jak zauważono we wspomnianym komunikacie w sprawie koncesji, okres ten należy określić w taki sposób, by nie ograniczał wolnej konkurencji w stopniu większym, niż jest konieczne, aby zapewnić opłacalność inwestycji i rozsądny zwrot z zainwestowanego kapitału, zachowując jednocześnie ryzyko nieodłącznie związane z eksploatacją przez koncesjonariusza²⁰. Należy również zauważyć, że po wygaśnięciu koncesji jej przedłużenie jest uważane za równoznaczne z udzieleniem nowej koncesji, a zatem podlega zasadom określonym powyżej²¹.

Komisja uważa, że postanowienia, które można wprowadzić do umów koncesyjnych w celu zapewnienia przestrzegania warunków koncesji i ochronę uzasadnionych interesów prawnych portów i społeczności lokalnych, szczególnie w odniesieniu do ogólnej jakości i świadczenia usług portowych, są dopuszczalne pod warunkiem, że nie naruszają przepisów Traktatu ani prawodawstwa wspólnotowego.

Należy wyjaśnić kwestię praw pracowników w przypadku przejścia działalności po przeprowadzeniu procedury selekcji.

W przypadku gdy przedsiębiorstwo przejmuje działalność prowadzoną wcześniej przez inne przedsiębiorstwo po udzieleniu koncesji lub zamówienia publicznego, może obowiązywać²² dyrektywa 2001/23/WE²³. W rzeczywistości, aby nastąpiło „przejęcie” w rozumieniu tej dyrektywy, muszą zostać spełnione dwa warunki: *a)* musi nastąpić zmiana pracodawcy; oraz *b)* przejmowana jednostka gospodarcza musi zachować swoją tożsamość. Zachowanie tożsamości polega zarówno na kontynuacji tej samej działalności przez nowego pracodawcę, jak i na zachowaniu ciągłości personelu oraz struktury zarządzania i struktury organizacyjnej. Są to jednak tylko pojedyncze czynniki wchodzące w skład ogólnej oceny, którą należy przeprowadzić, nie można ich zatem rozpatrywać w oderwaniu od pozostałych²⁴. Jeżeli wymogi te zostaną spełnione w przypadku procedury przetargowej lub prywatyzacji usług portowych, stosuje się dyrektywę 2001/23/WE.

¹⁹ Komunikat wyjaśniający Komisji dotyczący prawa wspólnotowego obowiązującego w dziedzinie udzielania zamówień, które nie są lub są jedynie częściowo objęte dyrektywami w sprawie zamówień publicznych, Dz.U. C 179 z 1.8.2006, str. 2-7.

²⁰ Patrz komunikat w sprawie koncesji (Dz.U. C 121 z 29.4.2000, str. 2), pkt. 3.1.3.

²¹ Patrz Dz.U. C 121 z 29.4.2000, str. 2, pkt. 2.4.

²² Punkt 3.2.1.2 COM(2001)566.

²³ Dyrektywa Rady 2001/23/WE.

²⁴ Należy również przypomnieć, że w przypadku zmiany wykonawcy, Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że fakt, iż rzeczowe aktywa trwale przejęte przez nowego wykonawcę nie należały do jego poprzednika, tylko zostały przekazane przez instytucję zamawiającą, nie wyklucza zaistnienia przejścia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy (wyrok Trybunału, *Abler*, sprawa C-340/01, Rec. I-14023).

4.4. Techniczne usługi morskie

Do technicznych usług morskich należą holowanie, pilotaż i cumowanie. Usługi te są również często związane z bezpieczeństwem portów. Związek ten jest o wiele silniejszy w przypadku pilotażu i holowania niż w przypadku cumowania. Działalność ta może być prowadzona przez administrację publiczną lub stanowić usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym.

W tym kontekście należy przypomnieć, że na mocy art. 86 ust. 2 Traktatu przedsiębiorstwa zobowiązane do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym podlegają przepisom Traktatu dotyczącym konkurencji i rynku wewnętrznego w granicach, w jakich ich stosowanie nie stanowi przeszkody w wykonywaniu poszczególnych zadań im powierzonych. W tym kontekście, zgodnie z zasadą proporcjonalności, środki stosowane do wykonywania zadania użyteczności publicznej mogą ograniczać swobodę rynku wewnętrznego jedynie w stopniu, jaki jest niezbędny, by zagwarantować wypełnienie tego zadania²⁵.

Zgodnie z obecnym stanem prawa i orzecznictwa wspólnotowego, w odniesieniu do technicznych usług morskich obowiązuje zasada swobody przedsiębiorczości ustanowiona w Traktacie. Monopole prawne na świadczenie technicznych usług morskich mogą naruszać tę swobodę i w takich przypadkach są uzasadnione jedynie w stopniu, w jakim są niezbędne i proporcjonalne do celów świadczenia danej usługi. W takich przypadkach należy przeprowadzić przejrzystą procedurę wyboru usługodawcy. Wymóg ten zostanie spełniony, jeżeli procedura selekcji zostanie odpowiednio nagłośniona na poziomie ogólnoeuropejskim i będzie można skontrolować jej bezstronność. Nie należy udzielać wyłącznych praw na nadmiernie długie okresy, uwzględniając potrzebę uzyskania rozsądnego zwrotu z zainwestowanego kapitału, a jednocześnie zachowując ryzyko nieodłącznie związane ze świadczeniem usługi. Zwłaszcza w odniesieniu do pilotażu Komisja jest zdania, że stali użytkownicy powinni być zwalniani z obowiązku pilotażu (kiedy zapewnione jest bezpieczeństwo) ponieważ zmniejszyłoby to koszty transportu morskiego i zwiększyło jego atrakcyjność; dotyczy to zwłaszcza żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Przy ocenie tego rozwiązania należy uwzględnić innowacje technologiczne. Z tego względu w przyszłości ceną możliwością mogłby się stać zdalny pilotaż, który zostanie opracowany w ramach koncepcji „e-maritime”.

Należy podkreślić jeszcze inną kwestię związaną ze świadczeniem usług holowania. Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że ograniczenie swobodnego świadczenia tych usług może być uzasadnione²⁶. Należy jednak zauważyć, że nawet w tym przypadku, ograniczenie świadczenia tych usług niekoniecznie jest zawsze niezbędne. Jeżeli swobodne świadczenie usług cumowania nie może zaszkodzić strukturze świadczenia usługi powszechnej – sytuacja taka może na przykład zachodzić w dużych portach posiadających wiele terminali – należy zapewnić swobodny dostęp do tej działalności²⁷.

4.5. Przeładunek

W ostatnich latach usługi przeładunkowe uległy istotnym zmianom. Obecnie bazują one na zaawansowanych technologiach i wymagają o wiele mniejszych nakładów siły roboczej. Ich

²⁵ Komunikat Komisji – Usługi użyteczności publicznej w Europie, Dz.U. C 017 z 19.1.2001, str. 4, pkt 23.

²⁶ Wyrok Trybunału, Corsica Ferries, sprawa C-266/96.

²⁷ Patrz wyrok Trybunału, Paul Corbeau, sprawa C-320/91, punkty 18 i 19.

rola również ewoluowała wraz z rolą portów, które są bramami w łańcuchach logistycznych, a nie tylko punktami wyjściowych i docelowymi w handlu morskim. Przeładunek w portach poszczególnych krajów Wspólnoty, a nawet w różnych portach tego samego kraju, odbywa się w różnych warunkach. Pracownicy portowi są często zatrudniani bezpośrednio przez podmioty obsługujące terminale, natomiast w niektórych portach przez „konsorcja”, podmioty, których zadaniem jest rekrutacja i szkolenie pracowników portowych.

Podobnie jak same usługi przeładunkowe, mechanizmy funkcjonowania konsorcjów mogą bardzo różnić się w poszczególnych państwach członkowskich. Mogą opierać się na ustawodawstwie krajowym lub lokalnym albo w pełni podlegać praktykom lokalnym. Przepisy Traktatu dotyczące swobody przedsiębiorczości i świadczenia usług mogą w pełni stosować się do działalności prowadzonej przez konsorcja.

Konsorcja często zapewniają pracownikom gruntowne przeszkolenie i stanowią dla pracodawców skuteczne narzędzie. Nie należy jednak wykorzystywać takich porozumień w celu uniemożliwiania osobom lub przedsiębiorstwom posiadającym odpowiednie kwalifikacje świadczenia usług przeładunkowych ani wymuszania na pracodawcach zatrudniania siły roboczej, której nie potrzebują, ponieważ w pewnych okolicznościach godziłoby to w przepisy Traktatu dotyczące rynku wewnętrznego, a w szczególności w przepisy art. 43 dotyczącego swobody przedsiębiorczości oraz art. 49 dotyczącego swobody świadczenia usług.

4.6. Opłaty portowe

Korzystając z portów, właściciele statków muszą wносить wiele różnych opłat, niektóre za korzystanie z samego portu, inne za usługi świadczone przez podmioty obsługujące terminale, pilotów, operatorów holowników, cumowników itd. Wprowadzenie punktów, w których można dokonać wszystkich opłat jednocześnie, uprościłoby działalność podmiotów korzystających z portu. Poniżej omówione zostaną krótko wyłącznie opłaty pobierane za korzystanie z ogólnej infrastruktury portowej („opłaty portowe”).

Obecnie w większości przypadków opłaty portowe i ewentualne opłaty dodatkowe są udostępniane publicznie, przede wszystkim w Internecie. Leży to w interesie samych portów. Problem polega na tym, że pomimo dostępności informacji o opłatach, często opłaty są niejasne dla klientów i bardzo trudne do obliczenia w praktyce. Komisja obstaje przy potrzebie dokładniejszego wyjaśniania poszczególnych pozycji składających się na opłaty portowe, a także większej przejrzystości ich związku z odpowiednimi kosztami. Należy znieść przestarzałe kryteria taryfikacji dyskryminujące statki żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Dotyczy to również wszystkich świadczonych na ich rzecz usług. Komisja pomoże rozpowszechniać najlepsze praktyki w zakresie opłat portowych.

Opłaty portowe mogą również stanowić instrument polityczny zachęcający do korzystania ze statków generujących mniej zanieczyszczeń.

Komisja opowiada się za takim zrównoważonym podejściem, co zostało już przewidziane w dyrektywie 2000/59/WE.

4.7. Konkurowanie z krajami trzecimi

Niektóre porty europejskie wyrażają obawę o konkurowanie portów krajów trzecich z portami państw członkowskich. Dotyczy to w szczególności niektórych portów UE położonych w

poblizu portów spoza UE, a także węzłów. Mniej ograniczeń związanych z ochroną środowiska oraz przepisami socjalnymi, dumping fiskalny, finansowanie publiczne połączeń z lądem, dyskryminacyjne praktyki pobierania opłat za korzystanie z sieci transportowej prowadzącej w głąb kraju, mogą zakłócać uczciwą konkurencję oraz zagrażać ciągłości działalności dalekomorskiej w różnych częściach UE. Przykładem właściwego forum, na którym można poruszać te kwestie, jest stały dialog w zakresie polityki transportowej prowadzony pomiędzy UE a Rosją. Inny przykład aktywnego podejścia do tych zagadnień stanowią dwustronne umowy w sprawie handlu morskiego zawarte m.in. z Chinami. Należy zachęcać do współpracy z tymi sąsiedzkimi krajami i kierować się w niej potrzebą stworzenia harmonijnych warunków konkurencji.

Komisja sporządzi wykaz napotkanych problemów w celu rozwiązania ich w miarę potrzeb w ramach stosunków zewnętrznych Wspólnoty.

5. WPROWADZENIE ZORGANIZOWANEGO DIALOGU POMIĘDZY PORTAMI A MIASTAMI

Związek pomiędzy miastami a ich portami nadal ma charakter współzależności i powinien podlegać długoterminowej wizji strategicznej oraz długoterminowemu strategicznemu planowaniu. Zarówno dla portu, jak i dla miasta ważne jest zatem wzmocnienie związku pomiędzy nimi. Promowanie wizerunku portów europejskich i zapewnienie większego dostępu publicznego do tych portów to sprawy, które przeważnie należy pozostawić w gestii samych portów, regionów i państw członkowskich. Komisja zbada jednak, jak należy współpracować z tymi władzami i stronami zainteresowanymi oraz wzmocnić współpracę pomiędzy nimi, aby poprawić wizerunek portów i bardziej zintegrować je z „ich” miastami. Można tego dokonać na szczeblu planowania urbanistycznego, na przykład w odniesieniu do oferty transportu zbiorowego – ale również organizując uroczystości portowe, dni otwarte lub podobne działania. Musimy starać się pogodzić działalność portową z kulturą, turystyką morską i szeroko pojętym rozwojem miast. Istnieje również potrzeba zachowania tożsamości morskiej Europy, dziedziny, w której porty mogą odegrać istotną rolę, ponieważ od wieków służą nie tylko jako punkty węzłowe dla transportu, ale również jako punkty, w których stykają się ze sobą różne cywilizacje. Proces ten powinien również pomóc mocniej zintegrować porty z miastami i życiem miasta.

W komunikacie w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej Komisja zaproponowała wprowadzenie Europejskiego Dnia Morza, który rozpocznie tydzień działań mających na celu spopularyzowanie sektora morskiego i poprawę jego wizerunku. W ramach takiego tygodnia chciałaby również zaproponować wprowadzenie dnia otwartego w portach europejskich, który stanowiłby dla ogółu społeczeństwa okazję do oceny i lepszego zrozumienia pracy społeczności portowej.

Komisja zbada potencjalne źródła finansowania na cele lepszej integracji portów z miastami w ramach ich obecnego otoczenia.

Dwie konkretne kwestie odnoszące się do związku pomiędzy portami a miastami są szczególnie istotne z punktu widzenia Wspólnoty: środowisko naturalne i bezpieczeństwo.

W praktyce jednym z powodów, dla których porty są często krytykowane przez społeczności lokalne, jest ich wpływ na zatory komunikacyjne i środowisko. Jak już wspomniano powyżej, podczas planowania rozwoju portów należy odpowiednio ocenić prawdopodobny wzrost zatorów komunikacyjnych na obszarach sąsiadujących z portami. Działania te powinny być

podejmowane przez porty i przez branżę morską w celu ograniczenia zanieczyszczeń generowanych przez statki w portach.

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, ochrona przed terroryzmem i przestępczością sprawiła, że tereny portowe stały się o wiele mniej dostępne niż kilka lat temu, ograniczając w ten sposób możliwość bliskiego kontaktu ludzi z codzienną działalnością portów.

W kontekście trwających prac nad bezpieczeństwem na morzu i w porcie, Komisja rozważa dokonanie oceny wpływu środków ochrony i doradza, w jaki sposób pogodzić odpowiednie środki ochrony ze stosunkową otwartością i dostępnością terenów portowych. Przegląd prawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa na morzu i w porcie umożliwi ocenę wymogów związanych z dostępem do portu oraz przeanalizowanie kwestii opracowania europejskiego modelu wielofunkcyjnych kart dostępu.

6. PRACA W PORTACH

6.1. Dialog

W europejskich portach istnieją różne modele przeładunku. Komisja uważa, że dialog pomiędzy zainteresowanymi stronami może istotnie przyczynić się do większego wzajemnego zrozumienia i skutecznego zarządzania zmianą. W tym kontekście dialog pomiędzy partnerami społecznymi może być szczególnie istotny dla zwiększenia liczby i jakości miejsc pracy w sektorze portowym. Komisja z zadowoleniem przyjmuje wszelkie inicjatywy mające na celu podejmowanie lub wspieranie dialogu pomiędzy zainteresowanymi stronami na różnych poziomach, w tym również inicjatywy, które już zostały podjęte przez niektóre porty na poziomie lokalnym i służą jako wzorce „najlepszych praktyk”. Przykładem tego są niedawno zawarte umowy pomiędzy wszystkimi stronami zainteresowanymi w portach w Dunkierce i Valetcie. Komisja będzie ponadto zachęcać do zorganizowanego dialogu społecznego na poziomie europejskim.

Komisja będzie zachęcać do ustanowienia komitetów dialogu sektorowego promujących dialog na szczeblu europejskim między partnerami społecznymi w portach w rozumieniu decyzji Komisji 98/500/WE²⁸.

Jeżeli powołany zostanie taki komitet, Komisja będzie zachęcała partnerów społecznych do czynnego udziału w zarządzaniu zmianą, modernizacji oraz zwiększaniu liczby i jakości miejsc pracy.

6.2. Szkolenia

Nie istnieją obecnie konkretne przepisy wspólnotowe w zakresie szkoleń dla pracowników portów. Komisja zdaje sobie sprawę z faktu, że szkolenia nabrały pierwszorzędного znaczenia dla bezpieczeństwa i sprawności eksploatacji portów. Urządzenia portowe to obecnie zaawansowane pod względem technologicznym i często skomplikowane narzędzia. W konsekwencji praca w portach zmieniła się i – jak wykazały konsultacje – należy wprowadzić zestaw wspólnych wymogów w zakresie szkolenia pracowników portów na poziomie wspólnotowym. Zwiększy to również mobilność pracowników europejskich portów poprzez wzajemne uznawanie ich kwalifikacji.

²⁸ Decyzja Komisji 98/500/WE

Na poziomie wspólnotowym, dyrektywa 89/391/EWG²⁹ (dyrektywa ramowa) określa zasady szkoleń pracowniczych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, które w pełni dotyczą pracy w portach. W związku z tym dyrektywa 89/391/EWG nakłada na pracodawcę obowiązek zapewnienia każdemu pracownikowi odpowiedniego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Komisja zaproponuje wzajemnie uznawanie ramowych szkoleń pracowników portowych w różnych dziedzinach działalności portowej.

6.3. Bezpieczeństwo i higiena pracy

Na poziomie Unii Europejskiej, ogólne przepisy ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników w pracy są określone we wspomnianej powyżej dyrektywie ramowej, która została uzupełniona przez 19 dyrektyw dotyczących poszczególnych sektorów i zagrożeń. Większość z tych dyrektyw dotyczy pracy w portach. Dla poprawy warunków pracy konieczne jest przestrzeganie i egzekwowanie wszystkich tych przepisów.

Ponadto w lutym 2007 r. Komisja przyjęła komunikat³⁰ promujący między innymi kulturę zapobiegania zagrożeniom w pracy, który został wsparty rezolucją Rady³¹. Komunikat ten dotyczy portów, tak jak każdego innego środowiska pracy.

Należy zauważyć, że w portach nadal zdarza się sporo wypadków przy pracy, w tym również wypadki śmiertelne³².

Komisja będzie ściśle monitorować wprowadzanie w portach wspólnotowych zasad w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Komisja, wykorzystując metodologie ESAW³³ i EODS³⁴ wprowadzone przez Komisję (EUROSTAT)³⁵, będzie również uważnie obserwować należyte gromadzenie danych statystycznych odnoszących się do wypadków.

III. WNIOSEK

Niniejszy komunikat określa ramowe założenia oraz szereg związanych z nimi działań do realizacji w ramach europejskiego transportu morskiego, między innymi szeroko zakrojony dialog oraz interpretacje wyjaśniające odpowiednie przepisy wspólnotowe. Jego rolą jest pomoc w nasileniu działań, tak aby europejskie porty mogły stawić czoła wyzwaniom przyszłości, przyciągać nowe inwestycje i w pełni przyczynić się do rozwoju współmodalnego. Komisja apeluje do wszystkich publicznych i prywatnych zainteresowanych stron o poparcie tego podejścia i oczekuje kontynuacji dialogu w celu zapewnienia jak najbardziej harmonijnego rozwoju portów unijnych.

²⁹ Dyrektywa Rady 89/391/EWG, art. 12.

³⁰ COM(2007)62.

³¹ Rezolucja Rady Dz.U. C 145 z 25.6.2007, str. 1.

³² Trzy wypadki śmiertelne w trakcie sześciomiesięcznego procesu konsultacji.

³³ Skrót ESAW oznacza europejskie statystyki wypadków przy pracy.

³⁴ Skrót EODS oznacza europejskie statystyki chorób zawodowych.

³⁵ Patrz COM(2007)46.