

## Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru na téma „Sociální politika v rámci celoevropského režimu vnitrozemské plavby“

(2006/C 24/15)

Dne 1. července 2004 rozhodl Evropský hospodářský a sociální výbor v souladu s ustanoveními článku 29 odst. 2 svého Jednacího řádu, že vypracuje stanovisko na téma: „Sociální politika v rámci celoevropského režimu vnitrozemské plavby“.

Specializovaná sekce „Doprava, energetika, infrastruktura, informační společnost“, jež byla pověřena přípravnými pracemi k tomuto tématu, přijala své stanovisko dne 15. června 2005. Zpravodajem byl pan ETTY; spoluzpravodajem byl pan SIMONS.

Na plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 28. a 29. září 2005 (jednání ze dne 29. září 2005) přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 92 hlasy pro, 7 hlasy proti a 12 členů se zdrželo hlasování.

### 1. Úvod

1.1 Stanovisko z vlastní iniciativy z roku 2004<sup>(1)</sup>, vycházející z ambice Evropské komise rozvinout velký potenciál vnitrozemské plavby, bylo zaměřeno na aktuálně platné roztržité právní předpisy. Toto stanovisko zdůrazňovalo, že je nutné harmonizovat a sjednotit legislativu, zejména s ohledem na skutečnost, že rozšíření Unie může způsobit ještě více komplikací než dříve. V této souvislosti bude třeba uvést do souladu a přiblížit režim Rýna a Dunaje. V rámci nové politiky Evropské komise se stanovil cíl nalézt rovnováhu mezi jednotlivými druhy dopravy. V tomto ohledu je vnitrozemská plavba považována za prostředek, který učiní trh dopravy vyváženějším. Aby bylo možné plně využít potenciálu tohoto druhu dopravy, je třeba odstranit řadu překážek, které stále brání tomuto odvětví plně se rozvinout.

1.2 Co se týká problematiky sociální politiky a situace na trhu práce, toto stanovisko zejména zdůraznilo:

- princip volného pohybu pracovníků a související koordinaci sociální bezpečnosti;
- nedostatek kvalifikovaných pracovníků v odvětví vnitrozemské plavby v 15 „starých“ členských státech oproti velkému nadbytku v „nových“ a budoucích členských státech;
- nerovnosti v požadavcích na kvalifikaci a zkoušky a potíže vznikající při přijímání a volném pohybu pracovníků v režimech Rýna a Dunaje, které jsou odlišné, pokud jde o posádky lodí (včetně rozdílů mezi závaznými předpisy a doporučeními);
- vazbu mezi předpisy pro posádku a technickými požadavky, které musí lodě splňovat;

<sup>(1)</sup> Toto stanovisko z vlastní iniciativy navazovalo na stanovisko z vlastní iniciativy „K celoevropskému režimu říční dopravy“ – Úř. věst. C 10, 14.1 2004, s. 49

- potřebu harmonizovat výcvikové kurzy, aby bylo možné harmonizovat evropskou legislativu v oblasti lodních posádek;

- potenciální problémy v komunikaci mezi členy posádek a mezi různými aktéry evropských plavebních cest, a také vůle tyto problémy řešit a tím přispívat k větší bezpečnosti;

- předpisy pro Rýn jsou platné pro všechny členy posádek (zaměstnance i nezávislé pracovníky) a neobsahují žádné zvláštní ustanovení pro zaměstnance, zatímco předpisy Společenství se soustředí na ochranu pracovníků a neberou v úvahu zvláštní okolnosti vnitrozemské plavby ani existující legislativu týkající se posádek lodí. Je zapotřebí sociálního dialogu na úrovni Společenství, aby bylo možné harmonizovat tyto režimy.

### 2. Obecné připomínky

2.1 Technické a sociální předpisy týkající se odvětví vnitrozemské plavby byly mezi sebou vždy úzce propojeny. To se vztahuje zejména na předpisy pro posádku, které se v úzkém spojení s technickými požadavky pro lodě týkají jednak obecné bezpečnosti a jednak ochrany pracovníků.

2.2 Technické předpisy pro Rýn byly stanoveny v Aktu z Mannheimu, který zřídil úřad Centrální komise pro rýnskou plavbu (CCNR) se sídlem ve Štrasburku. Některé členské státy aplikovaly tyto předpisy na všechny své plavební cesty.

Jestliže se bere v úvahu Bělehradská úmluva o režimu plavby na Dunaji, která má rozdílný charakter v tom, že Komise pro Dunaj formuluje doporučení a nikoli pravidla, a přidáme-li k těmto nástrojům omezenou formu legislativy Společenství, je možné hovořit o komplikované směsici předpisů v Evropě.

Akt z Mannheimu by se mohl stát jedním ze základních kamenů evropské legislativy v oblasti vnitrozemské plavby na vyzrálém technickém základě.

2.3 Kromě předpisů pro posádku jsou hlavními sociálními aspekty vnitrozemské plavby, kterými se zabývají předpisy CCNR, doba plavby lodí a doba odpočinku členů posádky.

2.4 Státy povodí Dunaje v současné době revidují Bělehradskou úmluvu s cílem udělit Komisi pro Dunaj pravomoci srovnatelné s pravomocemi CCNR. Revidovaná úmluva by měla být co nejdříve přijata. Všechny zainteresované země se mohou tohoto procesu zúčastnit.

2.4.1 S ohledem na rostoucí ekonomické zájmy (doprava na Dunaji rychle expanduje) považují státy povodí Dunaje tuto problematiku za prioritní, Komise pro Dunaj stanovila čtyři hlavní cíle:

- a) vzájemné uznávání diplomů, odborných kvalifikací a technických osvědčení,
- b) ekvivalence parametrů pro vnitrozemskou plavbu,
- c) otevřenost evropského trhu pro vnitrozemskou plavbu a
- d) integrace sociálních politik.

2.4.2 Závažným problémem pro plavbu po Dunaji je relativně špatný stav údržby dunajské flotily. Tento problém je vysvětlován zejména zastaralou výstavbou a vybavením a také dlouhým nepoužíváním z důvodů blokády v Novem Sadu.

Vnitrozemská plavba ve státech povodí Rýna čelí značnému nedostatku personálu pocházejícího z těchto států.

2.4.3 Podle Komise pro Dunaj, kromě toho, že Bělehradská úmluva formuluje doporučení, neexistují žádné výrazné rozdíly v technických požadavcích a sociálních předpisech mezi režimy Rýna a Dunaje. Ve velké míře jsou aspekty sociální politiky vnitrozemské plavby na Dunaji řízeny národními legislativami a kolektivními dohodami.

Komise pro Dunaj se domnívá, že hlavní problém v sociální rovině spočívá ve výrazném omezení přístupu kapitánů ze zemí povodí Dunaje do zemí povodí Rýna.

2.4.4 Komise pro Dunaj nikdy neprovedla srovnávací studii legislativy a sociálních předpisů vnitrozemské plavby v členských státech. Tento aspekt vnitrozemské plavby zjevně nezbuzoval až do dnešní doby zájem, třebaže se přece jen jedná o faktor, který hraje roli při jednáních v oblasti konkurenceschopnosti.

2.5 Hlavními sociálními problémy, kterým čelí pracovníci říční plavby v členských státech povodí Rýna a Dunaje, jak byly stanoveny zaměstnaneckými odbory, jsou kromě otázek souvisejících s posádkami a pracovní dobou a dobou odpočinku

rozdíly mezi národními ustanoveními sociální bezpečnosti a také nedostatečné znalosti různých národních právních předpisů a kolektivních dohod.

Zaměstnavatelé ve státech povodí Rýna se domnívají, že jejich hlavní problémy v sociální oblasti souvisejí s neohebností a složitostí předpisů a také s rozdíly mezi národními legislativami. Tyto problémy značně ovlivňují jejich konkurenceschopnost a vedou některé podniky k tomu, aby vyhledávaly tu nejpříjemnější legislativu a/nebo přeložily svůj personál s cílem obejít profesní a sociální povinnosti. Snaží se proto vytěžit z rozdílů mezi platy a poplatky za sociální pojištění.

2.6 Přibližně 40 000 osob je zaměstnáno v tomto odvětví; 30 000 ve „starých“ členských státech EU a 10 000 v „nových“, z čehož asi 3 000 pracuje v současnosti na Rýnu. Mezi osobami pracujícími v odvětví vnitrozemské plavby ve „starých“ členských státech je přibližně polovina zaměstnanců, zatímco druhá polovina má statut nezávislých pracovníků.

2.7 V rámci CCNR jsou sociální partneři konzultováni, pokud jde o problematiku v oblasti sociální politiky. Zaměstnanecké odbory však tyto konzultace považují za nedostačující.

Takovéto konzultace ve státech povodí Dunaje neexistují. Většina zaměstnanců se sdružuje v odborech, ale ze strany zaměstnavatelů se jedná o přechodný stav kvůli procesu privatizace.

2.7.1 Sociální dialog mezi zaměstnanci a zaměstnavateli v odvětví vnitrozemské plavby je ve „starých“ členských státech EU málo rozvinutý a prakticky neexistuje v nových členských státech ani v kandidátských zemích. Pro skutečný sociální dialog jsou nutné nezávislé, reprezentativní zaměstnavatelské a zaměstnanecké organizace. Tomuto aspektu by měla být ve státech povodí Dunaje bezpodmínečně věnována pozornost.

2.7.2 To, spolu s dlouhotrvající dominancí legislativy a technických předpisů vysvětluje, proč byl lidský faktor ve vnitrozemské plavbě po dlouhou dobu podceňován. Majitelé lodí mají v tomto ohledu následující názor. U většiny lodí vnitrozemské plavby, které jsou v soukromém vlastnictví, bylo vždy v zájmu majitelů, aby kontrolovali všechna provozní rizika, zejména lidský faktor. To rovněž vysvětluje, že potřeba legislativy týkající se požadovaných kvalifikací byla relativně nízká v porovnání s ostatními odvětvími dopravy.

2.8 Existuje možnost pozitivních změn v této oblasti vzhledem k rostoucímu zájmu o posilování úlohy vnitrozemské plavby v budoucí evropské dopravní politice a o zvyšování soudržnosti mezi různými režimy vnitrozemské plavby? Tři zprávy uveřejněné v nedávné době a významná evropská konference, které se všechny zabývaly budoucností tohoto odvětví, si to nemyslí.

2.8.1 Zpráva CCNR nazvaná „Lodě budoucnosti“<sup>(2)</sup> zkoumá budoucnost vnitrozemské plavby, a to zejména z technologického hlediska.

2.8.1.1 Co se týká sociálních otázek, tato zpráva se téměř výlučně zaměřuje na budoucnost kapitánů vystupujících jako „operátoři“, kterým bude svěřeno pouze několik málo fyzických úkolů, ale kteří budou muset umět v naléhavých případech adekvátně reagovat. V současné době není tato perspektiva realistická, ale umožňuje upoutat pozornost na silný vliv technologického vývoje na sociální kontext vnitrozemské plavby. Na základě této teorie zpráva prosazuje pro toto odvětví aktivní sociální politiku.

2.8.1.2 Podle obrazu předloženého v této zprávě se zdají být potřeby odvětví omezené pouze na vysoce kvalifikované zaměstnance, což také není realistické. Pracovní příležitosti pro méně kvalifikované zaměstnance by se mohly snížit, ale odvětví vnitrozemské plavby se v žádném případě zcela neobejde bez této kategorie zaměstnanců.

2.8.1.3 Pokud jde o trh práce, zpráva se zmiňuje o významu pravidelného volného času, širší nabídce funkcí a mobility pracovních sil.

2.8.2 Zpráva PINE<sup>(3)</sup> dává představu o budoucnosti vnitrozemské plavby z ekonomického úhlu pohledu. Základní otázka sociální politiky, kterou se zpráva zabývá, se týká vlivů volného pohybu pracovníků v rámci EU na finanční a ekonomické parametry tohoto odvětví.

Zpráva se rovněž dlouho zabývá problémem, který představuje současný a budoucí nedostatek personálu v odvětví vnitrozemské plavby.

2.8.3 Zpráva EFIN<sup>(4)</sup> zkoumá možnost hlavního rámce spolupráce zahrnujícího dotyčné státy a instituce. EHSV se bude zabývat ve zvláštním stanovisku návrhy vypracovanými v této zprávě. Úlohou sociálních partnerů se tato zpráva vůbec nezabývá, což naznačuje, že není považována za podstatnou pro otázky, které jsou zde řešeny.

2.8.4 Na kongresu o pravomocích vnitrozemské plavby, který se konal ve dnech 10. – 12. listopadu 2004 v Haagu a byl organizován nizozemským předsednictvím EU s cílem vyzdvihnout příspěvek vnitrozemské plavby na ekonomický růst a na pokrok společnosti obecně, byly sociální aspekty opět znovu vzpomenu.

(2) Konečná zpráva CCNR Centrální komisi, *Lodě budoucnosti*, 2002.

(3) „Perspektivy vnitrozemské plavby v rozšířené Evropě“ (březen 2004), studie vyžádaná Evropskou komisí.

(4) „Evropský rámec vnitrozemské vodní dopravy. Nový institucionální rámec vnitrozemské vodní dopravy v Evropě“ (2004). Tato zpráva byla uveřejněna na žádost nizozemské vlády s podporou Německa, Belgie, Francie a Švýcarska.

2.9 Zdá se, že obsah tří studií a také diskuse vedené na výše uvedené konferenci ilustrují, že vlády a mnoho osob aktivních v tomto odvětví stále považuje otázky sociální politiky za okrajovou záležitost pro vnitrozemskou plavbu.

Další ilustrací je skutečnost, že sociální partneři tohoto odvětví nebyli nijak vyzváni k účasti na studiích ani na konferenci. Co se týká zprávy PINE, Evropská komise dobře zapojila sociální partnery do její realizace; nicméně, jak již bylo poznamenáno, sociálním otázkám byla věnována pouze relativně nízká pozornost, zatímco sociální partneři (a jistě také zaměstnanecské odbory) je považují za velmi důležité.

2.10 V předchozím stanovisku nazvaném „K celoevropskému režimu říční plavby“ Výbor nezkoumal podrobněji sociální politiku odvětví, vzhledem k jeho složité struktuře, ale odkázal čtenáře na toto doplňující stanovisko. Výše uvedené poznámky představují tedy dodatečné argumenty, aby bylo možné se blíže podívat na tuto problematiku. Je nejvyšší čas, aby byla sociální politika osvobozena od trvalé dominance technických otázek a zacházelo se s ní vyváženějším způsobem při plném zapojení všech zainteresovaných stran jak ve státech povodí Rýna, tak ve státech povodí Dunaje, ve „starých“ a „nových“ členských státech a také v kandidátských zemích, a tam, kde je to vhodné, rovněž v ostatních zainteresovaných zemích.

### 3. Zvláštní připomínky

3.1 Výbor má na mysli sociální politiku s obsáhlým jednotným jmenovatelem, který ale zároveň nechává prostor pro regionální příp. místní specifika. Sociální partneři musí být do této politiky zapojeni.

#### 3.2 Předpisy pro posádku

3.2.1 Základy legislativy pro posádku v členských státech CCNR se nacházejí v kapitole 23 předpisů pro kontrolní lodě na Rýnu, na základě kterých byla velikost a složení posádky stanovena podle klasifikace lodí a doby denní plavby. Je velmi důležité řádně kontrolovat dodržování předpisů pro posádku. V praxi by se zdálo, že někdy dochází k přestupkům.

3.2.2 Již dvacet let se Evropská komise snaží vytvořit evropský nástroj. Do dnešní doby však nedošlo k výraznějšímu pokroku, což je možné částečně vysvětlit přáním vyjádřeným před několika lety dotyčnými členskými státy, aby se nejdříve vyčkalo, až bude přepracována kapitola 23. Zamýšlený evropský nástroj by měl pokrýt předpisy týkající se složení posádek, doby plavby lodí a také povinné doby odpočinku členů posádky.

3.2.3 Ve státech povodí Rýna jsou předpisy pro posádku zdrojem sporů mezi vládami a zaměstnavateli či nezávislími pracovníky na straně jedné a zaměstnaneckými odbory na straně druhé. Podle odborů nejsou revidované předpisy pro členy posádky z července 2002, vypracované CCNR, adekvátní. Jsou toho názoru, že minimálních ustanoveních pro posádky je malý počet a že požadavky na odborné vzdělávání a kvalifikaci jsou neuspokojivé. Podle nich tyto předpisy, v kombinaci s pracovní dobou a dobou odpočinku předpokládanou v současnosti, představují nebezpečí pro bezpečnost vnitrozemské plavby.

Organizace zaměstnavatelů tvrdí, že existující předpisy pro posádky plně přispívají k bezpečnosti tohoto odvětví. Domnívají se, že je žádoucí zvýšit flexibilitu, což by mohlo zjednodušit příchod zaměstnanců z jiných námořních odvětví. Požadavky na posádku pro lodě s ultramoderním vybavením by mohly být sníženy.

3.2.4 Co se týká režimu Dunaje, zdá se, že minimální předpisy pro posádku nepředstavují problém. Příslušné texty Bělehradské úmluvy se převážně vztahují na kapitány a mechaniky, ale téměř se nezmiňují o členech posádky nižší kategorie. V porovnání s ekvivalentními kategoriemi členů posádky ve státech povodí Rýna je úroveň vzdělání kapitánů a mechaniků vyšší.

Státy povodí Dunaje mají v úmyslu zahájit v roce 2005 činnosti vedoucí ke sjednocení národních předpisů týkajících se posádek a rovněž chtějí zahrnout organizace zaměstnavatelů jako pozorovatele. Podle Komise pro Dunaj „zaměstnavatelé budou zastupovat své zaměstnance“. Přesně s tím však nesouhlasí zaměstnanecké odbory v jednotlivých zemích.

3.2.5 Ve státech povodí Rýna není řídkým jevem, že předpisy pro posádku jsou porušovány, což podle odborů posiluje jejich obavy o bezpečnost. V odvětví vnitrozemské plavby nejsou kontroly dodržování těchto pravidel v praxi početné.

Organizace zaměstnavatelů a nezávislých pracovníků se domnívají, že je důležité správně aplikovat předpisy pro posádku, nikoli pouze pro zaručení bezpečnosti, ale také pro zaručení spravedlivé soutěže. Zároveň zdůrazňují skutečnost, že tyto předpisy musí být formulovány takovým způsobem, aby bylo možné stimulovat inovace v odvětví vnitrozemské plavby, místo aby byly tyto inovace bržděny.

### 3.3 Pracovní doba a doba odpočinku

3.3.1 Jak již bylo uvedeno dříve, doba plavby lodí a doba odpočinku členů posádky představuje základní prvky sociální politiky režimu Rýna. Existující předpisy berou v úvahu pouze odpracované hodiny, kdy je loď v provozu, a nikoli skutečně odpracované hodiny. Důsledkem je, že skutečně odpracované hodiny nejsou brány při kontrolách v úvahu.

3.3.2 Pracovní doba, která je tvořena velmi dlouhými hodinami práce za den, je spíše pravidlem než výjimkou v odvětví vnitrozemské plavby. Posádka obvykle zůstává na palubě lodí

po pevně stanovenou dobu (např. čtrnáct dní), avšak někteří členové posádky žijí na palubě permanentně. Zatímco příslušné předpisy přesně vymezují dobu odpočinku, musí být posádka k dispozici (v každém případě přichystaná) během své doby odpočinku.

3.3.3 Po konzultaci s CCNR se zaměstnanecké odbory ohradily proti skutečnosti, že kontroly zahrnují pouze dobu plavby lodí a nikoli skutečně odpracované hodiny. Tyto námitky však byly z velké části smluvními státy ignorovány.

3.3.4 Pracovní doba není definována v legislativě ani v současných předpisech pro vnitrozemskou plavbu (které platí zároveň pro nezávislé pracovníky i pro zaměstnance). Legislativně ve státech povodí Rýna nekorektním způsobem nahlíží na dobu, během které jsou lodě v provozu, na složení posádky a na dobu odpočinku posádky.

3.3.4.1 Podle zainteresovaných stran evropská směrnice o úpravě pracovní doby (v současné době v revizi) nedostatečně upravila zvláštní podmínky převládající v odvětví vnitrozemské plavby. Z tohoto důvodu vznesly odbory připomínky. Sociální partneři tohoto odvětví na evropské úrovni se zavázali vyzdvihnout jako prioritu dosažení dohody v této problematice v rámci sociálního dialogu, který se dostal do stavu letargie a v současnosti opět ožívá.

3.3.5 Na Rýnu a také na některých plavebních cestách ve státech povodí Rýna je minimální doba odpočinku během dvaceti čtyř hodin osm hodin, přičemž šest hodin musí být bez přerušení.

3.3.6 Na Dunaji neexistuje předpis definující dobu, během které jsou lodě v provozu, či předpis pro posádku. V praxi je minimální počet posádky čtyři osoby. S takovouto posádkou může být loď v provozu dvacet čtyři hodin. Neexistují žádné závazné předpisy týkající se doby odpočinku.

3.3.7 Rozdíl existující mezi různými předpisy v oblasti evropské vnitrozemské plavby vyžadují společné minimální normy. Pro tento záměr může mít velký význam např. i dohoda, o kterou usilují sociální partneři a která je zmiňována v odstavci 3.2.4.1.

Za účelem vytvoření spravedlivých podmínek je nezbytné mít podobné předpisy pro plavbu na Rýně, na Dunaji a jiných vodních cestách. Dále by měly být tyto předpisy vzájemně kompatibilní a transparentní.

### 3.4 Zdraví a bezpečnost na pracovišti

3.4.1 Stejně jako ostatní prvky současné sociální politiky v odvětví vnitrozemské plavby jsou předpisy týkající se zdraví a bezpečnosti na pracovišti úzce spjaty s technickými požadavky lodí. Předpisy v této oblasti jsou z velké části pevně stanoveny v předpisech pro kontrolní lodě na Rýnu a související národní legislativou ve formě předpisů pro stavbu a vybavení lodí.



3.4.2 Co se týká ochrany zaměstnanců, existují v této oblasti ustanovení ve směrnici EU o bezpečnosti a ochraně zdraví na pracovišti. Tyto nástroje zavazují zaměstnavatele, aby provedl posouzení a hodnocení rizik. Tento závazek není vždy v odvětví vnitrozemské plavby dodržován.

3.4.3 Evropská legislativa v oblasti zdraví a bezpečnosti je kritizována některými pracovníky tohoto odvětví, kteří jí vyčítají, že nebere v úvahu některé důležité skutečnosti a některé zvláštní okolnosti vnitrozemské plavby a že není propojena s legislativou existující pro oblast, která pokrývá všechny členy posádky. Směrnice se v podstatě omezují na ochranu zaměstnanců a nejsou platné pro nezávislé pracovníky. V silniční dopravě byla např. vydána specifická směrnice o úpravě pracovní doby na základě článku 71 a článku 137 odst. 2 Smlouvy o ES<sup>(5)</sup>.

### 3.5 Pracovní inspekce

3.5.1 Kromě jednotného a vymahatelného předpisu je důležitá existence opravdové, pravidelné a kompetentní inspekce v tomto odvětví, kde mnoho nezávislých pracovníků (či osob majících statut, který se jim přibližuje) pracuje bok po boku se zaměstnavateli, kteří disponují pracovní silou dostávající mzdu, což je situace, která v sobě nese riziko snížení ochrany poslepu uvedené skupiny pracovníků a spravedlivé soutěže.

3.5.2 Pracovní inspekce ve vnitrozemské plavbě je však omezená a čelí potížím specifickým pro toto odvětví. Jedním z konkrétních problémů, kterým musí inspekce čelit, je situace, která je dosti unikátní na palubě lodí, kdy narozdíl od skutečnosti ve většině ostatních odvětví ekonomické činnosti je obtížné oddělit soukromý a pracovní život. Vezmeme-li v úvahu tuto situaci, je běžné, že je s inspektory zacházeno neochotně.

3.5.3 V některých zemích objevila inspekce vážné nedostatky (Německo a Švýcarsko jsou relativně kladnou výjimkou, pokud jde o státy povodí Rýna). Inspekční služby musí bojovat s nedostatkem personálu. Zejména v Nizozemsku a Belgii má tento nedostatek za následek, že inspekční kontroly jsou velmi řídké (v praxi jedna inspekce každé dva až tři roky na každé lodi). Dále je vhodné poznamenat, že stavba a vybavení lodí podléhají kontrole národní plavební inspekce a že provádění legislativy je vymáháno říční politikou.

Na Dunaji takovéto inspekce prakticky neexistují.

3.5.4 Nejsou to pouze právní požadavky, které nejsou mnohými osobami tohoto odvětví dodržovány, ale jedná se rovněž o kolektivní pracovní smlouvy.

3.5.5 Při každé rozsáhlejší inspekci jsou na mnoha lodích odhaleny přestupky proti předpisům.

<sup>(5)</sup> Směrnice 2002/15/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. března 2002 k úpravě pracovní doby osob, které pracují jako řidiči v oblasti silniční dopravy. Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35-39.

3.5.6 Navzdory pověsti o relativní bezpečnosti vnitrozemské plavby jakožto druhu dopravy samozřejmě dochází k nehodám. Evidence nehod se však omezuje pouze na smrtelné nehody a jiné katastrofy. Neexistuje jednoznačná definice nehody ve vnitrozemské plavbě. Vzhledem k nárůstu vnitrozemské plavby a bereme-li v úvahu předchozí skutečnosti o dodržování předpisů pro posádku v praxi, vyžadají si tyto otázky větší pozornost všech stran majících zájem na rozvoji tohoto druhu dopravy v budoucnosti.

### 3.6 Vzdělávání/školení/zkoušky

3.6.1 Pro zabezpečení zaměstnání v tomto odvětví v budoucnosti a pro zachování jeho pověsti o relativní bezpečnosti je důležité se zaměřit na vzdělávání a školení. To si vyžadá zavedení jasných a společných vzdělávacích norem a také striktní dodržování těchto norem.

Ve státech povodí Dunaje je úroveň vzdělání relativně vysoká (zejména u kapitánů). Pokud jde o státy povodí Rýna, existují značné rozdíly v kvalitě.

Z tohoto důvodu se zdá být nutné zavedení společných minimálních norem, nejlépe na celoevropské úrovni.

3.6.2 CCNR se zavázala, že zahájí přípravy pro vypracování jednotných profilů pro funkce lodníka a důstojníka. Sociální partneři budou do těchto příprav zapojeni. Tyto profily očekávané pro rok 2005 by mohly sloužit jako základna pro harmonizaci odborného vzdělávání v evropských státech s vnitrozemskou plavbou. Tímto bude také podporováno vzájemné uznávání pracovní kvalifikace.

3.6.3 V rámci sektorového sociálního dialogu byly v nedávné době od nových členských států EU získány informace týkající se vzdělávání v odvětví vnitrozemské plavby.

3.6.4 Harmonizace vzdělávání musí jít ruku v ruce s rozvojem vnitrozemské plavby, aby bylo toto odvětví zajímavou pracovní příležitostí pro mladé lidi.

### 3.7 Komunikace

3.7.1 Zpráva PINE zaznamenala, že existují nedostatky v jazykových schopnostech a znalostech zahraničních plavebních cest, což je způsobeno migrací pracovníků a nárůstem mezinárodní dopravy mezi východem a západem. Tyto nedostatky mohou mít za následek zvýšení rizika, pokud jde o bezpečnost vnitrozemské plavby.

3.7.2 Možná je načase zavést společný jazyk pro vnitrozemskou plavbu v rámci mezinárodní dopravy na Rýně a Dunaji, a to pro komunikaci mezi loděmi a pro komunikaci mezi loděmi a pevninou.

### 3.8 Sociální dialog

3.8.1 Příspěvek sociálních partnerů při formulování sociální politiky v odvětví vnitrozemské plavby, prostřednictvím CCNR a Komise pro Dunaj, je velmi omezený. Tato situace je neuspokojivá a především sociální partneři by se jí měli snažit změnit. Nicméně, vlády členských států, které mají do dnešní doby malý zájem naslouchat, co jim sociální partneři říkají, budou muset přehodnotit svůj postoj.

3.8.2 Při rozvoji sociálního rozměru politiky vnitrozemské plavby pro rozšířenou EU, která se snaží nalézt novou rovnováhu v odvětví dopravy podporou vnitrozemské plavby, může Evropská komise mající silnou a osvědčenou tradici při konzultaci sociálních partnerů a sociálním dialogu, lépe uspět než CCNR či Komise pro Dunaj.

3.8.3 V této souvislosti je možné s uspokojením poznamenat, že sociální partneři zahájili sociální dialog, který byl v tomto odvětví léta v pozadí. K tomu došlo na základě rozhodnutí Evropské komise ve Výboru pro sociální dialog ve vnitrozemské plavbě, o které požádali sociální partneři.

Pokroky, ke kterým došlo v tomto výboru, jsou bohužel doposud dosti pomalé. Na jaře roku 2004 byly zahájeny práce týkající se organizace pracovní doby a první plenární zasedání se konalo v červnu 2005.

3.8.4 Dalším předmětem stanoveným jako priorita v sociálním dialogu je fungování evropského trhu práce v odvětví vnitrozemské plavby včetně volného pohybu pracovníků.

3.8.5 Sociální dialog je čistě záležitostí sociálních partnerů. S ohledem na tuto skutečnost by bylo smysluplné, aby Evropská komise pokračovala v podporování sociálního dialogu. Je možné uvažovat o vyžádání stanovisek od sociálních partnerů v odpovídajícím termínu, tzn. o stanovení konkrétního termínu.

3.8.6 Dohody mezi sociálními partnery na úrovni Společenství založené na článku 139 Smlouvy o ES mohou zavést zvláštní předpisy pro vnitrozemskou plavbu, aby tak byly respektovány speciální požadavky vnitrozemské plavby. Takové dohody na základě minimálních předpisů, které jsou vydávány Radou dle článku 137, přicházejí v úvahu pouze tehdy, jestliže se sociální partneři shodnou na tom, že jsou dodatečně specifické předpisy žádoucí.

## 4. Závěry a doporučení

4.1 EHSV je toho názoru, že je nejvyšší čas vytvořit sociální politiku Společenství pro vnitrozemskou plavbu, pokud možno v celoevropském kontextu. Tato politika by měla platit na všech evropských vodních cestách. Měla by vykazovat pokud možno obsáhlou a jednotnou základnu, která ovšem nechává prostor pro regionální či místní zvláštnosti. Sociální partneři zde musí být zapojeni.

4.2 Obecné připomínky formulované EHSV, pokud jde o právní režim vnitrozemské plavby v Evropě, musí být rozšířeny a fortiori na legislativu a sociální předpisy v tomto odvětví, které jsou neúplné a musí být odpovídajícím způsobem harmonizovány a sjednoceny, zejména s ohledem na skutečnost, že rozšíření EU může způsobit více komplikací než před květnem 2004.

4.3 Až do dnešní doby sociální politika vždy vzbuzovala pouze druhořadý zájem, pokud jde o vnitrozemskou plavbu. V podstatě je součástí legislativy a technických předpisů pro lodě. Je čas podpořit lidský faktor ve vnitrozemské plavbě a dát mu významnější statut.

4.4 To si vyžádá výrazné změny v přístupu všech zainteresovaných stran, zejména pokud jde o úlohu sociálních partnerů v rozvoji moderní sociální politiky a také v rozvoji činností vedoucích k modernizaci ostatních aspektů vnitrozemské plavby v Evropě.

4.5 Mnoho aspektů si vyžádá pečlivou analýzu a dobře připravené a vyvážené rozhodování. V současnosti se zdá, že nařízení pro posádku a pracovní doba a doba odpočinku jsou prioritními oblastmi, stejně jako nastolení aktivního sociálního dialogu.

4.6 Evropská komise je v dobrém postavení, aby mohla udělat pokrok v tomto procesu, opírajíc se o dlouhou tradici, zkušenosti a expertizu CCNR a Komise pro Dunaj. Při pohledu na fungování těchto dvou komisí po dlouhá léta, místo, které daly sociální politice ve svých pracích, a způsob, kterým doposud zapojovaly sociální partnery, je však jasné, že vyrovnávání a přibližování režimů Dunaje a Rýna nebude dostačující pro vytvoření optimálních podmínek pro rozvoj moderní sociální politiky v odvětví vnitrozemské plavby.

4.7 Při vypracovávání této nové sociální politiky pro vnitrozemskou plavbu v EU by měla Evropská komise úzce spolupracovat se sociálními partnery, CCNR a Komisí pro Dunaj. Tento přístup předpokládá, že členské státy CCNR a Komise pro Dunaj umožní svým institucím rozšířit svůj rozsah činností, aby zahrnovaly otázky sociální politiky a podle toho rozšířily svou kapacitu za účelem co nejúčinnější spolupráce s Evropskou komisí. Evropská komise by se měla snažit získat větší odborné vědomosti v oblasti vnitrostátní plavby.

4.8 Budeme-li se zabírat aktuálními problémy v oblasti sociální politiky v evropské vnitrozemské plavbě tímto způsobem, bude možné vytvořit v tomto odvětví režim schopný vyvážit charakteristiky a specifické problémy tohoto odvětví a zájmy všech, kteří zde pracují.

4.9 V tomto procesu přezkušování a revize je nejdůležitější vytvořit v tomto odvětví vyvážené podmínky a zvýšit jeho přitažlivost pro ty, kteří zde již pracují, a pro ty, kteří by si zde přáli pracovat v budoucnosti, zejména s ohledem na větší nárůst konkurence, a to nejen v odvětví vnitrozemské plavby, ale rovněž mezi vnitrozemskou plavbou a ostatními druhy dopravy.

4.10 Tento proces změn zabere spoustu času a vyžádá si úplné zapojení a angažování sociálních partnerů. Sociální dialog na sektorové úrovni (na národní i evropské úrovni) je nejdůležitějším nástrojem pro vybudování mostu mezi názory zaměstnavatelů, nezávislých pracovníků a zaměstnanců a cíli evropské politiky. Tato připomínka platí zejména pro legislativu a předpisy pro posádku a pracovní dobu a dobu odpočinku členů posádky.

4.11 Pro budoucnost evropské vnitrozemské plavby je bezpodmínečně nutné, aby byla všeobecnému a profesnímu

vzdělávání věnována větší pozornost. Sociální partneři by k tomuto měli přispět.

4.12 Dohody mezi sociálními partnery na úrovni Společenství založené na článku 139 Smlouvy o ES mohou vést ke zvláštním předpisům pro vnitrozemskou plavbu. O takovýchto dohodách je možno uvažovat pouze tehdy, jestliže se sociální partneři shodnou na tom, že zvláštní požadavky tohoto sektoru vyžadují doplňující ustanovení k minimálním předpisům, které vydala Rada dle článku 137.

V Bruselu dne 29. září 2005.

Předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND

### Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu Společného prohlášení Rady, Evropského parlamentu a Komise o rozvojové politice Evropské unie – „Evropský konsensus“

KOM(2005) 311 v konečném znění

(2006/C 24/16)

Dne 29. července 2005 se, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, Rada rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce „Vnější vztahy“, kterou Výbor pověřil přípravou prací na toto téma, přijala stanovisko dne 8. září 2005. Zpravodajem byl pan ZUFIAUR.

Na 420. plenárním zasedání, které se konalo dne 28. a 29. září (jednání ze dne 29. září 2005), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 84 hlasy pro, 5 hlasy proti a 6 členů se zdrželo hlasování.

## 1. Úvod

1.1 Iniciativa Komise a Rady **přepřerovat Prohlášení k rozvojové politice z roku 2000** a celkově přehodnotit budoucnost této politiky je ve všech ohledech velmi důležitá. Změny na mezinárodní scéně, nová stanoviska a shodné názory k tématu rozvojové politiky na mezinárodní úrovni a proměny v jádru Unie naznačují potřebu takového přehodnocení. Rostoucí potíže s rozvojovou zaostalostí, především v Africe, a nárůst rozdílů mezi jednotlivými zeměmi v souvislosti s globalizací jsou zároveň dalším důvodem, proč je přehodnocení rozvojové politiky Společenství na místě.

1.2 Mezi změny, k nimž došlo na mezinárodní úrovni a které nějak ovlivnily rozvojovou politiku, patří: zvýšení zájmu o bezpečnostní situaci po 11. září 2001, výsledky konference WTO v Doha v roce 2001 a proces, který následoval v rámci tzv. rozvojové agendy; nový mezinárodní konsensus týkající se rozvoje dosažený na vrcholné schůzce tisíciletí, který měl vliv na konferenci v Monterrey, Johannesburgu a Káhiře, týkající se

mimo jiné témat jako financování, životní prostředí, podpora rovnosti pohlaví či HIV/AIDS; proces harmonizace rozvojové politiky dárcovských zemí, započatý Výborem OECD pro rozvojovou pomoc (*Development Assistance Committee/DAC*), a konsolidace několika nových nástrojů pro plánování a provádění pomoci, jako např. strategické dokumenty pro boj proti chudobě (*Poverty Reduction Strategy Papers/PRSP*), sektorově zaměřená pomoc (*Sector-Wide Approaches/SWAP*) nebo rozpočtová podpora. Během nedávného fóra na vysoké úrovni o účinnosti pomoci, které se konalo v Paříži v březnu 2005, bylo dosaženo pokroku v tom, že dárcovské země podepsaly řadu závazných prohlášení o podílu (*ownership*), harmonizaci a správě založených na výsledcích a sdílené zodpovědnosti.

1.3 Vliv na tyto změny mají také nevýrazné výsledky, kterých bylo dosaženo u většiny údajů souvisejících s cíli stanovenými před pěti lety jako rozvojové cíle tisíciletí (RCT). Aby se předešlo nenaplnění těchto cílů ve lhůtě stanovené do roku 2015, je nutné, aby mezinárodní společenství přehodnotilo