

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse teemal “Sotsiaalpoliitika üle-euroopalises siseveetranspordi reguleerivas süsteemis”

(2006/C 24/15)

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee otsustas 1. juulil 2004 vastavalt töökorra artikli 29 lõikele 2 koostada arvamuse teemal: “Sotsiaalpoliitika üle-euroopalises siseveetranspordi reguleerivas süsteemis”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsiooni arvamuse võeti vastu 15. juunil 2005. Raportöör oli **hr Etty** ja kaasraportöör oli **hr Simons**.

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee võttis 420. täiskogu istungil 28. ja 29. septembri 2005 (29. septembri 2005. aasta istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 92, vastu hääletas 7, erapooletuks jäi 12.

1. Sissejuhatus

1.1 Arvestades Euroopa Komisjoni püüdlust anda siseveetranspordi suurele potentsiaalile arenguimpulss, keskendus 2004. aastal koostatud omaalgatuslik arvamuse (⁽¹⁾) praegusele killustunud õigussüsteemile. Arvamuses väljendati seisukohta, et õigusakte tuleb ühtlustada ja omavahel kooskõlla viia iseäranis nüüd, mil Euroopa Liidu laienemine võib põhjustada varasemast veelgi enam probleeme (Reini/Euroopa Liidu ja Doonau režiimid tuleb kooskõlastada ja teineteisega siduda). Euroopa Komisjoni uue poliitika üks eesmärk on saavutada uus tasakaal erinevate transpordiliikide vahel. Siseveetranspordi käsitleti seejuures ühe võimalusena tasakaalustatuma transpordituru loomiseks. Kõnealuse transpordiliigi potentsiaali täielikuks ärakasutamiseks tuleb kõrvaldada mitmed takistused, mis veel pärsivad sektori arengut.

1.2 Sotsiaalpoliitika ja tööturu olukorraga seotud küsimuste osas tõsteti arvamuses muuhulgas esile järgmised küsimused:

- töötajate vaba liikumise põhimõtte ja sellega seonduva sotsiaalkindlustuse kooskõlastamine;
- siseveetranspordi sektori oskustöölise vähesus 15 vanas Euroopa Liidu liikmesriigis ning nende liiga suur hulk uutes ja tulevastes liikmesriikides;
- kvalifikatsioonide ja hindamisnõuete erinevused Reini ja Doonau siseveetranspordi laevaperesid käsitlevates eeskirjades ning nendest tulenevad probleemid seoses töötajate värbamise ja vaba liikumisega (sealhulgas erinevused siduvates õigusaktides ja soovitusetes);
- laevaperedele kehtivate õigusaktide seos tehniliste nõuetega, millele peavad vastama laevad;
- vajadus ühtlustada koolituskavasid kui laevaperesid käsitlevate ühtlustatud Euroopa õigusaktide üht olulist elementi;

(¹) Käesolev omaalgatuslik arvamuse järgneb omaalgatuslikule arvamusele teemal “Liikumine siseveetranspordi üle-euroopalise süsteemi suunas” - ELT C 10, 14.1.2004, lk 49.

— võimalikud suhtlusprobleemid meeskonnaliikmete vahel ja Euroopa sisevetel laevandusega tegelevate erinevate osaliste vahel ning kõnealuste probleemide lahendamise vajadus, pidades seejuures silmas ohutuse suurendamist;

— Reinil kehtivad õigusaktid on kohaldatavad kõikidele laevapere liikmetele (nii palgatöötajatele kui ka füüsilisest isikust ettevõtjatele) ega sisalda eritingimusi palgatöötajate suhtes, samas kui Euroopa Liidu õigusaktid keskenduvad töötajate kaitsele ega arvesta siseveetranspordi valdkonnas töötavate laevaperede eriolukorda ega neid puudutavaid õigusakte. Kõnealuste õigusaktide omavahel kooskõlla viimiseks on vajalik ühenduse tasandil aset leidev sotsiaaldialog.

2. Üldised märkused

2.1 Siseveetranspordi käsitlevad tehnilised ja sotsiaalvaldkonna õigusaktid on traditsiooniliselt olnud omavahel tihedalt põimunud. See kehtib iseäranis laevaperesid /käsitlevate õigusaktide suhtes, mis olles tihedalt seotud laevale kehtestatud tehniliste nõuetega, käsitlevad nii üldist ohutust kui ka laevapere liikmete kaitset.

2.2 Reini laevaliiklust käsitlevad tehnilised eeskirjad on kehtestatud Mannheimi konventsioonis, mis kuulub Strasbourg'is asuva Reini navigatsiooni keskkomisjoni (edaspidi CCNR) pädevusse. Mõned liikmesriigid kohaldavad Reini laevaliiklust käsitlevaid õigusakte kõikidel veeteedel.

Arvestades, et lisaks eeltoodule kehtib Doonau laevaliiklusele ka teistsuguse aluspõhimõttega Belgradi konventsioon (Doonau komisjon annab soovitusi, mitte ei kehtesta eeskirju) ning lisaks veel piiratud määral Euroopa Liidu õigusaktid, siis on Euroopas tegemist õigusaktide tõelise segadusega.

Mannheimi konventsioon võiks tehniliste nõuete osas olla valminud Euroopa Liidu siseveetransporti käsitlevate õigusaktide nurgakiviks.

2.3 Lisaks laevaperesid käsitlevatele eeskirjadele tegeleb CCNR siseveetranspordi kõige olulisemate sotsiaalsete aspektidega, milleks on laevade sõiduaeg ja laevapere liikmete puhkeaeg.

2.4 Doonau-äärased riigid tegelevad praegu Belgradi konventsiooni ülevaatamisega, et anda Doonau komisjonile samasugune pädevus nagu on CCNRil. Muudetud konventsioon on kavas vastu võtta lähiajal. Kõik huvitatud riigid võivad siis konventsiooniga ühineda.

2.4.1 Pidades silmas kasvavaid majandushuve (liiklus Doonaul kasvab suure kiirusega), käsitlevad Doonau-äärased riigid kõnealust küsimust prioriteetsena. Doonau komisjonil on neli kesket eesmärki:

- a) patentide, kutsekvalifikatsioonide ja tehniliste sertifikaatide vastastikune tunnustamine;
- b) siseveetranspordi parameetrite võrdväarsus;
- c) Euroopa siseveetranspordituru avamine;
- d) sotsiaalpoliitika integreerimine.

2.4.2 Doonau laevaliikluse jaoks on oluline probleem jões kasutatava laevastiku suhteliselt halb tehniline seisukord. See on muuhulgas tingitud laevade ja varustuse vananemisest ning pikaajalisest alakasutusest seoses Novi Sadi blokaadiga.

Reini-äärsetes riikides on siseveetranspordi probleemiks nendest riikidest pärineva personali märkimisväärne puudus.

2.4.3 Doonau komisjoni arvates ei ole Reini ja Doonau režiimide tehniliste nõuete ja sotsiaalvaldkonna eeskirjade vahel suuri erinevusi, kui kõrvale jätta Belgradi konventsiooni soovituslik iseloom. Doonau osas on siseveetranspordiga seonduv sotsiaalpoliitika jäetud suurel määral riiklike õigusaktide pädevusse ja kollektiivläbirääkimiste otsustada.

Sotsiaalvaldkonnas näeb Doonau komisjon suurimat probleemi rangetes piirangutes, mis on kehtestatud Doonau-äärsetest riikidest pärinevatele kaptenitele Reinil töötamiseks.

2.4.4 Doonau komisjon ei ole kunagi läbi viinud siseveetranspordiga seotud sotsiaalvaldkonna õigusaktide ja liikmesriikides kohaldatavate eeskirjade võrdlevat uuringut. Ilmselt puudus siiani huvi siseveetranspordi kõnealuse aspekti vastu, samas on see siiski üks asjaolu, millel on mängida oma osa konkurentsivõimelises.

2.5 Ametiühingute arvates on suuremad sotsiaalsed probleemid, millega nii Reini- kui Doonau-äärsetes liikmesriikides tegutsevad siseveetranspordi sektori töötajad silmitsi seisavad, seotud laevaperesid käsitlevate eeskirjadega ning töö-

ja puhkeajaga, ent ka erinevustega riiklike sotsiaalkindlustusvaldkonna õigusaktide vahel ning ebapiisavate teadmistega erinevate asjaomaste riiklike õigusaktide ja kollektiivlepingute kohta.

Reini-äärsete riikide tööandjate arvates on peamiseks sotsiaalvaldkonna probleemideks, millega neil tuleb tegeleda, õigusaktide jäikus ja keerukus ning riikide õigusaktide vahelised erinevused. Kuna kõnealused tegurid avaldavad suurt mõju riikide konkurentsivõimele, siis on ettevõtteid, mis otsivad pidevalt soodsamaid õigusakte ja/või rakendavad oma personali mujal, et vältida tööjõu- ja sotsiaalkohustuste täitmist. Nad lõikavad niisiis kasu palga- ja sotsiaalkulude erinevusest.

2.6 Siseveetranspordi sektoris töötab umbes 40 000 inimest: 30 000 Euroopa Liidu vanades liikmesriikides ja 10 000 uutes liikmesriikides. Viimati nimetatutest töötab Reinil praegu umbes 3000 inimest. Umbes pooled vanades liikmesriikides siseveetranspordi sektoris töötavatest inimestest on palgatöötajad ja ülejäänud on füüsilisest isikust ettevõtjad.

2.7 CCNR konsulteerib sotsiaalpoliitikat puudutavates küsimustes sotsiaalpartneritega. Ametiühinguliikumine ei pea aga neid konsultatsioone piisavaks.

Doonau-äärsetes riikides selliseid konsultatsioone ei korraldata. Enamik töötajaid on astunud ametiühingutesse, ent tööandjate poolel valitseb erastamisprotsessist tulenev üleminekuolukord.

2.7.1 Siseveetranspordi sektoris on töötajate ja tööandjate vaheline sotsiaaldialoog vanades liikmesriikides vähearenenud ning Euroopa Liidu uutes liikmesriikides ja kandidaatriikides praktiliselt olematu. Tõelise sotsiaalse dialoogi seisukohalt on väga oluline, et oleksid olemas sõltumatud ja representatiivsed tööandjate ja töötajateorganisatsioonid. Doonumaades tuleb kõnealune punkt tähelepanu alla võtta.

2.7.2 Kõnealune asjaolu koos tehniliste eeskirjade pikaajalise domineerimisega selgitab, miks on siseveetranspordi sektoris pööratud pikka aega inimtegurile liialt vähe tähelepanu. Laevaomanikud näevad antud küsimust järgmiselt: Enamik siseveetranspordilaevu on eraomandis ja omanikud on alati olnud huvitatud kõikide tegevusriskide, sealhulgas inimteguri, kontrollimisest. Seetõttu on nõutavat kvalifikatsiooni käsitlevate õigusaktide vajadus olnud teiste transpordisektoritega võrreldes suhteliselt väike.

2.8 Kas siseveetranspordi valdkonnas on võimalusi positiivseteks muutusteks, arvestades kasvavat soovi suurendada selle rolli Euroopa Liidu tulevases transpordipoliitikas ja tagada siseveetranspordi erinevate korralduste suurem kooskõlastatus? Kõnealuse sektori tulevikku käsitletud kolm viimati avaldatud raportit ja Euroopa tasandil toimunud oluline konverents näivad viitavat vastupidisele tendentsile.

2.8.1 CCNri aruanne "Tuleviku laevad" ("Ships of the Future" ⁽²⁾) vaatleb siseveetranspordi tulevikku peamiselt tehnoloogiasest aspektist.

2.8.1.1 Sotsiaalküsimuste osas keskendub aruanne peaaegu täielikult ainult tulevasele kaptenile, keda kujutatakse "operaatorina" ja kellele on jäetud üksnes väga vähesed ülesanded, ent kes peab olema võimeline hädaolukordades adekvaatselt tegutseda. Hetkel ei ole tegemist realistliku pildiga, aga see juhib tähelepanu tugevale mõjule, mida tehnoloogia avaldab siseveetranspordi valdkonna sotsiaalküsimuste arengule. Eespool nimetatud väitest lähtuvalt soovib aruanne rakendada kõnealusel sektoris aktiivset sotsiaalpoliitikat.

2.8.1.2 Aruandes esitatud stsenaariumis tunduvad siseveetranspordi vajadused piirduvat kõrgelt haritud personaliga. Ka see ei ole realistlik. Ehkki tööhõivevõimalused võivad väheneda vähekvallifitseeritud töö osas, ei saa siseveetranspordi sektor siiski hakkama ilma nimetatud kategooria töötajata.

2.8.1.3 Tööturu osas nimetatakse aruandes regulaarse vaba aja olulisust, ülesannete valiku laiendamist ja tööjõu liikuvust.

2.8.2 PINE aruandes ⁽³⁾ visandatakse siseveetranspordi sektori tulevik peamiselt majanduse seisukohalt lähtuvalt. Peamine aruandes käsitletud sotsiaalpoliitiline küsimus on tööjõu vaba liikumise mõju sektori finants- ja majandusparameetritele Euroopa Liidus.

Lisaks pööratakse mõningat tähelepanu ka siseveetranspordi sektori praeguse ja tulevase tööjõupuudusega seonduvatele probleemidele.

2.8.3 EFIN aruandes ⁽⁴⁾ uuritakse üldise koostöövõrgustiku loomise võimalusi, mis hõlmaks asjaomaseid liikmesriike ja institutsioone. Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee käsitleb kõnealusel aruandes esitatud ettepanekuid eraldi lähitulevikus koostatavas arvamuses. EFIN aruandes ei käsitleta üldse sotsiaalpartnerite rolli ning tundub, et seda teemat peetakse aruandes arutuse alla tulnud küsimuste valguses ebaoluliseks.

2.8.4 Sotsiaalsed aspektid ei leidnud suurt tähelepanu ka Hollandi kui Euroopa Liidu eesistujariigi korraldatud kongressil "Siseveelaevanduse jõud" ("The Power of Inland Navigation") (Haag, 10.-12. november 2004), mille eesmärk oli juhtida tähelepanu siseveetranspordi panusele majanduskasvu ja ühiskonna arengu seisukohalt tervikuna.

⁽²⁾ CCNri lõplik aruanne keskkomisjonile, "Tuleviku laevad", 2002.

⁽³⁾ "Siseveelaevanduse väljavaated laienuvad Euroopas" ("Prospects of Inland Navigation within the enlarged Europe") (märts 2004), Euroopa Komisjoni tellitud uuring.

⁽⁴⁾ European Framework for Inland Navigation - Euroopa siseveetranspordi uus institutsionaalne raamistik (2004). Kõnealusel aruanne koostati Hollandi valitsuse ülesandel ja Belgia, Saksamaa, Prantsusmaa ja Šveitsi toetusel.

2.9 Eespool nimetatud kolme uuringu ja konverentsil peetud arutelude sisu viitab sellele, et valitsused ja paljud kõnealusel sektoris tegutsevad ettevõtjad peavad sotsiaalpoliitilisi küsimusi siseveetranspordis ikka veel marginaalseks.

Sama tõdemust kinnitab ka asjaolu, et ei autorid ega korraldajad ei kaasanud mingil viisil siseveetranspordi sektori sotsiaalpartnereid. Üheks erandiks on siin PINE aruanne. Euroopa Komisjon nimelt kaasas aruande koostamisse sotsiaalpartnerid, kuigi, nagu juba mainitud, pöörati suhteliselt vähe tähelepanu nende (ja kindlasti ametiühinguliikumise) jaoks väga olulistele sotsiaalpoliitilistele küsimustele.

2.10 Kuna siseveetranspordi sotsiaalpoliitika on väga keerulise struktuuriga, siis komitee varasemas arvamuses "Liikumine siseveetranspordi üle-euroopalise süsteemi suunas" antud teemat üksikasjalikult ei käsitletud, vaid viidati käesolevale järgnevale arvamusele. Eespool toodud märkused esitavad täiendavaid argumente sotsiaalpoliitika lähemaks vaatlemiseks. Kätte on jõudnud aeg, et jäetaks kõrvale sotsiaalpoliitikat pikka aega domineerinud tehnilised küsimused ning et kõnealusel teemat käsitletakse tasakaalustatumalt, kaasates arutellu täiel määral kõik asjaomased pooled nii Reini- kui ka Doonau-äärsetes riikides ning nii vanades kui ka uuttes liikmesriikides ja kandidaatriikides, ning vajadusel ka muudes riikides, mida kõnealusel teema puudutab.

3. Erimärkused

3.1 Komitee eesmärgiks on laiapõhjaline üldine sotsiaalpoliitika, kus arvestatakse piirkondlike ja ka kohalike eripäradega. Kõnealusel poliitikasse peavad olema aktiivselt kaasatud sotsiaalpartnerid.

3.2 Laevaperesid käsitlevad eeskirjad

3.2.1 CCNri liikmesriikides on kõige olulisemad laevaperesid käsitlevad eeskirjad sätestatud määruses laevanduse kontrollimise kohta Reini, peatükis 23. See tähendab, et laevapere suuruse ja koosseisu määramise aluseks on laeva liik ja sõidutundide arv päevas. Väga oluline on, et kontrollitaks kõnealuseltest laevaperesid käsitlevatest eeskirjadest kinnipidamist, kuna praktikast nähtub, et nende vastu eksitakse suhteliselt tihti.

3.2.2 Euroopa Komisjon alustas üle-euroopalise õigusakti väljatöötamist juba 20 aastat tagasi. Kõnealusel perioodi vältel ei ole töö aga kuigivõrd edasi arenenud. Osaliselt on seda võimalik selgitada asjaomaste liikmesriikide aastatetaguse sooviga oodata esmalt ära 23. peatüki muutmine. Kavandatud Euroopa õigusakt peaks käsitlema laevapere koostamise eeskirju ning laevade sõidutunde ja laevapere liikmete kohustuslikku puhkeaja.

3.2.3 Reini-äärsetes riikides on laevaperesid käsitlevad eeskirjad vastuolude allikaks ühelt poolt valitsuste ja tööandjate/füüsilisest isikust ettevõtjate ning teiselt poolt ametiühingute vahel. CCNRI 2002. aasta juulis koostatud muudetud laevaperesid käsitlevad eeskirjad sisaldavad ametiühingute arvates vajakajäämisi. Ametiühingud on seisukohal, et laevapere liikmete minimaalne arv on liiga väike ning kutsekoolituse ja kvalifikatsiooniga seotud nõuded ei ole rahuldavad. Arvestades kõnealuses sektoris kohaldatavat töö- ja puhkeaega, avaldab eeskiri ametiühingute arvates negatiivset mõju siseveelaevanduse ohutusele.

Tööandjate organisatsioonid väidavad, et olemasolev laevaperesid käsitlev eeskiri aitab kindlasti kaasa siseveetranspordi sektori ohutusele. Samuti on nende arvates soovitatav suurem paindlikkus, mis näiteks lihtsustaks teiste laevandussektorite töötajate töölevõtmist. Kaasaegse varustusega laevade puhul võiks laevaperesid käsitlevad eeskirjad leebemaks muuta.

3.2.4 Doonau režiimi reeglite kohaselt ei tundu laevapere miinimumkoosseisu käsitlevad reeglid probleemi tekitavat. Belgradi konventsiooni vastavad sätted käsitlevad peamiselt kapteneid ja mehaanikuid ega maini kuigivõrd madalama astme laevapere liikmeid. Doonau-äärsete riikide kaptenite ja mehaanikute haridustase on Reini-äärsete riikide sama kategooria laevapere liikmetega võrreldes kõrge.

Doonau-äärsed riigid kavatsesid 2005. aastal hakata tegelema riiklike laevaperesid käsitlevate eeskirjade ühtlustamisega. Antud protsessi kavatakse vaatlajatena kaasata tööandjate organisatsioonid. Doonau komisjoni sõnul "esindavad tööandjad oma töötajaid". See ei ühti kindlasti asjaomaste riikide ametiühinguliikumise seisukohaga.

3.2.5 Reini-äärsetes riikides eiratakse sageli laevaperesid käsitlevaid eeskirju, mis annab siseveetranspordi sektori ametiühingute sõnul enam põhjust ohutuse pärast muretsemiseks. Siseveetranspordis kontrollitakse vähe kõnealuste eeskirjade järgimist praktikas.

Tööandjate ja füüsilisest isikust ettevõtjate organisatsioonid väidavad, et laevaperesid käsitlevate eeskirjade piisav järgimine on oluline mitte ainult ohutuse, vaid ka ausa konkurentsi seisukohalt. Samuti rõhutavad nad, et kõnealused eeskirjad tuleb sõnastada selliselt, et siseveetranspordi sektoris stimuleeritaks uuendustegevust, mitte ei takistataks seda.

3.3 Töö- ja puhkeaeg

3.3.1 Nagu eespool märgitud, on laevade sõidutunnid ja laevapere liikmete puhkeaeg Reini režiimi kõige olulisemaks sotsiaalpoliitiliseks küsimuseks. Kehtivates eeskirjades võetakse arvesse ainult laeva opereerimise ajal tehtud töötunde, mitte kõiki tegelikke töötunde. Järelikult ei arvestata ka kontrollimisel kõiki töötunde.

3.3.2 Kõnealust sektorit iseloomustavad väga pikkade igapäevaste tööaegadega töögraafikud. Tavaliselt viibib laevapere laeva pardal kindlaksmääratud perioodi vältel, näiteks 14 päeva jooksul, ent mõned laevapered elavad laeval püsivalt. Ehkki asjaomastes eeskirjades on puhkeaeg sätestatud, peab laevapere olema (mõnikord) kättesaadav ka puhkeperioodil.

3.3.3 CCNRIga toimunud konsultatsioonide ajal esitasid ametiühingud vastuväiteid asjaolule, et kontrollitakse üksnes laevade sõiduaegu ning mitte tegelikke töötunde. Konventsiooni allkirjastanud riigid on aga siiani nende vastuväiteid eiranud.

3.3.4 Kehtivates siseveetranspordi käsitlevates õigusaktides (mis on kohaldatavad nii füüsilisest isikust ettevõtjatele kui ka palgatöötajatele) ei ole töötundide arv määratletud. Reini-äärsete riikide õigusaktides käsitletakse laeva opereerimisega, laevapere koosseisu ja laevapere kohustuslikku puhkeaega omavahel seotud küsimustena.

3.3.4.1 Asjaomaste poolte väitel ei ole Euroopa Liidu tööaja korralduse direktiiv (mida praegu üle vaadatakse) piisavalt kohandatud siseveetranspordi sektori oludele. Seetõttu on nad esitanud vastuväiteid. Kõnealuse sektori Euroopa Liidu tasandi sotsiaalpartnerid on lubanud nimetada vastavasisulise kokkuleppe sõlmimise hiljuti taas hoo sisse saanud sotsiaaldialoogi raamides esmatahtsaks küsimuseks.

3.3.5 Reinil ja Reini-äärsete riikide mõnedel teistel veeteedel on minimaalne puhkeaeg kaheksa tundi 24 tunni kohta, millest kuus tundi peab olema katkematu puhkeaeg.

3.3.6 Doonaul puuduvad eeskirjad, mis käsitleksid laeva tööaega või laevaperet. Praktikas on laevapere suuruseks minimaalselt neli inimest. Sellise suuruse juures võib laev töötada kuni 24 tundi päevas. Puhkeaja kohta ei ole olemas siduvaid eeskirju.

3.3.7 Euroopa sisevetel rakendatavate eeskirjade vahelised erinevused muudavad vajalikuks ühiste miinimumeeskirjade kehtestamise. Kõnealuse eesmärgi saavutamisele võiks kaasa aidata ka punktis 3.2.4.1 viidatud kokkulepe, mille saavutamise tegelevad sotsiaalpartnerid.

Võrdse mänguruumi loomiseks on vaja, et Reinil, Doonaul ja teistel veeteedel hakkaksid kehtima ühetaolised eeskirjad. Lisaks peaksid kõnealused eeskirjad olema üksteisega kooskõlas ja läbipaistvad.

3.4 Töötervishoid ja tööohutus

3.4.1 Sarnaselt siseveetranspordi sektori praeguse sotsiaalpoliitika muude elementidega on töötervishoiu ja tööohutuse eeskirjad tihedalt seotud laevade tehniliste nõuetega. Kõnealuses valdkonnas kohaldatavad reeglid on suurel määral kehtestatud määruses, mis käsitleb laevanduse kontrollimist Reinil ning vastavates riiklikes õigusaktides laevade ehituse ja varustamise eeskirjade vormis.

3.4.2 Euroopa Liidus on töötajate tervishoiu ja tööohutuse kaitseks kehtestatud vastavad direktiivid. Kõnealused õigusaktid kohustavad tööandjaid viima läbi riskianalüüsi ja seiret. Siseveetranspordis seda aga praktikas tihti ei tehta.

3.4.3 Tervishoidu ja ohutust käsitlevaid Euroopa õigusakte on kõnealuses sektoris kritiseeritud põhjusel, et neis ei võeta arvesse siseveetranspordi sektori tegelikku olukorda ja eriomadusi ning need ei ole seotud olemasolevate siseveetranspordi käsitlevate õigusaktidega, mis hõlmavad kõiki meeskonnaliikmeid: direktiivid piirduvad palgatöötajate kaitsega, ent ei hõlma füüsilisest isikust ettevõtjaid. Siinkohal tuleb loomulikult märkida, et taolist olukorda esineb ka teistes majandussektorites. Näiteks on maanteetranspordi jaoks kehtestatud spetsiifiline direktiiv, mis käsitleb tööaja korraldust ja põhineb Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 71 ja artikli 137 lõikele 2 (⁶).

3.5 Tööjõu kasutamise järelevalve

3.5.1 Sektoris, kus kõrvuti tööandjate ja palgatöötajatega töötab arvukalt füüsilisest isikust ettevõtjaid (või osaliselt FIED) ning mida iseloomustab palgatöötajate kaitse vähenemine ja/või ebaaasa konkurentsioht, on lisaks ühtsetele ja kehtivatele õigusaktidele vajalik tõsine, regulaarne ja pädev järelevalve.

3.5.2 Tööjõu kasutamise järelevalve on siseveetranspordi sektoris nõrk ja seotud sektorispetsiifiliste raskustega. Üheks sellise järelevalve teostamisega seotud probleemiks on üsna ainulaadne olukord laevadel, kus erinevalt enamikust muudes majandustegevusvaldkondades valitsevast olukorrast on töö- ja eraelu keeruline eristada. Taolises olukorras ei ole ebatavaline, et inspektoreid ei võeta vastu just eriti meelsasti.

3.5.3 Paljudes riikides on kontrollimise käigus avastatud tõsiseid puudujääke (Reini-äärsetest riikidest on suhteliselt positiivsed erandid Saksamaa ja Šveits). Järelevalveasutused võitlevad tööjõupuuduse probleemiga. Eelkõige Hollandis ja Belgias on tööinspeksiooni poolne kontrollimine seetõttu väga harv (sisuliselt üks kontroll laeval iga kahe-kolme aasta järel). Täiendavalt tuleks märkida, et laevade ehitamise ja varustamise üle teostavad järelevalvet riiklikud veeteedeametid ning et õigusaktide rakendamist kontrollivad riiklikud veepolitsein.

Doonaul puudub järelevalve peaaegu täiesti.

3.5.4 Siseveetranspordis ei ignoreerita tihti mitte ainult seadustega kehtestatud nõudeid. Probleemid on ka kollektiivlepingutes sätestatu täitmisega.

3.5.5 Ulatuslike kontrollimiste käigus registreeritakse paljudes kontrollitud laevades eeskirjade rikkumisi.

(⁶) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ, 11. märts 2002, autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT L 80, 23.3.2003, lk 35-39).

3.5.6 Siseveetranspordil on suhteliselt turvalise transpordiliigi maine, ent sellele vaatamata juhtub muidugi ka õnnetusi. Õnnetuste registreerimine piirdub aga üksnes surmajuhtumite ja muude suurte õnnetustega. Siseveetranspordi valdkonnas ei ole õnnetuse määratlus ühemõtteliselt defineeritud. Arvestades siseveetranspordi intensiivistumist ja eespool toodud tähelepanekuid laevaperesid käsitlevate eeskirjade järgimise kohta praktikas, on tegemist küsimustega, mis vajavad kõikide kõnealuse transpordiliigi edendamiseks huvitatud isikute tõsist tähelepanu.

3.6 Haridus, koolitus ja eksamid

3.6.1 Hea haridus ja koolitus on olulised siseveetranspordi sektori tulevase tööhõive seisukohalt ja ka selleks, et säilitada siseveetranspordi kui suhteliselt ohutu transpordiliigi maine. Nimetatud eesmärkide saavutamine vajab selgete ja ühtsete haridusstandardite kehtestamist, aga ka nende jõulist rakendamist.

Doonau-äärsetes riikides on haridustase (iseäranis kaptenite seas) suhteliselt kõrge. Reini-äärsetes riikides on kvaliteet märkimisväärselt kõikum.

Soovitav on niisiis ühtsete miinimumeeskirjade sisseviimine, seda soovitatavalt üleeuroopalisel tasandil.

3.6.2 Reini navigatsiooni keskkomisjon (CCNR) on võtnud endale ülesandeks laevapere liikme ja laevakapteni ametikoha ühtlustatud ametijuhendite loomise ettevalmistamine. Sellesse protsessi on kaasatud sotsiaalpartnerid. Kõnealused ametijuhendid, mis peaksid valmima 2005. aastal, võiksid olla Euroopa siseveetranspordi riikide vastavate kutsehariduste ühtlustamise aluseks. Seeläbi on võimalik edendada kvalifikatsioonide vastastikkust tunnustamist.

3.6.3 Sektoris toimuva sotsiaaldialoogi raames saadi hiljuti teavet uutelt Euroopa Liidu liikmesriikidelt neis riikides siseveetranspordi valdkonnas antava hariduse kohta.

3.6.4 Samaaegselt hariduse ühtlustamisega tuleb propageerida noorte hulgas siseveelaevanduses töötamist.

3.7 Suhtlemine

3.7.1 PINE aruandes on õigesti märgitud, et seoses töötajate liikumisega ning rahvusvahelise liikluse kasvuga Ida ja Lääne vahel esinevad puudujäägid keeleoskuses ja välismaiseid veeteid puudutavates teadmistes. Kõnealused puudujäägid võivad suurendada ohutusriske siseveelaevanduses.

3.7.2 Ilmselt on aeg küps viia Reinil ja Doonaul toimivas siseveelaevanduses sisse ühise suhtluskeele kasutamine, seda nii laevade omavaheliseks suhtluseks kui ka laeva ja maismaa vahel toimuvaks suhtlemiseks.

3.8 Sotsiaaldialoog

3.8.1 Sotsiaalpartnerid on andnud väga väikese panuse CCNri ja Doonau komisjoni poolt välja töötatavasse siseveetranspordi sotsiaalpoliitikasse. Olukord ei ole rahuldav ja seda peaksid sotsiaalpartnerid kõigepealt ise püüdma parandada. Oma seisukohta peavad muutma ka liikmesriikide valitsused, mis seni pole sugugi innukalt soovinud kuulata, mida on sotsiaalpartneritel öelda.

3.8.2 Euroopa Komisjon võib end tõestanud traditsiooni kasutades ning sotsiaalpartneritega konsulteerides ja sotsiaaldialoogi pidades saada paremini hakkama laienenud Euroopa Liidu siseveetranspordipoliitika sotsiaalse mõõtme kujundamisega (mille eesmärgiks on luua siseveetranspordis uus tasakaal selle rolli suurendades) kui CCNR ja Doonau komisjon.

3.8.3 Sellega seoses tuleb olla rahul asjaoluga, et sotsiaalpartnerid on taas alustanud sotsiaaldialoogi, mis oli kõnealuses sektoris mitmed aastad vaikivas olekus. Dialoog toimub siseveetranspordi sotsiaaldialoogi komitees vastavalt sotsiaalpartnerite palvel Euroopa Komisjoni poolt tehtud otsusele.

Kahjuks on komitee edusammud olnud seni väikesed. 2004. aasta kevadel alustati tööd tööaja korralduse teemaga ja 2005. aasta juunis toimus komitee esimene üldkoosolek.

3.8.4 Veel üks sotsiaaldialoogi prioriteedina määratletud küsimus on Euroopa Liidu tööturu toimimine siseveetranspordi sektoris, sealhulgas töötajate vaba liikumine.

3.8.5 Sotsiaaldialoog on tervikuna sotsiaalpartnerite endi pärusmaa. Eelnimetatud mitte silmist kaotades on siiski soovitatav mõningane Euroopa Komisjoni poolne sotsiaaldialoogi täiendav stimuleerimine. Siinjuures võib mõelda sotsiaalpartneritelt üksikasjalike soovitude küsimisele ja sellele, et tuleb soodustada arvamuste valmimist mõistliku perioodi jooksul, sätestades neile näiteks selgelt kindlaksmääratud tähtsajad.

3.8.6 Euroopa Liidu asutamislepingu artikli 139 alusel ühenduse tasandi erinevate sotsiaalpartnerite vahel saavutatud kokkulepped võivad viia spetsiifiliste eeskirjade koostamiseni, et tulla vastu siseveetranspordi erilistele vajadustele. Taolised kokkulepped, mis põhinevad nõukogu poolt vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 137 kehtestatud miinimumeeskirjadel, tulevad kõne alla siiski alles siis, kui sotsiaalpartnerid on ühel meelel, et täiendavad spetsiifilised eeskirjad on vajalikud.

4. Järeldused ja soovitused

4.1 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee on arvamusel, et aeg on küps ühenduse siseveetranspordi sektori sotsiaalpoliitika välja töötamiseks, seda eelistatult üle-euroopalises kontekstis. Kõnealune poliitika peaks kehtima kõigil Euroopa veeteedel. Sellel peab olema laiapõhjaline ja üldine alus ning poliitika peab samas võimaldama mänguruumi piirkondlikele ja kohalikele eripäradele. Kõnealusesse poliitikasse peavad olema aktiivselt kaasatud sotsiaalpartnerid.

4.2 See, mida Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee on varem Euroopa siseveetranspordi käsitlevate õigusaktide kohta

üldiselt öelnud, kehtib *a fortiori* sektori sotsiaalküsimusi käsitlevate õigusaktide kohta: kõnealused õigusaktid on puudulikud ning neid tuleks vastavalt ühtlustada ja omavahel kooskõlla viia, iseäranis nüüd, mil Euroopa Liidu laienemine võib põhjustada veelgi enam komplikatsioone kui enne 2004. aasta maid.

4.3 Sotsiaalpoliitika on siseveetranspordi valdkonnas olnud seni alati teisele tähtsusega. See on põhimõtteliselt olnud osa laevu käsitlevatest tehnilistest eeskirjadest ja õigusaktidest. Käte on jõudnud aeg tähtsustada senisest enam siseveetranspordi inimtegurit.

4.4 See nõuab kõikide osapoolte suhtumise muutmist, iseäranis seoses sotsiaalpartnerite rolliga kaasaegse sotsiaalpoliitika väljatöötamisel, mis peab toimuma käsikäes Euroopa siseveetranspordi muude aspektide kaasajastamiseks tehtavate jõupingutustega.

4.5 Paljud aspektid nõuavad põhjalikku analüüsi ning hästi ettevalmistatud ja tasakaalustatud otsustusprotsessi. Praegu tunduvad kõige prioriteetsemad valdkonnad olevat laevaperesid ning töö- ja puhkeaega käsitlevad eeskirjad, aga ka tõelise ja aktiivse sotsiaaldialoogi alustamine.

4.6 Euroopa Komisjonil on hea positsioon kõnealuse protsessi edendamiseks, tuginedes CCNri ja Doonau komisjoni pikaajalistele traditsioonidele, kogemustele ja ekspertteadmistele. Arvestades seda, kuidas nimetatud kaks komisjoni on aastakümnete vältel tegutsenud, millist tähtsust on nad oma töös omistanud sotsiaalpoliitikale ja kuidas nad on seni sotsiaalpartnereid kaasanud, on ilmne, et Reini ja Doonau režiimide ühtlustamine ja kooskõlastamine ei oleks piisav siseveetranspordi kaasaegse sotsiaalpoliitika väljatöötamiseks optimaalsete tingimuste loomiseks.

4.7 Euroopa Komisjon peaks Euroopa siseveetranspordi sektori uue sotsiaalpoliitika kujundamisel tegema tihedat koostööd sotsiaalpartnerite, CCNri ja Doonau komisjoniga. Selline lähenemiseviis eeldab, et CCNri ja Doonau komisjoni liikmesriigid võimaldavad oma institutsioonidel laiendada oma tegevusulatust, hõlmates ka sotsiaalpoliitilisi küsimusi, ja järelikult laiendada ka kõnealuste institutsioonide pädevust, et teha Euroopa Komisjoniga nii viljakat koostööd kui võimalik. Teiselt poolt peab ka Euroopa Komisjon enam pingutama, et suurendada siseveetranspordi puudutavaid ekspertteadmisi.

4.8 Kui Euroopa Liidu siseveetranspordi sektori sotsiaalpoliitika praeguseid probleeme käsitletakse sellisel viisil, on võimalik luua kõnealuses poliitikavaldkonnas süsteem, milles on tasakaalus kõnealusele sektorile omased erijooned ja probleemid ning kõikide sektoris tegutsevate isikute huvid.

4.9 Ülevaatamise ja muutmise protsessi kõige olulisemateks eesmärkideks on võrdsete tingimuste tagamine ja kõnealuse sektori atraktiivsuse suurendamine nii neile, kes selles juba töötavad, kui ka neile, kes sooviksid selles töötada tulevikus, eriti arvestades konkurentsi eeldatavat suurenemist nii siseveetranspordi sektori siseselt kui ka siseveetranspordi ja muude transpordiliikide vahel.

4.10 Kõnealune muutmisprotsess võtab palju aega ning eeldab sotsiaalpartnerite täielikku kaasatust ja pühendumust. Sektori tasandil (nii riiklikul kui ka Euroopa tasandil) peetav sotsiaaldialoog on kõige tähtsam vahend silla loomisel tööandjate, füüsilisest isikust ettevõtjate ja palgatöötajate seisukohtade ning Euroopa Liidu poliitika eesmärkide vahel. Iseäranis kehtib see õigusaktide kohta, mis käsitlevad laevaperesid ning laevapere liikmete töö- ja puhkeaega.

4.11 Euroopa siseveetranspordi tuleviku jaoks on ilmtingimata vajalik pöörata enam tähelepanu haridusele ja väljaõppele. Sotsiaalpartnerid peaksid andma sellesse oma panuse.

4.12 Euroopa Liidu asutamislepingu artikli 139 alusel ühenduse tasandi erinevate sotsiaalpartnerite vahel saavutatud kokkulepped võivad viia spetsiifiliste eeskirjade koostamiseni. Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvates tuleb eeltoodu kõne alla siis, kui sotsiaalpartnerid on ühel meelel, et kõnealuse sektori erivajadused nõuavad täiendavaid sätteid nõukogu poolt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 137 põhjal kehtestatud miinimumeeskirjadele.

Brüssel, 29. september 2005

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee
president
Anne-Marie SIGMUND

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal "Ettepanek: Nõukogu, Euroopa Parlamendi ja komisjoni Euroopa Liidu arengupoliitika ühisavaldus "Euroopa konsensus"

(KOM(2005) 311 lõplik)

(2006/C 24/16)

29. juulil 2005 otsustas komisjon vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 262 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses: *Ettepanek: Nõukogu, Euroopa Parlamendi ja komisjoni Euroopa Liidu arengupoliitika ühisavaldus "Euroopa konsensus"*.

Välissuhete sektsioon, kellele tehti ülesandeks komitee asjaomase töö ettevalmistamine, võttis oma arvamuse vastu 8. septembril 2005. Raportöör oli hr Zufiaur.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis 420. täiskogu istungil 28.–29. septembril 2005 (29. september 2005) vastu järgmise arvamuse 84 poolt- ja 5 vastuhäälega, erapooletuks jäi 6 .

1. Sissejuhatus

1.1 Komisjoni ja nõukogu algatus **vaadata läbi 2000. aastal vastuvõetud arengupoliitika avaldus** ja kujundada üldjoontes ümber kõnealuse poliitika tulevik on igas mõttes äärmiselt oluline. Avalduse läbivaatamise vajalikkusele näivad viitavat arengud rahvusvahelisel tasandil, rahvusvahelise üldsuse uued seisukohad ja konsensus arengupoliitika osas ning muutused Euroopa Liidus endas. Eelkõige Aafrikas valitsev arengu mahaäämuse kasv ning globaliseerumisest tingitud riikidevaheliste erinevuste suurenemine kinnitavad samuti ühenduse arengupoliitika läbivaatamise vajadust.

1.2 Rahvusvahelisel tasandil toimunud muutused, mis on ühel või teisel viisil mõjutanud arengupoliitikat, on näiteks: turvalisusega seotud küsimustele senisest suurema tähelepanu pööramine pärast 11. septembri sündmusi; WTO 2001. aasta Doha kohtumise tulemused ja sellele järgnev protsess, mis on osa arengukavast; uus rahvusvaheline arengualane konsensus, mis saavutati millenniumi tippkohtumisel ja mida käsitleti

Monterrey', Johannesburgi, Kairo ja teistel konverentsidel rahastamise, keskkonna, soolise võrdõiguslikkuse süvalaiendamise ning HIV/AIDSi küsimustes; rahastajate arengupoliitikate harmoniseerimise protsess, mille käivitas OECD arenguabi komitee (DAC); ning mitmete uute abi planeerimise ja andmise vahendite konsolideerimine, milleks on näiteks vaesuse vähendamise strateegia dokumendid (PRSP), kogu sektorit hõlmav lähenemine (SWAP) ning eelarvetoetus. Nimetatud küsimuses saavutati edu Pariisis 2005. aasta märtsis peetud abi tõhususe alasel kõrgetasemelisel foorumil. Rahastajad kirjutasid alla mitmetele kohustusele, mis on seotud omandi, tulemustest sõltuva halduse ning jagatud vastutusega.

1.3 Kõnealuseid muudatusi mõjutab ka enamike näitajate alusel mõõdetud piiratud edu viie aasta eest millenniumi arengueesmärkide täitmiseks seatud eesmärkide täitmisel. Tagamaks kõnealuste eesmärkide täitmise 2015. aasta tähtjaks peab rahvusvaheline kogukond vaatama läbi poliitikat ning esitama