

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Socialinės politikos, taikomos visos Europos vidaus vandenų transportą reglamentuojančiai sistemai

(2006/C 24/15)

2004 m. liepos 1 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis savo Darbo tvarkos taisyklių 29 straipsnio 2 dalimi, nusprendė parengti nuomonę savo dėl *Socialinės politikos, taikomos visos Europos vidaus vandenų transportą reglamentuojančiai sistemai*

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, atsakingas už komiteto darbo šiuo klausimu parengimą, priėmė savo nuomonę 2005 m. birželio 15 (pranešėjas p. ETTY; antrasis pranešėjas p. SIMONS).

Savo 420-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2005 m. rugsėjo 28 d. ir 29 d. (2005 m. rugsėjo 29 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 92 nariams balsavus už, 7 nariams — prieš ir 12 narių susilaikius.

1. Įžanga

1.1 2004 m. nuomonėje⁽¹⁾ savo iniciatyva, kuri buvo Europos Komisijos siekio plėtoti didžiulį vidaus vandenų transporto potencialą atspirties taškas, pagrindinis dėmesys buvo skirtas dabar galiojantiems teisės aktams. Nuomonėje nurodyta, kad būtina suderinti ir suvienodinti teisės aktus, ypač dabar, kai dėl Europos Sąjungos plėtros gali kilti dar daugiau sunkumų nei anksčiau. Reikės suderinti ir suvienodinti Reino upėje taikomą tvarką su Dunojaus tvarka. Naująja Europos Komisijos politika siekiama naujos įvairių transporto rūšių pusiausvyros. Šiuo požiūriu vidaus vandenų transportas buvo nurodytas kaip vienas iš būdų labiau subalansuotai transporto rinkai sukurti. Kad būtų galima visapusiškai pasinaudoti šios transporto rūšies galimybėmis, būtina pašalinti daugelį kliūčių, šiuo metu trukdančių šiam sektoriui vystytis.

1.2 Nuomonėje buvo pabrėžti šie socialinės politikos klausimai ir padėtis darbo rinkoje:

- laisvas darbuotojų judėjimas ir su tuo susijęs socialinės apsaugos koordinavimas;
- kvalifikuotų darbuotojų 15 „senųjų“ valstybių narių vidaus vandenų transporto sektoriuje trūkumas, palyginti su dideliu jų pertekliumi naujosiose ir būsimosiose valstybėse narėse;
- skirtingi Reinui ir Dunojuo taikomi kvalifikacijos liudijimai ir egzaminų reikalavimai, lemiantys sunkumus įdarbinant VVT darbuotojus ir trukdantys jiems laisvai judėti, bei Reinui ir Dunojuo taikomų nuostatų dėl laivų įgulų skirtumai (taip pat privalomų norminių aktų ir rekomendacijų skirtumai);
- įguloms taikomų nurodymų suderinimas su laivų techniniais reikalavimais

⁽¹⁾ Ši nuomonė papildoma kitą nuomonę savo iniciatyva – „Europos vidaus vandenų transporto sistemos link“, OL C 10, 2004 1 14, p. 49.

— būtinybė suderinti mokymą su suderintais, įguloms taikomais Europos teisės aktais;

— galimos įgulų narių ir įvairių laivybos Europos vandenų keliuose dirbančių asmenų bendravimo problemos ir noras apsvarstyti šias problemas, kad padidėtų saugumas;

— Reino norminiai aktai taikomi visiems įgulos nariams (darbuotojams ir savarankiškai dirbantiems asmenims) ir juose nėra jokios specialios darbuotojams taikomos nuostatos, o Bendrijos teisėje pagrindinis dėmesys skiriamas darbuotojų apsaugai, neatsižvelgiant nei į konkrečias aplinkybes, nei į įguloms taikomus teisės aktus. Siekiant suderinti šias tvarkas, būtinas socialinis dialogas Bendrijos lygiu.

2. Bendros pastabos

2.1 Tradiciškai techniniai ir socialiniai norminiai aktai, reglamentuojantys vidaus vandenų transportą, būdavo glaudžiai susiję. Tokia nuostata ypač taikytina įguloms taikomos nuostatomis, nes jos nustato bendrus saugumo bei darbo jėgos apsaugos reikalavimus ir yra glaudžiai susijusios su laivams taikomais techniniais reikalavimais.

2.2 Reino techniniai norminiai aktai buvo nustatyti Manheimo akte, priimtame Centrinės Reino navigacijos komisijos (CCNR), įsikūrusios Strasbūre. Kai kurios valstybės narės šias teisės normas taiko visiems savo laivybos keliams.

Be to, navigacijai Dunojumi taikoma ir Belgrado konvencija. Kadangi pastarosios struktūra skiriasi (Dunojaus komisija išleidižia rekomendacijas, o ne norminius aktus) ir, nepaisant to, dar taikomas ribotas ES teisės aktų skaičius, sukuriama sudėtinga Europos reglamentavimo sistema.

Manheimo aktas galėtų tapti vienu iš kertinių techninių Europos teisės aktų, reglamentuojančių vidaus vandenų transportą.

2.3 Be įguloms taikomų norminių aktų, pagrindiniai socialiniai vidaus vandenų transporto aspektai, kuriuos nustato CCNR reglamentas, yra laivo plaukiojimo laikas ir įgulos narių poilsio laikas.

2.4 Dunojaus valstybės šiuo metu taiso Belgrado konvenciją, nes nori Dunojaus komisijai suteikti panašius įgaliojimus, kaip ir CCNR. Pataisyta konvencija netrukus turėtų būti priimta, kad prie jos galėtų prisijungti visos suinteresuotos šalys.

2.4.1 Atsižvelgiant į augančius ekonominius interesus (laivų eismas Dunojuje sparčiai intensyvėja), Dunojaus valstybėms šis klausimas yra svarbiausias. Dunojaus komisija siekia keturių pagrindinių tikslų:

- a) patentų, profesinės kvalifikacijos ir techninių sertifikatų abipusio pripažinimo,
- b) vidaus vandenų transporto rodiklių ekvivalentiškumo,
- c) Europos vidaus vandenų transporto rinkos atvėrimo,
- d) socialinės politikos integravimo.

2.4.2 Didelė laivybos Dunojumi problema yra santykinai bloga Dunojaus laivyno priežiūra. Taip yra dėl pasenusių konstrukcijų bei įrangos ir dėl to, kad ilgą laiką jie nebuvo naudojami, kai upė buvo užtvenkta ties Novi Sad.

Reino valstybių, kuriose labai trūksta vietos darbuotojų, vidaus vandenų transportas

2.4.3 Dunojaus komisijos nuomone, išskyrus Belgrado konvencijos rekomendacinį pobūdį, nėra didelių skirtumų tarp Reino bei Dunojaus techninių reikalavimų ir socialinių norminių aktų nėra. Dunojaus vidaus vandenų transporto socialinės politikos aspektai iš esmės reglamentuojami nacionaliniais teisės aktais ir kolektyvinėmis susitarimais.

Dunojaus komisija mano, kad pagrindinė socialinė problema yra ta, jog ribojamos Dunojaus valstybių kapitonų galimybės dirbti Reino valstybėse.

2.4.4 Dunojaus komisija niekada nedarė lyginamojo valstybių narių vidaus vandenų transporto socialinių teisės aktų ir reglamentavimo tyrimo. Iki šiol šis vidaus vandenų transporto aspektas nekėlė susidomėjimo, nors jis yra labai svarbus konkurencijos požiūriu.

2.5 Pagrindinės profesinių sąjungų įvardytos socialinės problemos, kylančios Reino ir Dunojaus valstybių narių vidaus vandenų transporto darbuotojams, yra susijusios su įgulų komplektavimo klausimais, darbo ir poilsio laiku bei skirtumais tarp nacionalinių socialinės apsaugos nuostatų, taip pat jos kyla

dėl nepakankamo įvairių susijusių nacionalinės teisės ir norminių aktų bei kolektyvinių susitarimų žinojimo.

Reino valstybių darbdaviai mano, kad jų pagrindinės socialinės problemos kyla dėl nelanksčių ir sudėtingų norminių aktų, taip pat dėl nacionalinių teisės aktų skirtumų. Šios problemos daro didelį poveikį konkurencingumui ir verčia kai kurias įmones ieškoti palankesnės teisinės aplinkos ir (arba) perkelti personalą, kad išvengtų profesinių ir socialinių išipareigojimų. Įmonės taip pat bando pasinaudoti darbo užmokesčio dydžio ir išlaidų socialinei apsaugai skirtumais.

2.6 Šiame sektoriuje dirba apie 40 000 asmenų; 30 000 – enosiose ES valstybėse narėse, 10 000 – naujosiose, iš kurių apie 3 000 šiuo metu dirba Reino upėje. Daugiau kaip pusė asmenų, dirbančių senųjų valstybių narių vidaus vandenų transporte, yra samdomi darbuotojai, o kiti yra savarankiškai dirbantys.

2.7 CCNR tariasi su socialiniais partneriais socialinės politikos klausimais. Tačiau profesinės sąjungos mano, kad šių konsultacijų nepakanka.

Tokių konsultacijų Dunojaus valstybėse nevyksta. Didžioji darbuotojų dalis yra profesinių sąjungų nariai, tačiau darbdaviams šiuo metu yra pereinamasis laikotarpis, nes vyksta privatizavimo procesas.

2.7.1 Senosiose ES valstybėse narėse socialinis dialogas tarp vidaus vandenų sektoriaus darbuotojų ir darbdavių yra menkai išvystytas, bet vyksta, ko negalima pasakyti apie naujas valstybes nares arba šalis kandidates. Nepriklausomos ir atstovaujamos darbdavių ir profesinių sąjungų organizacijos itin svarbios, kad vyktų tikras socialinis dialogas. Dunojaus valstybėse į šį klausimą turi būti atkreiptas ypatingas dėmesys.

2.7.2 Tokia susiklosčiusi padėtis, o kartu ir ilgas techninių teisės aktų ir (arba) norminių aktų dominavimas, paaiškina, kodėl žmogiškasis veiksnyas vidaus vandenų transporte tokį ilgą laiką buvo nepakankamai vertinamas. Tai priklauso nuo laivų savininkų nuomonės. Didžioji dalis vidaus vandenų transporto laivų priklauso fiziniams asmenims, o savininkai visada būna suinteresuoti valdyti veiklos riziką ir žmogiškąjį veiksny. Dėl to, palyginti su kitais transporto sektoriais, nebuvo didelio poreikio priimti teisės aktus, nustatančius kvalifikacijos liudijimų reikalavimus.

2.8 Ar galima tikėtis teigiamų pokyčių šioje srityje, atsižvelgiant į didėjantį poreikį stiprinti vidaus vandenų transporto vaidmenį būsimoje Europos transporto politikoje bei suderinti įvairius vidaus vandenų transporto techninius reikalavimus? Trijuose neseniai paskelbtuose pranešimuose bei svarbioje Europos konferencijoje, kurioje buvo aptarta šio sektoriaus ateitis, buvo išreikšta neigiamą nuomonė.

2.8.1 CCNR pranešime, pavadintame „Ateities laivai“⁽²⁾, vidaus vandenų transporto ateitis nagrinėjama labiau technologiniu požiūriu.

2.8.1.1 Kalbant apie socialinius klausimus, šiame pranešime beveik visas dėmesys skiriamas ateities kapitoniui, kuris įvardijamas kaip „operatorius“, vykdyantis labai mažai fizinių užduočių, tačiau kuris privalės būti pasiruošęs atitinkamai reaguoti skubos atvejais. Kol kas ši perspektyva yra nereali, tačiau ji padeda atkreipti dėmesį į milžinišką technologijų vystymosi įtaką socialinėms vidaus vandenų transporto sąlygoms. Remiantis šia teorija, pranešime remiama aktyvi šio sektoriaus socialinė politika.

2.8.1.2 Pranešime numatyta atveju, atrodo, kad šiam sektoriui pakaks aukštos kvalifikacijos personalo, bet iš tikrųjų tai nerealų. Mažiau kvalifikuotiems darbuotojams turėtų būti sunkiau įsidarbinti, tačiau vidaus vandenų transporto sektorius jokių būdu negalės visiškai apsieiti be šios kategorijos darbuotojų.

2.8.1.3 Kalbant apie darbo rinką, pranešime įvardijama reguliaraus laisvo laiko, didesnės darbo vietų pasiūlos ir darbo jėgos mobilumo svarba.

2.8.2 PINE⁽³⁾ pranešime pateikiama vidaus vandenų transporto ateities apžvalga ekonominiu požiūriu. Pagrindinis jame nagrinėjamas socialinės politikos klausimas yra susijęs su laisvo darbuotojų judėjimo ES poveikiu šio sektoriaus finansiniams ir ekonominiams rodikliams.

Pranešime taip pat kalbama apie problemą, susijusią su dabartiniu ir ateityje numatomu personalo trūkumu vidaus vandenų transporto sektoriuje.

2.8.3 EFIN⁽⁴⁾ pranešime kalbama apie pagrindinę bendradarbiavimo tvarką, į kurią būtų įtrauktos suinteresuotos valstybės ir institucijos. EESRK artimiausiu metu atskiroje nuomonėje išnagrinės šiame pranešime išdėstytus pasiūlymus. Socialinių partnerių vaidmuo čia nėra aptartas, todėl galima manyti, kad tai nėra svarbu pranešime nagrinėjamu aspektu.

2.8.4 Socialiniai aspektai dar kartą buvo iškelti Nyderlandų pirmininkavimo ES laikotarpiu: 2004 m. lapkričio 10–12 d. Hagoje vykusiame kongrese dėl vidaus vandenų transporto pajėgumų, kuriuo buvo siekiama paskatinti vidaus vandenų transportą prisidėti prie ekonomikos augimo ir prie visuomenės bendros pažangos.

⁽²⁾ Baigiamasis CCNR pranešimas Centrinei komisijai, *Ateities laivai*, 2002 m.

⁽³⁾ „Vidaus laivybos perspektyvos išsiplėtusioje Europoje“ (2004 m. kovas) – Europos Komisijos užsakytas tyrimas.

⁽⁴⁾ „Europos vidaus laivybos tvarka. Nauja institucinė vidaus laivybos Europoje tvarka“ (2004 m.). Šis pranešimas buvo paskelbtas Nyderlandų vyriausybės prašymu, kurį palaikė Vokietija, Belgija, Prancūzija ir Šveicarija.

2.9 Trijų tyrimų rezultatai, kaip ir konferencijoje vykusios diskusijos, parodė, kad vyriausybės ir daugelis šiame sektoriuje veiklą vykdančių asmenų vis dar mano, jog socialinės politikos klausimai vidaus vandenų transporte yra nesvarbūs.

Kitas įrodymas yra tai, kad socialiniai partneriai nebuvo pakviesti kartu atlikti tyrimus nei į konferenciją. Kalbant apie PINE pranešimą, Europos Komisija įtraukė ir socialinius partnerius; tačiau, kaip buvo pastebėta, socialiniams klausimams buvo skirta labai mažai dėmesio, nors socialiniai partneriai (ir, žinoma, profesinės sąjungos) juos laiko labai svarbiais.

2.10 Anksčiau minėtoje nuomonėje Europos vidaus vandenų transporto sistemos link komitetas išsamiai nenauginėjo sektoriaus socialinės politikos dėl jos sudėtingos struktūros, tačiau pasirėmė šia paskesne nuomone. Išvardytose pastabose yra pakankamai argumentų labiau įsigilinti į šį klausimą. Atėjo laikas socialinę politiką atskirti nuo visada dominuojančių techninių klausimų ir darniau ją taikyti, įtraukiant visas suinteresuotas Reino ir Dunojaus valstybių, senųjų ir naujųjų valstybių narių, šalių kandidačių, jei reikia, ir kitų suinteresuotų valstybių šalis.

3. Konkrečios pastabos

3.1 Komitetas pageidauja tokios socialinės politikos, kuri būtų kuriama vienodu pagrindu ir atsižvelgiant į regionų ir net vietos ypatumus. Socialiniai partneriai turėtų būti kuo glaudžiau susieti su šia politika.

3.2 Įguloms taikomi norminiai aktai

3.2.1 Pagrindiniai teisės aktai, taikomi CCNR valstybių narių įguloms, yra išdėstyti Reglamento dėl Reino laivininkystės priežiūros 23 skyriuje, pagal kurį įgulos dydis ir sudėtis nustatoma atsižvelgiant į laivų klasifikaciją ir kasdienės navigacijos laiką. Labai svarbu tinkamai kontroliuoti įguloms taikomų norminių aktų laikymąsi. Praktikoje yra pasitaikę keli atvejai, kai buvo padaryta pažeidimų.

3.2.2 Europos Komisija jau dvidešimt metų ieško tinkamų priemonių, tačiau pažanga kol kas yra labai nežymi. Tai galima iš dalies paaiškinti prieš keletą metų suinteresuotų valstybių narių pareikštu pageidavimu visų pirma sulaukti pataisyto 23 skyriaus. Numatomos Europos priemonės turėtų apimti norminius aktus, susijusius su įgulos sudėtimi, laivų plaukiojimo grafiku ir įgulos narių privalomo poilsio laiku.

3.2.3 Dėl Reino valstybėse įguloms taikomų norminių aktų kyla nesutarimų tarp vyriausybių ir darbdavių arba tarp savarankiškai dirbančių asmenų ir profesinių sąjungų. Profesinių sąjungų nuomone, CCNR parengtas ir 2002 m. liepos mėn. pataisytas Reglamentas dėl įgulos narių nėra tinkamas. Jie mano, kad numatytų minimalių įgulų komplektavimo reikalavimų nepakanka, o reikalavimai, susiję su profesiniu mokymu ir kvalifikacijos liudijimais, nėra patenkinami. Jų nuomone, derinant šiuos reikalavimus su šiuo metu numatytais darbo ir poilsio valandomis, kyla grėsmė vidaus vandenų transporto saugumui.

Darbdavių organizacijos laikosi nuomonės, kad dabar įguloms taikomi norminiai aktai visiškai užtikrina šio sektoriaus saugumą. Jos mano, kad reikėtų padidinti lankstumą ir supaprastinti darbuotojų iš kitų laivybos sektorių atvykimą. Galėtų būti sumažinti itin modernia įranga aprūpintų laivų įguloms taikomi reikalavimai.

3.2.4 Kalbant apie Dunojaus techninius reikalavimus, dėl įguloms taikomų minimalių reikalavimų, atrodo, nekyla problemų. Svarbiausios Belgrado konvencijos taisyklės iš esmės skirtos kapitonams ir mechanikams, jose mažai rašoma apie žemesnio rango įgulos narius. Palyginti su atitinkamomis įgulos narių kategorijomis Reino valstybėse, kapitonų ir mechanikų išsilavinimo lygis yra aukštas.

Nuo 2005 m. Dunojaus valstybės planuoja pradėti vienodinti įguloms taikomus nacionalinius norminius aktus, o darbdavių organizacijas į šį darbą tikimasi įtraukti stebėtojų teisėmis. Dunojaus komisija teigia, kad „darbdaviai atstovaus savo darbuotojams“. Tai ne itin sutampa su įvairių šalių profesinių sąjungų nuomone.

3.2.5 Reino valstybėse įguloms taikomos taisyklės dažnai pažeidžiamos, o tai, profesinių sąjungų teigimu, dar labiau didina nerimą dėl saugumo. Vidaus vandenų transporto sektoriuje nedažnai tikrinama, ar laikomasi šių taisyklių.

Darbdavių ir savarankiškai dirbančių asmenų organizacijos mano, kad svarbu tinkamai taikyti įguloms skirtas taisykles siekiant užtikrinti ne tik saugumą, bet ir sąžiningą konkurenciją. Jie taip pat pabrėžia, kad šios taisyklės turi būti parengtos taip, kad ne stabdytų, o skatintų naujoves vidaus vandenų transporto sektoriuje.

3.3 Darbo ir poilsio valandos

3.3.1 Kaip buvo minėta, laivų plaukiojimo laikas ir įgulos narių poilsio laikas yra pagrindiniai Reino techniniuose reikalavimuose išdėstytos socialinės politikos aspektai. Pagal šiuo metu galiojančias taisykles, darbo laikas yra darbo valandos, kai laivas veikia darbo režimu, neskaičiuojant realiai dirbamų valandų. Todėl tikrinimo metu į tai neatsižvelgiama.

3.3.2 Vidaus vandenų transporto sektoriuje ilgos kasdienio darbo valandos dažniausiai yra taisyklė, o ne išimtis. Paprastai

įgula laive būna nustatytą laiko tarpą (pavyzdžiui, keturiolika dienų), tačiau kai kurie įgulos nariai visą laiką gyvena laive. Nors *ad hoc* norminiuose aktuose poilsio valandos numatytos, įgula tuo laiku turi būti pasiekiami (pasirengusi visoms galimoms situacijoms).

3.3.3 CCNR apklaustos profesinės sąjungos nesutiko, kad patikrinimai būtų atliekami tik dėl laivų plaukiojimo valandų, netikrinant realiai dirbamų valandų. Tačiau į šiuos prieštaravimus suinteresuotos valstybės visiškai neatsižvelgė.

3.3.4 Dabar galiojančiuose vidaus vandenų transporto norminiuose aktuose (taikomuose tiek savarankiškai dirbantiems asmenims, tiek samdomiems darbuotojams) darbo laikas nėra nustatytas. Reino valstybių teisės aktuose nustatytas laikas, kai laivai veikia darbo režimu, įgulos sudėtis ir įgulos privalomos poilsio valandos.

3.3.4.1 Suinteresuotų šalių teigimu, Europos direktyva dėl darbo laiko organizavimo (šiuo metu taisoma) nėra pakankamai pritaikyta ypatingoms sąlygoms vidaus vandenų transporto sektoriuje. Todėl jos pateikė savo prieštaravimus. Sektoriaus socialiniai partneriai užsibrėžė tikslą susitarti šiuo klausimu plėtodami socialinį dialogą Europos mastu, kuris po buvusio sąstingio neseniai vėl buvo pradėtas.

3.3.5 Plaukiant Reinu, kaip ir kai kuriais kitais Reino valstybių vidaus vandenų keliais, minimalus poilsio laikas per parą yra aštuonios valandos, iš kurių šešios turi būti be pertraukos.

3.3.6 Dunojaus laivyboje nėra norminių aktų, nustatančių laiką, kai laivas veikia darbo režimu, ar reikalavimus įguloms. Laikomasi nuostatos, kad įgulą turi sudaryti ne mažiau kaip keturi asmenys. Esant tokiai įgulai laivas gali veikti darbo režimu dvidešimt keturias valandas. Nėra privalomų poilsio laiką reglamentuojančių taisyklių.

3.3.7 Dėl Europos vidaus vandenų transportą reglamentuojančių norminių aktų skirtumų būtina nustatyti bent minimalias bendras taisykles. Socialinių partnerių siekiamas susitarimas, nurodytas 3.3.4.1 punkte, galėtų būti labai svarbus ateityje.

Siekiant sukurti tinkamas sąlygas, būtina skubiai priimti panašius norminius aktus, kurie būtų taikomi Dunoju, Reinui ir kitiems vidaus vandenų keliams. Be to, šie norminiai aktai turėtų būti suderinti ir skaidrūs.

3.4 Darbuotojų sveikata ir sauga

3.4.1 Kaip ir kiti dabartinės vidaus vandenų transporto sektoriaus socialinės politikos aspektai, darbuotojų sveikatos ir darbo saugos klausimus reglamentuojantys norminiai aktai, yra glaudžiai susiję su laivams keliamais techniniais reikalavimais. Didžioji šios srities nurodymų dalis buvo nustatyta Reglamente dėl Reino laivų priežiūros bei susijusiuose nacionaliniuose teisės aktuose; šie nurodymai buvo pateikti laivų statybai ir įrangai taikomų taisyklių forma.

3.4.2 Darbuotojų apsaugos nuostatos yra išdėstytos ES direktyvose dėl darbuotojų sveikatos ir saugos. Šie teisės aktai įpareigoja darbdavius įvertinti rizikos lygį, tačiau vidaus vandenų transporto sektoriuje šio įsipareigojimo vis dar nesilaikoma.

3.4.3 Kai kurie šiame sektoriuje dirbantys asmenys kritikuoja Europos sveikatos ir saugumo teisės aktus, esą juose neatsižvelgiama į kai kurias vidaus vandenų transporto realijas ir konkrečias aplinkybes, esą jie nesujungę su galiojančiais šios srities teisės aktais, taikomais visiems įgulos nariams. Iš tiesų direktyvose apsiribojama samdomų darbuotojų apsauga ir nėra atsižvelgiama į savarankiškai dirbančius asmenis. Šiuo atveju būtina pažymėti, kad panaši situacija susiklostė ir kituose ekonominės veiklos sektoriuose. Kelių transportui pagal EB⁽⁵⁾ sutarties 71 straipsnio ir 137 straipsnio 2 dalį buvo priimta atskira direktyva dėl darbo laiko nustatymo.

3.5 Darbo tikrinimas

3.5.1 Be vienodų ir privalomų šio sektoriaus norminių aktų, būtinas rimtas, reguliarus ir kompetentingas tikrinimas, nes šiame sektoriuje kartu su darbdavių samdomais darbuotojais dirba daug savarankiškai dirbančių asmenų (arba asmenų, turinčių panašų statusą), o esant tokiai padėčiai darbuotojų apsauga gali greitai pablogėti arba atsirasti nesąžininga konkurencija.

3.5.2 Tačiau darbo tikrinimas vidaus vandenų transporto sektoriuje yra ribotas, nes tikrinti trukdo šiam sektoriui būdingi sunkumai. Viena iš konkrečių problemų, išskylančių atliekant patikrinimą laive, yra gana unikali situacija, nes čia, kitaip nei daugelyje kitų ekonominės veiklos sektorių, sunku atskirti privatų gyvenimą nuo darbinės veiklos. Todėl nenuostabu, kad į tikrintojus žiūrima neigiamai.

3.5.3 Daugelyje šalių patikrinimai turi daug trūkumų (Vokietiją ir Šveicariją galima paminėti kaip ganėtinais teigiamus Reino valstybių pavyzdžius). Tikrinimo tarnyboms trūksta žmonių. Nyderlanduose ir Belgijoje dėl didelio personalo trūkumo darbo inspekcijos labai retai atlieka patikrinimus (iš esmės laivas tikrinamas kas dveji, treji metai). Be to, būtina pabrėžti, kad laivų konstrukciją ir įrengimus tikrina nacionalinė navigacijos inspekcija, o vandens policija užtikrina teisės aktų laikymąsi.

Dunojuje patikrinimų iš esmės nebūna.

3.5.4 Dauguma šiame sektoriuje dirbančių asmenų nesilaiko ne tik teisės aktų reikalavimų, bet ir kolektyvinėse darbo sutartyse nustatytų susitarimų.

3.5.5 Kiekvieną kartą atliekant didesnę patikrinimą, daugelyje laivų nustatomi norminių aktų pažeidimai.

⁽⁵⁾ 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto-veikla, darbo laiko organizavimo - 2002 03 23 OL L 80, 35-39 psl.

3.5.6 Nors manoma, kad vidaus vandenų transportas yra gana saugi transporto rūšis, avarijų, aišku, pasitaiko. Tačiau registruojamos tik tos avarijos, kuriose žūna žmonės ar įvyksta kitos didelės nelaimės. Vidaus vandenų transporto avarijos sąvoka nėra tinkamai apibrėžta. Atsižvelgiant į vidaus vandenų transporto sektoriaus augimą ir į anksčiau pateiktas pastabas dėl įgulos taikomų norminių aktų laikymosi, visos šios transporto rūšies skatinimu suinteresuotos šalys turės skirti daugiau dėmesio šiems klausimams.

3.6 Mokymas, profesinis rengimas, egzaminai

3.6.1 Siekiant ateityje užtikrinti darbo vietas šiame sektoriuje ir išsaugoti santykinai saugaus transporto reputaciją, svarbu skirti dėmesį mokymui ir profesiniam rengimui. Tuo tikslu reikės nustatyti bendras ir aiškias, su mokymu susijusias teisės normas bei griežtai jų laikytis.

Dunojaus valstybėse išsilavinimo lygis yra gana aukštas (ypač kapitonų). Kalbant apie Reino valstybes, esama didelių kokybės skirtumų.

Tokia padėtis verčia nustatyti bendrus minimalius standartus visos Europos mastu.

3.6.2 CCNR įsipareigojo parengti bendrą jūreivių ir škiperių pareigybių aprašymą. Šiame darbe dalyvaus ir socialiniai partneriai. Šie aprašymai, kurie turi būti baigti 2005 m., padės suderinti profesinį mokymą Europos vidaus vandenų transporto srityje suinteresuotose valstybėse. Jie teigiamai prisidėtų ir prie abipusio kvalifikacijos liudijimų pripažinimo.

3.6.3 Socialinio dialogo metu iš naujų ES valstybių narių buvo surinkta informacija apie mokymą vidaus vandenų transporto srityje.

3.6.4 Mokymas turi būti derinamas su vidaus vandenų transporto sektoriaus, kuris domintų įsidarbinti norintį jaunimą, pristatymu.

3.7 Bendravimas

3.7.1 PINE pranešime pabrėžiama, kad yra kalbų mokėjimo ir užsienio vandenų kelių pažinimo spragų, kurios atsiranda dėl darbuotojų migracijos ir suintensyvėjusio tarptautinio eismo tarp Rytų ir Vakarų. Šie trūkumai gali susilpninti vidaus vandenų transporto saugumą.

3.7.2 Ko gero, jau atėjo laikas Reino ir Dunojaus baseinų vidaus vandenų tarptautiniam transportui nustatyti bendrą kalbą bendrauti laivams tarpusavyje ir tarp laivų ir žemės.

3.8 Socialinis dialogas

3.8.1 CCNR ir Dunojaus komisijai rengiant vidaus vandenų transporto socialinę politiką, socialiniai partneriai beveik nedalyvavo. Tokia padėtis yra nepatenkinama ir visų pirma patys socialiniai partneriai turėtų siekti ją pakeisti. Valstybių narių vyriausybės, kurios nėra itin linkusios išklausti socialinius partnerius, turės pakeisti savo požiūrį.

3.8.2 Europos Komisija, turinti patirties konsultacijų su socialiniais partneriais ir socialinio dialogo srityje, gali geriau nei CCNR ir Dunojaus komisija vystyti išsiplėtusios ES vidaus vandenų transporto politikos, kuria bandoma rasti naują pusiausvyrą transporto srityje skatinant vidaus vandenų transportą, socialinį aspektą.

3.8.3 Šia prasme galima pasidžiaugti, kad 1998 m. socialiniai partneriai pagyveno socialinį dialogą vidaus vandenų transporto sektoriuje, kuris keletą pastarųjų metų buvo vangus. Šis socialinis dialogas dėl vidaus vandenų transporto vyksta ir Komitete, pagal Europos Komisijos, socialinių partnerių prašymu, priimtą sprendimą.

Deja, šio komiteto veikla iki šiol nėra itin aktyvi. Darbo laiko organizavimo darbai pradėti 2004 m. pavasarį, o pirmoji plenarinė sesija įvyko 2005 m. birželio mėn.

3.8.4 Kitas socialinio dialogo prioritetinis klausimas yra Europos darbo rinkos veikimas vidaus vandenų transporto sektoriuje, įskaitant ir laisvą darbuotojų judėjimą.

3.8.5 Socialinį dialogą vystyti tenka socialiniams partneriams. Pageidautina, kad Europos Komisija skatintų socialinį dialogą laikydamosi minėto principo. Galima būtų nustatyta tvarka paprašyti socialinių partnerių nuomonės ir paskatinti šios nuomonės paskelbimą per protingą laiką. Pavyzdžiui, nustatant tikslų terminą.

3.8.6 Siekiant patenkinti išskirtinius vidaus vandenų transporto sektoriaus poreikius, į socialinių partnerių Bendrijos lygio susitarimus, sudarytus pagal EB steigimo sutarties 139 straipsnio nuostatas, galėtų būti įtraukti konkretūs norminiai aktai. Šie susitarimai, paremti minimaliomis pagal EB sutarties 137 straipsnį Tarybos nustatytais instrukcijomis, yra veiksmingi tik tuomet, jei socialiniai partneriai sutaria, kad reikalingos papildomos konkrečios taisyklės.

4. Išvados ir rekomendacijos

4.1 EESRK mano, kad atėjo laikas Bendrijos socialinę politiką taikyti ir vidaus vandenų transporto sektoriuje. Pageidautina visoje Europoje. Ši politika turi būti taikoma visiems Europos vandenų keliams, ji turi būti kuriama vienodu pagrindu ir atsižvelgiant į regionų ir net vietos ypatumus. Socialiniai partneriai turėtų kuo aktyviau dalyvauti ją įgyvendinant.

4.2 EESRK bendrais bruožais parengtos pastabos dėl teisinės Europos vidaus vandenų transporto tvarkos turi būti išplėtos a

fortiori iki socialinių šio sektoriaus teisės aktų, kurie, kaip jau minėta, šiuo metu yra fragmentiški ir turi būti suderinti bei suvienodinti ypač atsižvelgiant į tai, kad dėl ES plėtros gali kilti daugiau sunkumų nei jų buvo iki 2004 m. gegužės mėn.

4.3 Iki šiol socialinei politikai vidaus vandenų transporto sektoriuje buvo skiriama nepakankamai dėmesio. Iš esmės ji buvo įtvirtinta laivams taikomuose teisės aktuose ir techninėse normose. Atėjo laikas vidaus laivyboje iškelti žmogiškąjį veiksnių ir skirti jam daugiau dėmesio.

4.4 Todėl visos susijusios šalys turės iš esmės pakeisti savo požiūrį. Ypač turės pasikeisti socialinių partnerių vaidmuo šiuolaikinės socialinės politikos raidoje. Reikės panaudoti ir kitas priemones, padėsiančias modernizuoti kitus Europos vidaus vandenų transporto aspektus.

4.5 Dėl daugelio aspektų reikės atlikti išsamų tyrimą ir priimti tinkamai parengtus ir suderintus sprendimus. Šiuo metu iguloms taikomi norminiai aktai ir tie, kurie susiję su darbo bei poilsio laiku, yra svarbiausi, neužmirštant būtinybės užmegzti aktyvų socialinį dialogą.

4.6 Europos Komisija, remdamasi senomis tradicijomis, patirtimi ir Centrinės Reino navigacijos komisijos bei Dunojaus komisijos kompetencija, gali paskatinti šį procesą. Įvertinus pastarųjų dviejų komisijų ilgametę veiklą, dėmesį, kurį jos skyrė socialinei politikai, ir socialinių partnerių įtraukimą, tampa aišku, kad nepakaks suvienodinti ir suderinti Reino ir Dunojaus tchninius reikalavimus, siekiant sukurti optimalias sąlygas vidaus vandenų transporto sektoriaus šiuolaikinės socialinės politikos raidai.

4.7 Europos Komisija, rengdama naują ES vidaus vandenų transporto socialinę politiką, turės glaudžiai bendradarbiauti su socialiniais partneriais, Centrine Reino navigacijos komisija ir Dunojaus komisija. Šiuo požiūriu Centrinės Reino navigacijos komisijos ir Dunojaus komisijos valstybės narės turės leisti savo institucijoms išplėsti veiklos sritį ir įtraukti socialinės politikos klausimus bei padidinti pajėgumus, kad būtų kuo veiksmingiau bendradarbiaujama su Europos Komisija. Europos Komisija, savo ruožtu, turės įdėti papildomai pastangų siekdamą sukaupti konkrečios informacijos apie vidaus vandenų transportą.

4.8 Taip sprendžiant dabartines Europos vidaus vandenų transporto socialinės politikos problemas bus galima sukurti tokią tvarką, pagal kurią bus galima suderinti sektoriui būdingus ypatumus ir problemas bei visų jame dirbančių asmenų interesus.

4.9 Pakartotinio vertinimo ir peržiūrėjimo metu svarbiausia nustatyti vienodas sąlygas ir padaryti jas patrauklesnes tiek šiame sektoriuje jau dirbantiems asmenims, tiek tiems, kurie planuoja jame dirbti ateityje, ypač atsižvelgiant į numatomą konkurencijos augimą ne tik vidaus vandenų transporto sektoriuje, bet ir tarp vidaus vandenų transporto ir kitų transporto rūšių.

4.10 Šie pokyčiai truks nemažai laiko ir pareikalaus visapusiško socialinių partnerių dalyvavimo. Šio sektoriaus dalyvių socialinis dialogas (tiek nacionaliniu, tiek Europos lygiu) yra svarbiausia priemonė, galinti suvienyti darbdavių, savarankiškai dirbančių asmenų ir samdomų darbuotojų nuomones bei Europos politikos tikslus. Tai ypač aktualu kalbant apie iguloms taikomus teisės ir norminius aktus bei igulos narių darbo ir poilsio laiką.

4.11 Dėl Europos vidaus vandenų transporto ateities reikia kuo skubiau ypatingą dėmesį skirti mokymui ir profesiniam rengimui. Socialiniai partneriai turėtų prie to prisidėti.

4.12 Siekiant patenkinti visus sektoriaus dalyvių poreikius, į socialinių partnerių Bendrijos lygio susitarimus, sudarytus pagal EB steigimo sutarties 139 straipsnio nuostatas, galėtų būti įtraukti konkretūs vidaus vandenų transporto norminiai aktai. EESRK nuomone, šie susitarimai bus veiksmingi tik tuomet, jei socialiniai partneriai sutars, kad dėl specifinių sektoriaus poreikių minimalioms pagal EB sutarties 137 straipsnį Tarybos nustatytoms instrukcijoms reikia priimti papildomas nuostatas.

2005 m. birželio 15 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirminikė
Anne-Marie SIGMUND

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Tarybos, Europos Parlamento ir Komisijos bendros deklaracijos dėl Europos Sąjungos plėtros politikos „Europos sutarimas“

COM(2005) 311 final

(2006/C 24/16)

2005 m. liepos 29 d. Taryba, remdamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl *Pasiūlymo dėl Tarybos, Europos Parlamento ir Komisijos bendros deklaracijos dėl Europos Sąjungos plėtros politikos „Europos sutarimas“*

Išorės santykių skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo organizavimą šia tema, 2005 m. rugsėjo 8 d. priėmė šią nuomonę. Pranešėjas José María Zufiaur.

420-ojoje plenarinėje sesijoje, kuri įvyko 2005 m. rugsėjo 28-29 d. (2005 m. rugsėjo 29 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė nuomonę 84 nariams balsavus už, 5 prieš ir 6 susilaikius.

1. Įžanga

1.1 Komisijos ir Tarybos **iniciatyva persvarstyti 2000 m. patvirtintą Deklaraciją dėl plėtros politikos** ir apskirtai ateityje šiai politikai suteikti naują formą yra visais atžvilgiais itin svarbi. Tarptautinės arenos raidos procesas, nauji požiūriai ir sutarimai tarptautinės bendrijos plėtros politikos srityje ir pokyčiai pačioje Sąjungoje rodo, kad peržiūra reikalinga. Poreikį keisti Bendrijos plėtros politiką taip pat rodo problemų dėl nepakankamo išsivystymo augimas, visų pirma Afrikoje, ir dėl globalizacijos tarp valstybių atsirandančių skirtumų didėjimas.

1.2 Kai kurie **tarptautinio masto** pokyčiai, vienu ar kitu būdu turėję įtakos plėtros politikai, yra šie: po rugsėjo 11 d. įvykių išaugę su saugumu susiję rūpesčiai; 2001 m. PPO susitikimo Dohoje rezultatai ir su jais susijęs procesas, kuris yra sudėtinė Plėtros darbotvarkės dalis; naujas tarptautinis sutarimas plėtros srityje, kuris buvo pasiektas Tūkstantmečio aukščiausio lygio susitikime ir pakartotas Monterejaus, Johanesburgo, Kairo ir kitose konferencijose finansavimo, aplinkos

apsaugos, lyčių aspekto integravimo ir ŽIV/AIDS klausimais; pagalbos teikėjų vykdomos plėtros politikos, kurią pradėjo EBPO Plėtros paramos komitetas (PPK), derinimo procesas; daugybės naujų pagalbos planavimo ir įgyvendinimo priemonių, pavyzdžiui, Skurdo mažinimo strategijos dokumentai (SMSD), visus sektorius apimantys principai (VSAP) arba biudžetinė parama. Naujusias įvykis, prisidėjęs prie pažangos šioje srityje — 2005 m. kovo mėn. Paryžiuje surengtas aukščiausio lygio forumas dėl pagalbos veiksmingumo, kuriame pagalbos teikėjai prisiėmė daugybę išpareigojimų dėl nuosavybės, derinimo, rezultatais paremto valdymo ir bendros atsakomybės.

1.3 Šiems pokyčiams įtakos taip pat turėjo nepakankamai geri rezultatai siekiant tikslų, kurie prieš penkis metus buvo nustatyti Tūkstantmečio pažangos tikslų (TPT) programoje. Siekdama užtikrinti, kad TPT būtų pasiekti iki galutinio termino - 2015 m., tarptautinė bendrija privalo keisti savo politiką ir