

## Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par Sociālo politiku Viseiropas iekšējo ūdensceļu transporta regulēšanas sistēmā

(2006/C 24/15)

Saskaņā ar Reglamenta 29. panta 2. punktu Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2004. gada 1. jūlijā nolēma sagatavot pašiniciatīvas atzinumu par: *Sociālo politiku Viseiropas iekšējo ūdensceļu transporta regulēšanas sistēmā*.

Par minētā Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa pieņēma atzinumu 2005. gada 15. jūnijā (ziņotājs: ETTY kgs; līdzziņotājs: SIMONS kgs).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 420. plenārajā sesijā, kas notika 2005. gada 28. un 29. septembrī (2005. gada 29. septembra sēdē), ar 92 balsīm par, 7 pret un 12 atturoties ir pieņēmusi šādu atzinumu.

### 1. Ievads.

1.1 Pašiniciatīvas atzinuma, kas tika izstrādāts 2004. gadā<sup>(1)</sup>, pamatā bija Eiropas Komisijas vēlme attīstīt iekšējo ūdensceļu transporta milzīgo potenciālu, un tas pievērsās spēkā esošajam un ļoti sadrumstalotajam tiesiskajam režīmam. Šis atzinums kā galveno izvirzīja nepieciešamību harmonizēt un apvienot likumdošanu minētajā jomā, jo īpaši ņemot vērā to, ka Eiropas Savienības paplašināšanas rezultātā radīsies vēl vairāk sarežģījumu nekā pirms tam. Būs nepieciešams saskaņot un tuvināt Reinas un Donavas upes baseina kuģošanas režīmus. Galvenais mērķis jaunās Eiropas Komisijas politikas ietvaros ir panākt lielāku līdzsvaru starp dažādajiem transporta veidiem. Iekšējo ūdensceļu transports ir uzskatāms par vienu no veidiem, kā padarīt transporta pakalpojuma tirgu daudz līdzsvarotāku. Lai pēc iespējas labāk izmantotu minētā transporta veida potenciālu, jānovērš vairāki šķēršļi, kas šobrīd traucē minētās nozares pilnīgu attīstību.

1.2 Attiecībā uz sociālās politikas jautājumiem un stāvokli darba tirgū atzinumā cita starpā ir atzīmēts:

- darba ņēmēju brīvas pārvietošanās princips un ar to saistītā sociālā nodrošinājuma koordinēšana;
- kvalificētu darbinieku trūkums minētajā nozarē 15 "vecajās" dalībvalstīs pretstatā to pārpalikumam "jaunajās" un nākamajās dalībvalstīs;
- kvalifikācijas un eksāmenu prasību atšķirības un no tām izrietošās grūtības saistībā ar darbinieku pieņemšanu darbā iekšējo ūdensceļu transporta nozarē un viņu brīvu pārvietošanos, Reinas un Donavas kuģošanas režīmu atšķirības attiecībā uz kuģu komandas komplektēšanas noteikumiem (ieskaitot saistošo tiesību aktu un ieteikumu atšķirības);
- uz kuģa komandu attiecināmo tiesību aktu saistība ar tehnikajām prasībām, kuras attiecas uz kuģi;

<sup>(1)</sup> Šis atzinums ir uzskatāms par turpinājumu atzinumam "Veidojot Viseiropas iekšējo ūdensceļu transporta sistēmu" – OV C 10 2004. gada 14. janvārī, 49.lpp.

— nepieciešamība saskaņot izglītības standartus, lai spētu vienādot Eiropas likumdošanu apkalpju jomā;

— kuģu apkalpju locekļu un Eiropas ūdensceļu satiksmes dažādo dalībnieku iespējamās saziņas problēmas, kā arī to, ka ir vēlams risināt minētās problēmas, lai veicinātu drošības pakāpes paaugstināšanos;

— Reinas Noteikumi attiecas uz visiem apkalpes locekļiem (darba ņēmējiem un pašnodarbinātajiem), un tajos nav īpašu nosacījumu attiecībā uz darba ņēmējiem, turpretī ES noteikumi vairāk pievērš uzmanību darba ņēmēju aizsardzībai un neņem vērā iekšējo ūdensceļu transporta nozares īpašos apstākļus un tiesību aktus, kas attiecas uz kuģu apkalpēm minētajā nozarē. Sociālais dialogs Kopienu līmenī ir nepieciešams, lai saskaņotu abus minētos režīmus.

### 2. Vispārēji apsvērumi.

2.1 Tehniskie un sociālie noteikumi, kas regulē iekšējo ūdensceļu transportu, parasti ir savstarpēji cieši saistīti. Tas jo īpaši attiecas uz noteikumiem par kuģu apkalpi, kas ciešā saistībā ar tehniskajām prasībām attiecībā uz kuģi, regulē vispārējo drošību un darbaspēka aizsardzību.

2.2 Tehniskie noteikumi, kas ir spēkā Reinas baseinā, ir izklāstīti Manheimas konvencijā, kuras izpildes uzraudzību veic Reinas kuģniecības centrālā komisija (RKCK), kas atrodas Strasbūrā. Dažas dalībvalstis piemēro minētos noteikumus visos savā teritorijā esošajos ūdensceļos.

Bez tam ir arī Belgradas konvencija, kas regulē kuģošanu Donāvā. Tā kā Belgradas konvencijai ir atšķirīga struktūra (Donavas Komisija sniedz ieteikumus nevis nosaka noteikumus) un turklāt tiek piemēroti arī ierobežoti ES tiesību akti, kopumā izveidojas sarežģīts tiesību aktu savrstājums.

Manheimas konvencija varētu kļūt par vienu no tehniskajiem stūrakmeņiem pilnīgai ES likumdošanai iekšējo ūdensceļu transporta jomā.

2.3 Papildus noteikumiem, kas attiecas uz apkalpēm, galvenie ar iekšējo ūdensceļu transportu saistītie sociālie jautājumi, ar kuriem nodarbojas RKCK, ir noteikumi par kuģu navigācijas laiku un apkalpes locekļu atpūtas laiku.

2.4 Donavas baseina valstis gatavojas pārskatīt Belgradas konvenciju nolūkā piešķirt Donavas Komisijai varas pilnvaras, kas būtu pielīdzināmas RKCK pilnvarām. Pārskatītā Belgradas Konvencija jāpieņem visdrīzākajā laikā. Tai varēs pievienoties visas ieinteresētās valstis.

2.4.1 Ņemot vērā aizvien augošās ekonomiskās intereses (satiksme uz Donavas pieaug straujā tempā), Donavas baseina valstis uzskata minēto jautājumu par prioritāru. Donavas Komisijai ir četri galvenie mērķi:

- a) patentu, profesionālās kvalifikācijas un tehnisko sertifikātu savstarpēja atzīšana,
- b) līdzvērtīgu parametru noteikšana iekšējo ūdensceļu transporta nozarē,
- c) Eiropas iekšējo ūdensceļu transporta tirgus atvēršana,
- d) sociālo politiku integrācija.

2.4.2 Viena no nopietnākajām problēmām saistībā ar kuģošanu Donavā ir Donavas kuģu flotes salīdzinoši zems tehniskās apkopes līmenis. Tas cita starpā izskaidrojams ar novecojušiem kuģiem un to iekārtām, kā arī dīkstāvi sakarā ar Novi Sadas blokādi.

Iekšējo ūdensceļu transporta nozarē Reinas baseina valstīs ievērojami trūkst darbinieku no minētajām valstīm.

2.4.3 Saskaņā ar Donavas Komisijas viedokli, neņemot vērā Belgradas konvencijas rekomendējošo raksturu, Reinas un Donavas kuģošanas regulējumam nav ievērojamu atšķirību attiecībā uz tehniskajām prasībām un sociālo regulējumu. Ar kuģošanas pa Donavu saistītos sociālās politikas aspektus lielā mērā regulē attiecīgo valstu tiesību akti un kolektīvie līgumi.

Donavas Komisija uzskata, ka galvenā sociālā problēma ir stingri ierobežojumi kapteiņiem no Donavas baseina valstīm strādāt Reinas baseina valstīs.

2.4.4 Donavas Komisija nekad nav veikusi nevienu salīdzinošo pētījumu par dalībvalstu sociālo likumdošanu un noteikumiem iekšējo ūdensceļu transporta nozarē. Minētais aspekts acīmredzot līdz šim nav izraisījis pietiekamu interesi, kaut arī tas ir ar konkurenci saistīts faktors.

2.5 Galvenās sociālās problēmas, ar ko saskaras Reinas un Donavas baseina dalībvalstu IŪT nozarē strādājošie, arodbiedrību skatījumā papildus tām problēmām, kuras ir saistītas ar komandas komplektēšanas noteikumiem un darba un atpūtas laiku, ir atšķirības valstu sociālās nodrošināšanas noteikumos,

kā arī nepietiekamas zināšanas par valstu atšķirīgajiem tiesību aktiem un noteikumiem un kolektīvajiem līgumiem.

Darba devēji Reinas baseina valstīs uzskata, ka galvenās problēmas sociālajā jomā tajos jautājumos, kas vistiešāk attiecas uz viņiem, ir saistītas gan ar noteikumu neelasticību un sarežģītību, gan ar valstu tiesību aktu atšķirību. Tas spēcīgi ietekmē viņu vadīto uzņēmumu konkurētspēju un dažiem uzņēmumiem liek izvēlēties vislabvēlīgākās likumdošanas valsti un/vai pārvietot uz turieni savus darbiniekus, lai apietu darba un sociālās saistības šādā veidā viņi mēģina izmantot priekšrocības, ko rada algu un sociālā nodrošinājuma izmaksu atšķirības.

2.6 Aptuveni 40 000 cilvēku ir nodarbināti minētajā nozarē; 30 000 no viņiem strādā "vecajās" ES valstīs un 10 000 — "jaunajās". No minētajiem 10 000 aptuveni 3000 strādā Reinas kuģošanas sistēmā. Aptuveni puse darbinieku, kas strādā "vecos" dalībvalstu iekšējo ūdensceļu transporta nozarē, ir algoti strādnieki, bet otra puse ir pašnodarbinātie.

2.7 RKCK apspriežas ar sociālajiem partneriem par sociālās politikas jautājumiem. Arodbiedrības tomēr neuzskata šādas sarunas par pietiekamām.

Šādas apspriešanās netiek praktizētas Donavas baseina valstīs. Lielākā daļa strādājošo ir apvienojušies arodbiedrībās, bet darba devēji atrodas pārejas situācijā privatizācijas procesa dēļ.

2.7.1 Sociālais dialogs starp minētās nozares strādājošajiem un darba devējiem ir uzskatāms par mazattīstītu "vecajās" ES dalībvalstīs un par neattīstītu "jaunajās" dalībvalstīs un kandidātvalstīs. Patiesam sociālajam dialogam ir nepieciešamas neatkarīgas un reprezentatīvas darba devēju un darba ņēmēju organizācijas. Šim aspektam noteikti jāvelta uzmanība Donavas baseina valstīs.

2.7.2 Iepriekš minētais, apvienojumā ar ilgstošo tehniskās likumdošanas un noteikumu dominējošo stāvokli, izskaidro, kādēļ cilvēka faktoram ilgu laiku ir bijusi tik niecīga nozīme iekšējo ūdensceļu transporta nozarē. Kuģu īpašniekiem šajā sakarā ir šāds viedoklis. Tā kā lielākā daļa kuģu minētajā nozarē ir privātpašums, tad īpašnieku interesēs vienmēr ir bijis kontrolēt visus darbības riskus, ieskaitot cilvēka faktoru. Tas ir viens no iemesliem, kāpēc salīdzinājumā ar citām transporta nozarēm likumdošana attiecībā uz nepieciešamo kvalifikāciju nav bijusi īpaši pieprasīta.

2.8 Vai šajā jomā ir iespējas pozitīvām izmaiņām, ņemot vērā pieaugošo ieinteresētību stiprināt iekšējo ūdensceļu transporta nozares lomu turpmākajā Eiropas transporta politikā un palielināt dažādo iekšējo ūdensceļu transporta režīmu saskaņību? Trīs ziņojumi, kas pavisam nesen tika publicēti, un svarīga Eiropas mēroga konference, kurā klātesošajiem tika iezīmēta minētās nozares nākotne, sniedz negatīvu atbildi uz šādu jautājumu.

2.8.1 RKCK ziņojumā ar nosaukumu “Nākotnes kuģi”<sup>(2)</sup> ir apskatīta iekšējo ūdensceļu transporta nozares nākotne galvenokārt no tehniskā viedokļa.

2.8.1.1 Attiecībā uz sociālajiem jautājumiem minētais ziņojums pievēršas tikai kapteiņu nākotnei, raksturojot viņus kā “operatorus”, kam būs ļoti niecīgs fiziskā darba apjoms, bet kuriem ārkārtas gadījumā būs jāprot rīkoties adekvāti. Pagaidām šāda perspektīva nav reāla, bet tā vērš uzmanību uz tehnoloģijas attīstības spēcīgo ietekmi uz iekšējo ūdensceļu transporta nozares sociālo aspektu. Pamatojoties uz iepriekš minēto, ziņojumā ir izteikts atbalsts aktīvai sociālajai politikai minētajā nozarē.

2.8.1.2 Ziņojuma variantā nozares vajadzības aprobežojas tikai ar augsti izglītotiem darbiniekiem. Tas nav reāli. Mazāk kvalificēto strādājošo darba iespējas varētu samazināties, taču kopumā iekšējo ūdensceļu transporta nozarē bez minētās kategorijas strādājošajiem nevarēs iztikt.

2.8.1.3 Attiecībā uz darba tirgu ziņojumā liela vērība ir pievērsta regulāram atpūtas laikam, darba uzdevumu apjoma paplašināšanai un darba spēka mobilitātei.

2.8.2 PINE<sup>(3)</sup> ziņojums sniedz pārskatu par iekšējo ūdensceļu transporta nozares nākotni no ekonomiskā viedokļa. Galvenais ar sociālo politiku saistītais jautājums, kam pievēršas minētais ziņojums, attiecas uz strādājošo pārvietošanās brīvības ES teritorijā ietekmi uz nozares finanšu un ekonomiskajiem rādītājiem.

Ziņojums pievēršas arī darbaspēka pašreizējā un sagaidāmā trūkuma problēmai iekšējo ūdensceļu transporta nozarē.

2.8.3 EFIN<sup>(4)</sup> ziņojums apskata tādas sadarbības sistēmas iespējamību, kas apvienotu gan valstis, gan attiecīgas iestādes. EESK tuvākajā laikā izstrādās atsevišķu atzinumu par minētajā ziņojumā iekļautajiem priekšlikumiem. Sociālo partneru loma ziņojumā vispār nav apskatīta, kas liek secināt, ka to neuzskata par saistītu ar ziņojumā iekļautajām tēmām.

2.8.4 Kongresā, kas bija veltīts iekšzemes navigācijai (2004. gada 10. — 12. novembrī, Hāgā) un kuru organizēja Nīderlande kā ES tobrīd prezidējošā valsts, lai uzsvērtu iekšējo ūdensceļu transporta nozares ieguldījumu kopējā ekonomikas izaugsmē un sabiedrības attīstībā, sociālos aspektus atkal pieminēja tikai garāmejot.

<sup>(2)</sup> RKCK nobeiguma ziņojums Centrālajai komisijai, Nākotnes kuģi, 2002. gads.

<sup>(3)</sup> “Iekšējās navigācijas perspektīvas paplašinātajā Eiropā” (2004. gada marts), Eiropas Komisijas pasūtīts pētījums.

<sup>(4)</sup> “Eiropas Iekšējās navigācijas sistēma. Jauna institucionālā sistēma iekšējo ūdensceļu transporta nozarē Eiropā” (2004). Šis ziņojums ir publicēts pēc Nīderlandes valdības pasūtījuma un ar Vācijas, Beļģijas, Francijas un Šveices atbalstu.

2.9 Iepriekš minēto triju pētījumu un konferencē notikušo diskusiju saturs, šķiet, atspoguļo tendenci, ka valstu valdības un daudzas minētajā nozarē strādājošas personas sociālās politikas jautājumus iekšējo ūdensceļu transporta nozarē joprojām uzskata par nenozīmīgiem. To pašu liecina tas, ka nozares sociālie partneri vispār netika uzaicināti piedalīties ne pētījumos, ne konferencē. Izņēmums bija PINE ziņojums. Komisija patiesi iesaistīja sociālos partnerus ziņojuma izstrādē, tomēr, kā jau tika minēts, sociālie jautājumi guva salīdzinoši niecīgu ievēribu, kaut arī sociālie partneri (jo īpaši arodbiedrības) tos uzskata par ārkārtīgi nozīmīgiem.

2.10

Iepriekšējā atzinumā “Veidojot Viseiropas iekšējo ūdensceļu transporta sistēmu” Komiteja neveica detalizētu sociālo jautājumu izpēti minētajā nozarē, ņemot vērā tās sarežģīto uzbūvi, taču atzinumā ir ietverta norāde uz atzinuma papildinājumu. Iepriekš minētās piezīmes ir uzskatāmas par pietiekami nozīmīgu papildus argumentāciju, lai šim jautājumam beidzot pievērstos vairāk. Ir pienācis laiks, lai sociālā politikā atbrīvotos no tehnisko jautājumu pastāvīgā dominējošā stāvokļa un lai tai veltītu tikpat lielu uzmanību kā pārējiem jautājumiem, iesaistot pilnībā visas ieinteresētās puses gan Reinas baseina, gan Donavas baseina valstīs, “vecajās” un “jaunajās” dalībvalstīs, kā arī kandidātvalstīs un, attiecīgā gadījumā, arī citās ieinteresētajās valstīs. 3.

Īpaši apsvērumi. 3.1

Komiteja paredz sociālo politiku ar plaši izvērstu un vienotu pieeju, kas tajā pašā laikā atstāj telpu reģionālām vai vietējām īpatnībām. Šādā politikā pēc iespējas cieši ir jāiesaista sociālie partneri. 3.2

Noteikumi, kas attiecas uz kuģu apkalpēm. 3.2.1

Būtiskākais attiecībā uz likumdošanu kuģu apkalpju jomā RKCK dalībvalstīs ir atrodams Regulas par kuģošanas pārbaudēm Reinā 23. nodaļā. Tas nozīmē, ka apkalpes sastāvu un lielumu nosaka atbilstoši kuģa klasifikācijai un kuģošanas laikam vienā dienā. Noteikumu, kas attiecas uz apkalpēm, izpildes kontrole ir ļoti svarīga tādēļ, ka praksē tos samērā bieži pārkāpj. 3.2.2

Jau divdesmit gadus Eiropas Komisija strādā pie Eiropas mēroga regulējuma. Sasniegts tomēr ir visai maz, kas daļēji ir skaidrojams ar attiecīgo dalībvalstu ilggadēju vēlēšanos gaidīt 23. nodaļas pārskatīšanu. Eiropas mēroga regulējumam vajadzētu aptvert normas, kas nosaka apkalpju sastāvu, kuģu braukšanas laiku, kā arī apkalpes locekļu obligāto atpūtas laiku. 3.2.3

Reinas baseina valstīs noteikumi, kas attiecas uz apkalpēm, jau kļuvuši par nesaskaņu avotu starp valdībām, darba devējiem un pašnodarbinātajiem darbiniekiem no vienas puses un arodbiedrībām no otras puses. Pēc arodbiedrību domām RKCK izstrādāto noteikumu, kas attiecas uz apkalpēm, 2002. gada jūlijā grozītā versija neatbilst pašreizējai realitātei. Arodbiedrības uzskata, ka jaunās normas kopā ar vecajām darba laika un atpūtas laika normām apdraud iekšzemes navigācijas drošību. Savukārt darba devēju organizācijas uzskata, ka esošie apkalpju jautājumu regulējošie noteikumi pilnībā nodrošina drošību nozarē. Tās uzskata, ka ir vēlama lielāka elastība, kas atvieglotu strādājošo pārnākšanu no citām jūrniecības nozarēm iekšējo ūdensceļu transporta nozarē. Tāpat arī apkalpēm uz mūsdienīgi aprīkoti kuģiem izvirzāmās prasības varētu tikt atvieglotas.

### 3.2.4

Saskaņā ar kuģošanas pa Donavu tiesisko režīmu apkalpes komplektēšanas obligātās prasības nešķiet problemātiskas. Belgradas Konvencijas regulējums šajā jomā attiecas galvenokārt uz kapteiņiem un mašīnistiem, bet nesatur neko nozīmīgu attiecībā uz zemāka ranga apkalpes locekļiem. Salīdzinājumā ar atbilstīgām apkalpes darbinieku kategorijām Reinas baseina valstīs kapteiņu un mašīnistu izglītības līmenis ir augstāks. - Donavas baseina valstīs paredz 2005. gadā uzsākt to iekšējo noteikumu, kas attiecas uz kuģu apkalpēm, vienādošanu un cer piesaistīt kā novērotājus darba devēju organizācijas. Pēc Donavas komisijas domām "darba devēji pārstāvēs savus darbiniekus". Tas nepavisam nesakrīt ar attiecīgo valstu arodbiedrību viedokli.

### 3.2.5

Reinas baseina valstīs visai izplatīta parādība ir kuģu apkalpes komplektēšanas noteikumu pārkāpšana, kas pēc arodbiedrību domām pastiprina viņu bažas par drošību. Noteikumu ieviešanas kontrole minētajā nozarē praksē ir ļoti vāja. Darba devēju un pašnodarbināto darbinieku organizācijas uzskata, ka ir ļoti svarīgi pareizi piemērot kuģu apkalpes komplektēšanas noteikumus ne tikai drošības apsvērumu dēļ, bet arī lai nodrošinātu godīgu konkurenci. Tās uzskata arī, ka šādi noteikumi ir jāformulē tā, lai stimulētu inovāciju iekšējo ūdensceļu transporta nozarē.

### 3.3

#### Darba un atpūtas laiks. 3.3.1

Saskaņā ar iepriekš minēto kuģu braukšanas laiks un apkalpes locekļu atpūtas laiks Reinas kuģošanas tiesiskajā režīmā ir uzskatāms par galveno sociālās politikas problēmu. Esošajos noteikumos par darba laiku uzskata tikai tās nostrādātās stundas, kad kuģis ir bijis darba režīmā, nevis faktiski nostrādātās stundas. Līdz ar to kontrole pēdējās neņem vērā. 3.3.2

Darba laika grafiki ar lielu ikdienas darba stundu skaitu iekšējo ūdensceļu transporta nozarē ir jāvērtē drīzāk kā norma nevis kā izņēmums. Būtībā apkalpe strādā uz klāja kādu noteiktu laiku

(piemēram, četrpadsmit dienas), bet daži komandas locekļi dzīvo uz kuģa pastāvīgi. Lai kāds būtu īpašais regulējums attiecībā uz atpūtas laiku, apkalpei ir jābūt gatavai strādāt (lai novērstu to vai citu krīzi) visā šajā atpūtai paredzētajā laikā. 3.3.3

Konsultāciju ar RKCK laikā arodbiedrības iebilda pret to, ka kontrolē tikai kuģa darbības laiku, nevis faktiski nostrādātās stundas. Līguma dalībvalstis minētos iebildumus līdz šim nav ņēmušas vērā. 3.3.4

Šobrīd spēkā esošā likumdošana un noteikumi iekšējo ūdensceļu transporta nozarē (attiecas vienādi gan uz pašnodarbinātajiem darbiniekiem, gan uz strādājošajiem) neregulē darba laiku. Reinas baseina valstu likumdošana savstarpēji saista kuģu darbības laiku, apkalpes sastāvu un apkalpes obligāto atpūtas laiku. 3.3.4.1

Saskaņā ar iesaistīto pušu teikto Eiropas direktīva par darba laika organizāciju (šobrīd tiek izstrādāti grozījumi) nav pietiekami piemērota apstākļiem, kādi pastāv iekšējo ūdensceļu transporta nozarē. Tāpēc tās jau ir iesniegušas savus iebildumus. Nozares sociālie partneri Eiropas līmenī cenšas panākt vienošanos minētajā jautājumā, jo tā ir sociālā dialoga, kas izgājis no pasīvās stadijas, prioritāte. 3.3.5

Uz Reinas, kā arī uz dažiem citiem Reinas baseina valstu ūdensceļiem minimālais atpūtas laiks divdesmit četru stundu periodā ir astoņas stundas, no kurām sešām jābūt bez pārtraukuma. 3.3.6

Uz Donavas nepastāv tāda regulējuma, kas noteiktu maksimāli pieļaujamo kuģu darbības laiku vai regulētu apkalpju komplektēšanu. Praksē parasti ievēro minimālo apkalpes locekļu skaitu — četri cilvēki. Kuģis ar šādu apkalpi ir tiesīgs darboties divdesmit četras stundas; nav arī obligātu noteikumu par atpūtas laiku. 3.3.7

Atšķirības, kas pastāv starp dažādajiem regulējumiem iekšējo ūdensceļu transporta nozarē Eiropā, rada nepieciešamību izstrādāt kopējus obligātos standartus. Vienošanās, ko cenšas panākt sociālie partneri un kura ir minēts 3.2.4.1. punktā, šajā sakarā varētu būt ļoti nozīmīga. Lai radītu līdzvērtīgus konkurences apstākļus, Reinas, Donavas un citu ūdens ceļu kuģošanas režīmā steidzami ir jāievieš līdzīgi noteikumi. Turklāt šādiem noteikumiem jābūt pārskatāmiem un savstarpēji savietojamiem.

### 3.4

#### Veselības aizsardzība un drošība darba vietā. 3.4.1

Līdzīgi citiem pašreizējās sociālās politikas elementiem iekšējo ūdensceļu transporta nozarē noteikumi par profesionālo veselību un drošību darba vietā ir cieši saistīti ar kuģiem izvirzāmajām tehniskajām prasībām. Normas minētajā jomā galvenokārt ir izklāstītas noteikumos par kuģošanas pārbaudēm Reinā un attiecīgo valstu tiesību aktos kā noteikumi par kuģu uzbūvi un aprīkojumu. 3.4.2



Attiecībā uz strādājošo aizsardzību pastāv arī attiecīgas normas ES direktīvā par darba drošību un veselības aizsardzību darba vietā. Šie tiesiskās regulēšanas līdzekļi liek darba devējiem uzsākt iespējamo risku novērtēšanu. Iekšējo ūdensceļu transporta nozarē to ne vienmēr ievēro. 3.4.3

Dažas personas no minētās nozares kritizē Eiropas veselības aizsardzības un darba drošības likumdošanu, kas it kā neņem vērā iekšējo ūdensceļu transporta nozares stāvokli un īpašos apstākļus un ir atrauta no jau esošās likumdošanas, kas attiecas uz visiem apkalpes locekļiem. Direktīvas attiecas tikai uz strādājošajiem un neattiecas uz pašnodarbinātajiem. Piemēram, auto-transporta jomā tika pieņemta īpaša direktīva (\*) par darba laika organizēšanu, pamatojoties uz EK Līguma 71. pantu un 137. panta 2. punktu. 3.5

### Darba inspekcija. 3.5.1

Paralēli nepieciešamībai pēc vienveidīga un stingra regulējuma šajā nozarē, kur strādā daudzi pašnodarbinātie (vai personas ar līdzīgu statusu) līdzās darba devējiem, kas izmanto algotu darba spēku, un rada gan negodīgu konkurenci, gan situāciju, kad strādājošo sociālās garantijas tiek apdraudētas, lielu lomu spēlē arī nopietna, regulāra un kompetenta inspekcija. 3.5.2

Darba inspekcija kuģošanas iekšējos ūdeņos nozarē ir visai ierobežota un tai traucē nozarei raksturīgi īpaši apstākļi. Viens no aspektiem, kam inspekcijai būtu jāpievērš uzmanība, ir visai ārkārtējā situācija uz kuģiem, kas ir pretēja tai, kas ir novērojama citos ekonomiskās darbības sektoros, proti, uz kuģiem ir visai grūti nodalīt privāto dzīvi no profesionālās dzīves. Ņemot vērā šo apstākli, visai parasta paradība ir ļoti rupja izturēšanās pret inspektoriem. 3.5.3

Inspekcijai daudzās zemēs ir nopietni trūkumi — (Vācija, Šveice starp Reinas baseina valstīm ir vērtējamas kā salīdzinoši pozitīvi izņēmumi). Inspekcijas dienestiem ir jāsaskaras ar darbinieku trūkumu. Darbinieku trūkuma jo īpaši Nīderlandē un Beļģijā sekas ir tādas, ka inspekcijas darbojas ļoti reti (praktiski viena inspekcija vienreiz divos, trīs gados uz vienu kuģi). Ir jāatzīmē cita starpā, ka nacionālā kuģošanas inspekcija veic kuģu būves un aprīkojuma inspekciju, kamēr upju policija veic uzraudzību par to, kā likumdošana tiek ievērota praksē. Inspekcijas uz Donavas nepastāv vispār.

### 3.5.4

Pārkāptas tiek ne tikai tiesiskās normas — tās pārkāpj ļoti daudzi nozarē strādājošie, tas pats notiek arī ar kolektīvajiem darba līgumiem. 3.5.5

Katru reizi, kad notiek liela mēroga inspekcija, tā konstatē pārkāpumus uz daudziem kuģiem. 3.5.6

(\*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 11. marta Direktīva 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir auto-transporta apkalpes locekļi (OV L 80, 23.03.2002., 35– 39. lpp.).

Par spīti tam, ka kuģošana iekšējos ūdeņos kā transporta veids tiek uzskatīta par salīdzinoši drošu, tomēr dažkārt notiek arī satiksmes negadījumi. Tajā pašā laikā negadījumu reģistrs aprobežojas tikai ar nāves gadījumiem un katastrofām. Nepastāv tāda tieši kuģošanai iekšējos ūdeņos piemērota negadījuma definīcija. Ņemot vērā izaugsmes apjomus kuģošanas iekšējos ūdeņos nozarē un augstāk minētās piezīmes par noteikumu, kas regulē apkalpju jautājumu, praktisko ievērošanu, visām šīs transporta nozares turpmākajā attīstībā ieinteresētajām pusēm būs jāpievērš lielāka uzmanība visiem šiem jautājumiem. 3.6

### Izglītība/apmācība/eksāmeni. 3.6.1

Lai garantētu darba vietas šajā nozarē arī nākotnē un saglabātu salīdzinoši drošas transporta nozares reputāciju, ļoti svarīgi ir daudz lielāku uzmanību pievērst izglītībai un profesionālajai apmācībai. Tas padarīs nepieciešamu vispirms tādu izglītību regulējošu normu ieviešanu, kas ir pietiekami skaidras un kopējas vairākām valstīm vienlaikus, kā arī padarīs nepieciešamu tālāku šo normu striktu piemērošanu. Donavas baseina valstīs izglītības līmenis ir salīdzinoši augstāks (īpaši kapteiņu izglītības līmenis). Attiecība uz Reinas baseina valstīm jāteic, ka pastāv nozīmīgas atšķirības kvalitātes ziņā.

Tādēļ šķiet nepieciešama kopēju normatīvo aktu minimuma ieviešana, vēlamā Eiropas mēroga līmenī.

### 3.6.2

CRKK ir apņēmusies veikt priekšdarbus standartizētu matrožu un laivinieku amatu aprakstu izveidošanai. Šajos priekšdarbos tiks iesaistīti sociālie partneri. Šie apraksti — paredzēti, ka tie būs gatavi 2005. gadā — varētu kalpot par pamatu profesionālās izglītības harmonizācijai valstīs, kurās nodarbojas ar kuģniecību Eiropas iekšējos ūdeņos. Šādā veidā arī iespējams sekmēt savstarpēju profesionālās kvalifikācijas atzīšanu. 3.6.3

Nesen no jaunajām ES dalībvalstīm nozares mēroga sociālā dialoga ietvaros tika iegūta informācija par izglītības sistēmu kuģošanas iekšējos ūdeņos jomā. 3.6.4

Izglītības harmonizācijai ir jāiet kopsolī ar kuģošanas iekšējos ūdeņos nozares pozitīva tēla — kas šķiet pievilcīgs jauniešiem darba izredžu izteiksmē — radīšanu. 3.7

### Komunikācija. 3.7.1

IKPE ziņojums tieši norāda uz to, ka strādājošo migrācija un pieaugusi satiksme starp austrumiem un rietumiem ir radījusi robus gan svešvalodu zināšanās, gan upju navigācijas ceļu ārvalstīs pārzināšanā. Šādi trūkumi savukārt varētu izraisīt drošības risku pieaugumu uz iekšējiem ūdens ceļiem. 3.7.2

Iespējams, ka ir pienācis laiks ieviest vienotu valodu kuģošanā iekšējos ūdeņos starptautiskā transporta tīkla uz Reinas un Donavas ietvaros — gan saziņai starp kuģiem, gan saziņai starp kuģiem un jūru. 3.8

### Sociālais dialogs. 3.8.1

Sociālo partneru ieguldījums sociālās politikas definēšanā sadarbībā ar CRKK un Donavas Komisiju ir bijis visai ierobežots. Šī situācija nav apmierinoša, un tas pirmām kārtām ir pašu sociālo partneru uzdevums censties mainīt šo situāciju. Jebkurā gadījumā dalībvalstu valdībām, kuras līdz šim ir bijušas vismazāko vēlmi uzklaut sociālo partneru teikto, šo savu attieksmi turpmāk vajadzēs mainīt. 3.8.2

Eiropas Komisijai, balstoties uz savu iegūto sociālo partneru dialoga sarunu pieredzi un cenšoties izstrādāt sociālo dimensiju kuģošanas iekšējos ūdeņos politikas ietvaros paplašinātajai ES, kurā tā vēlas radīt līdzsvaru starp dažādajiem transporta veidiem, veicinot kuģošanu iekšējos ūdeņos, varētu gūt lielākus panākumus šā mērķa sasniegšanā nekā CRKK un Donavas Komisija. 3.8.3

Šajā sakarā ir ar gandarījumu jāatzīmē, ka sociālie partneri ir aizsākuši sociālo dialogu, kurš kuģošanas iekšējos ūdeņos nozarē dažus gadus faktiski nenotika. Tas notiek saskaņā ar Eiropas Komisijas Sociālā dialoga par kuģošanu iekšējos ūdeņos komitejas lēmumu, kas pieņemts saskaņā ar sociālo partneru iesniegumu. Diemžēl šīs Komitejas līdzšinējā virzība uz panākumiem ir pārāk lēna. Darbs par tēmu "Darba laika organizācija" sākās 2004. gada pavasarī un pirmā plenārsesija notika 2005. gada jūnijā.

### 3.8.4

Vēl viena sociālā dialoga ietvaros identificēta prioritāra tēma ir Eiropas darba tirgus, tajā skaitā arī brīva strādājošo kustība, darbība kuģošanas iekšējos ūdeņos nozarē. 3.8.5

Sociālais dialogs ir tikai pašu sociālo partneru ziņā. Ņemot to vērā, būtu vēlams, lai Eiropas Komisija dotu zināmus impulsus sociālā dialoga veicināšanai. Varētu paredzēt arī iespēju lūgt sociālajiem partneriem sniegt atzinumus, aicinot iesniegt šos atzinumus piemērotā laikā, piemēram, nosakot konkrētu termiņu. 3.8.6

Līgumi starp sociālajiem partneriem Koptienu līmenī, kas balstās uz EKL 139. pantu, var saturēt īpašu kuģošanai iekšējos ūdeņos paredzētu regulējumu — ja nepieciešams, lai labāk pielāgotu šo regulējumu nozares specifikai. Šādi līgumi, kuru tiesiskais pamats ir minimālie nosacījumi, ko uz 137. panta pamata izdod Padome, var pastāvēt tikai tad, ja sociālie partneri vienojas par to, ka ir vēlami papildus īpaši nosacījumi. 4.

### Nobeigums un ieteikumi. 4.1

EESK uzskata, ka ir pienācis laiks izveidot Koptienu sociālo politiku kuģošanas iekšējos ūdeņos nozarē, ja iespējams, ar iedarbību Viseiropas kontekstā. Šāda politika būtu jāattiecinā uz visiem Eiropas ūdensceļiem. Tai būtu jābalstās uz iespējami vienotām un plašām pamatnostādņēm, kas tomēr ņem vērā reģionālās un vietējās īpatnības. Šajā procesā ir cieši jāiesaista sociālie partneri. 4.2

Secinājumi, ko EESK vispārējos vilcienos ir formulējusi attiecībā uz tiesisko kuģošanas iekšējos ūdeņos režīmu, ir jāattiecinā jo

īpaši uz nozares sociālos aspektus regulējošo, stipri sadrumstaloto likumdošanu un noteikumiem, kas būtu jāharmonizē un jāapvieno; tas jā dara, ņemot vērā to, ka ES paplašināšanās varētu radīt vēl vairāk problēmu nekā tagad. 4.3

Līdz šim kuģošanas iekšējos ūdeņos nozarē sociāliem aspektiem ir bijusi otršķirīga nozīme. Tie pēc būtības tika iestrādāti tehniskajos noteikumos, ko piemēroja kuģiem. Ir pienācis laiks izvirzīt cilvēkfaktoru kuģošanā iekšējos ūdeņos priekšplānā un piešķirt tam nozīmīgāku vietu likumdošanā. 4.4

Šā uzdevuma veikšanai būs nepieciešama krasa visu lietā iesaistīto pušu attieksmes maiņa galvenokārt pret sociālo partneru lomu modernas sociālās politikas izveidē, kā arī būs nepieciešami pasākumi, kuru mērķis ir citu kuģošanas iekšējos ūdeņos Eiropā aspektu modernizācija. 4.5

Daudzu aspektu attīstībai būs nepieciešama iepriekšēja to rūpīga izpēte un lēmumu par tiem pienācīga sagatavošana un pašu lēmumu līdzsvarota pieņemšana. Šobrīd noteikumi, kas attiecas uz apkalpēm un regulē arī darba laiku un atpūtas laiku ir uzskatāmi par prioritāriem, neaizmirstot arī par īstena, aktīva sociāla dialoga ieviešanu. 4.6

Eiropas Komisija ir vispiemērotākā institūcija, kas, balstoties uz ilgstošām CRKK un Donavas Komisijas tradīcijām, pieredzi un zināšanām, varētu virzīt uz priekšu šo procesu. Ja mēs apskatām šo divu komisiju darbību vairāku gadu garumā, nozīmi, kādu tās ir piešķirušas sociālajai politikai viņu izstrādātajos dokumentos, un veidu, kādā tās ir iesaistījušas sociālos partnerus, kļūst skaidrs, ka viena pati Reinas un Donavas kuģošanas režīma savstarpēja pielīdzināšana un tuvināšana nebūs pietiekama, lai radītu priekšnoteikumus modernas sociālās politikas attīstībai kuģošanas iekšējos ūdeņos nozarē. 4.7

Izstrādājot jauno sociālo politiku kuģošanas iekšējos ūdeņos nozarē, Eiropas Komisijai vajadzētu cieši sadarboties ar sociālajiem partneriem, CRKK un Donavas Komisiju. Šī pieeja nozīmē to, ka CRKK dalībvalstis un valstis, kas veido Donavas komisiju, ļauj savām iestādēm paplašināt savu darbības jomu un iekļaut tajā arī sociālās politikas jautājumus, un attiecīgi palielināt savu administratīvo kapacitāti, lai nodrošinātu pēc iespējas auglīgāku sadarbību ar Eiropas Komisiju. Eiropas Komisijai savukārt vajadzētu lielākas pūles veltīt profesionālo zināšanu apguvei par kuģošanu iekšējos ūdeņos.

4.8 Šāda pieeja aktuālajām sociālās politikas problēmām kuģošanas iekšējos ūdeņos nozarē ļaus radīt tādu tiesisku režīmu šajā nozarē, kas spēs līdzsvarot visas īpaši šai nozarē raksturīgās iezīmes un problēmas no vienas puses un nozarē strādājošo intereses no otras.

4.9 Vissvarīgākais šajā pārvērtēšanas un pārskatīšanas procesā ir noteikt taisnīgus nosacījumus šīs nozares ietvaros un vairojot tās pievilcību gan to acīs, kas tajā jau strādā, gan to acīs, kas vēlas to darīt nākotnē, īpaši ņemot vērā nākotnē paredzamo konkurences saasināšanos ne tikai kuģošanas iekšējos ūdeņos nozarē, bet arī citās transporta nozarēs.

4.10 Šāds izmaiņu process prasīs ievērojami daudz laika un tam būs nepieciešama pilnīga sociālo partneru iesaiste un viņu pilnīga atdeve. Sociālais dialogs nozares līmenī (gan nacionālā, gan Eiropas mērogā) ir visnozīmīgākais veids, kā veidot tiltu starp darba devēju, pašnodarbināto un strādājošo redzes punktu no vienas puses un Eiropas politiku no otras. Šis secinājums attiecas vispirms uz likumdošanu un noteikumiem par apkalpēm, darba laiku un apkalpju locekļu atpūtas laiku.

4.11 Eiropas iekšējo ūdeņu kuģniecības nākotnes attīstībai noteikti vajadzētu papildus uzmanību pievērst vispārējai un

speciālajai izglītībai. Savs ieguldījums šeit būtu jādod sociālajiem partneriem.

4.12 Līgumi, kas tiek slēgti starp sociālajiem partneriem Kopienas līmenī un balstās uz EKL 139. pantu, var ieviest kuģošanas iekšējos ūdeņos nozarē īpašu regulējumu. Šādi līgumi tomēr ir spēkā tikai tad, ja sociālie partneri ir vienojušies, ka šīs nozares īpašajām vajadzībām ir nepieciešams papildinošs regulējums par minimālajiem nosacījumiem, ko pieņēmusi Padome saskaņā ar EK Līguma 137. pantu.

Briselē, 2005. gada 29. septembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētāja  
Anne-Marie SIGMUND

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par tematu Priekšlikums Padomes, Eiropas Parlamenta un Komisijas kopīgai deklarācijai par Eiropas Savienības attīstības politiku "Eiropas konsenss"**

*KOM(2005) 311 galīgā red.*

(2006/C 24/16)

Komisijas saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2005. gada 29. jūlijā nolēma apspriesties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu: "Priekšlikums Padomes, Eiropas Parlamenta un Komisijas kopīgai deklarācijai par Eiropas Savienības attīstības politiku Eiropas konsenss"

Ārējo attiecību specializētā nodaļa, kas bija atbildīga par Komitejas dokumenta sagatavošanu šajā jautājumā, pieņēma atzinumu 2005. gada 8. septembrī. Ziņotājs — *Zufiaur kgs.*

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 420. plenārajā sesijā, kas notika 2005. gada 28. un 29. septembrī (2005. gada 29. septembra sēdē) ar 84 balsīm par, 5 pret un 6 atturoties, pieņēma šādu atzinumu.

## 1. Ievads.

1.1 Komisijas un Padomes iniciatīva pārskatīt 2000. gadā pieņemto Deklarāciju par attīstības politiku un pārveidot minētās politikas nākotni kopumā ir īpaši nozīmīga no visiem aspektiem. Par nepieciešamību pārskatīt minēto politiku liecina arī norises starptautiskajā arēnā, jauni starptautiskās sabiedrības viedokļi un vienprātīga nostāja attiecībā uz attīstības politiku, kā arī pārmaiņas pašā Eiropas Savienībā. Pieaugošās problēmas, kas saistītas ar nepietiekamu attīstību, it īpaši Āfrikā, kā arī pieaugošās atšķirības starp valstīm, ko izraisa globalizācija, vēl vairāk uzsver nepieciešamību pārskatīt Kopienas attīstības politiku.

1.2 Dažas no pārmaiņām, kas notikušas starptautiskā mērogā un kuras tā vai citādi ietekmē attīstības politiku, ir šādas: pastiprināta uzmanība ar drošību saistītajiem jautājumiem pēc 11. septembra notikumiem; PTO 2001. gada Dohas sanāksmes rezultāti un tiem sekojošais process, kas veido Attīstības plāna daļu; jaunā starptautiskā vienprātība attiecībā uz

attīstības politiku, kas tika panākta Tūkstošgades sammitā un apspriesta Monterejas, Johannesburgas, Kairas un citās konferencēs par tādiem jautājumiem kā finansējums, vide, dzimumu vienlīdzība un HIV/AIDS; devēju valstu attīstības politiku saskaņošanas process, ko uzsāka ESAO attīstības atbalsta komiteja (DAC); kā arī virknes jaunu atbalsta plānošanas un īstenošanas instrumentu, ieskaitot Nabadzības mazināšanas stratēģijas dokumentus (PRSP), sektora līmeņa pieejas (SWAP) un budžeta atbalstu, konsolidācija. Augsta līmeņa forumā par atbalsta efektivitāti, kas notika Parīzē 2005. gada martā, tika panākts progress šajā jautājumā — devējas valstis uzņēmās virkni saistību attiecībā uz īpašumtiesībām, uz rezultātiem balstītu pārvaldi un kopēju atbildību.

1.3 Minētās pārmaiņas ir ietekmējis arī tas, ka progress ceļā uz pirms pieciem gadiem izvirzīto Tūkstošgades attīstības mērķu (TAM) sasniegšanu ir iecīģis (par ko liecina virkne rādītāju). Lai nodrošinātu iepriekš minēto mērķu sasniegšanu līdz