

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Provocările sociale ale ecologizării transportului maritim și fluvial**(aviz din proprie inițiativă)**

(2022/C 275/03)

Raportor: **Pierre Jean COULON**

Decizia Adunării Plenare	25.3.2021
Temei juridic	Articolul 32 alineatul (2) din Regulamentul de procedură Aviz din proprie inițiativă
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	2.2.2022
Data adoptării în sesiunea plenară	23.2.2022
Sesiunea plenară nr.	567
Rezultatul votului (voturi pentru/ voturi împotriva/abțineri)	207/1/2

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE își reafirmă adeviziunea la concluziile și recomandările incluse în avizele pe tema „Inițiativa FuelEU în domeniul maritim” ⁽¹⁾ și „NAIADES III” ⁽²⁾.

1.1.1. În aceste domenii, „[p]entru a atinge în cele din urmă acest obiectiv este nevoie de o cooperare strânsă cu toate părțile interesate din sectorul maritim și de la nivelul lanțului de aprovizionare”.

1.1.2. Același lucru este valabil și pentru interesul față „de crearea de terminale intermodale” care să permită „dezvoltarea transportului pe căile navigabile interioare în orașe”, contribuind la îmbunătățirea calității vieții”.

1.2. CESE consideră că ecologizarea transporturilor maritime și fluviale trebuie să țină seama în mod imperativ de sănătatea și calitatea vieții populațiilor care trăiesc în apropierea axelor de navigație sau a porturilor.

1.3. În acest sens, autoritățile portuare, colectivitățile teritoriale și actorii din domeniul transporturilor trebuie să își concerteze eforturile pentru a regândi legăturile dintre oraș, porturi și actorii din domeniul transporturilor.

1.4. Tranziția către ecologizare nu se poate realiza decât prin implementarea unor programe de formare adecvate, destinate salariaților.

1.5. Aceste recomandări fac parte integrantă din valorificarea viitoare a economiei albastre.

2. Introducere

2.1. Comunicarea Comisiei Europene „NAIADES III”, publicată la 24 iunie 2021, privind modernizarea transportului pe căile navigabile interioare în Europa și propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea combustibililor regenerabili în transportul maritim, publicată la 14 iulie 2021, denumită „FuelEU maritime”, lansează decarbonizarea acestor sectoare.

2.2. „NAIADES III” este un plan de acțiune pentru promovarea transportului pe căile navigabile interioare în 35 de puncte, pornind de la o observație foarte simplă formulată de comisarul pentru transporturi, Adina Vălean: transportului pe căile navigabile interioare reprezintă „*unul dintre modurile de transport cu emisiile de CO₂ cele mai scăzute, iar căile navigabile pot juca un rol esențial în decarbonizarea sistemelor noastre de transport*”; cu toate acestea, doar 6 % din transportul de marfă din UE utilizează râurile și canalele noastre, deși rețeaua de căi navigabile interioare este de 41 000 de kilometri.

⁽¹⁾ Avizul CESE pe tema „Inițiativa FuelEU în domeniul maritim” (JO C 152, 6.4.2022, p. 145).

⁽²⁾ Avizul CESE pe tema „NAIADES III” (JO C 194, 12.5.2022, p. 102).

2.3. Ambiția înscrisă în comunicare este de a permite transportarea unui volum mai mare de marfă folosind fluviile și canalele Europei și de a facilita tranziția către barje cu emisii zero până în anul 2050.

2.4. Prin urmare, Comisia propune revizuirea Directivei privind transportul intermodal din 1992 ⁽³⁾, singurul instrument juridic al UE care sprijină în mod direct trecerea de la transportul rutier de mărfuri la modurile de transport cu emisii scăzute (căi navigabile interioare, transport maritim și feroviar), dar al cărei efect a fost afectat de transpunerea nesatisfăcătoare în statele membre. Un motiv important al acestei transpuneri inadecvate este generat de faptul că pachetul „Mobilitate” din 2018 conținea un conflict evident între, pe de o parte, obiectivul de a atinge o concurență echitabilă între întreprinderile și angajații din domeniul transportului rutier pe piața internă (limitând cabotajul dinspre și către terminale intermodale) și, pe de altă parte, trecerea de la transportul modal la transportul intermodal, diminuând costul acestuia.

2.5. Propunerea de regulament privind traficul maritim se înscrie în pachetul politic și legislativ „Pregătiți pentru 55”, al cărui scop constă în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) cu 55 % până în 2030. Aceasta este orientată cu precădere spre obiective de reducere a emisiilor și le impune transportatorilor să declare tipul de nave și de carburant pe care le utilizează. Așadar, este relativ lipsită de constrângeri. Aceasta se explică prin faptul că, conform Comisiei Europene, transportul maritim la modul general nu generează decât 10 % din emisiile asociate transportului în Uniunea Europeană.

2.6. CESE nu poate decât să subscrie la politica de ecologizare a transporturilor maritime și fluviale aplicată de Comisia Europeană,

2.7. ceea ce și face în avizele sale pe tema „Inițiativa FuelEU în domeniul maritim” ⁽⁴⁾ și „NAIADES III” ⁽⁵⁾, adoptate recent; CESE dorește să profite de ocazie pentru a prezenta câteva observații asupra provocărilor societale ridicate de ecologizarea transportului maritim și fluvial și pentru a atrage atenția societății civile asupra faptului că ecologizarea transportului maritim și fluvial implică și amenajarea spațiului maritim, pentru a permite adaptarea transportului la schimbări climatice din perspectiva „economiei albastre” ⁽⁶⁾.

3. Observații generale

3.1. Prezentul aviz din proprie inițiativă constă din două părți ce tratează teme diferite: prima se axează pe natura transportului pe căi navigabile interioare și a porturilor fluviale, în timp ce a doua temă tratează aspectele sociale referitoare la angajații din transportul maritim și fluvial. CESE subliniază că transportul maritim este o piață sectorială, de la transportul local cu feribotul care deservește orașe și arhipelaguri ce utilizează râuri și rute maritime scurte, până la transport de cursă lungă cu feriboturi, vrachiere, nave-container și de croazieră.

Prezentul aviz nu acoperă toate aceste sectoare, ci abordează dimensiunea societală a aspectelor legate de transportul local și regional.

3.2. Ecologizarea transporturilor fluviale și maritime presupune o abordare integrată, deoarece viitoarele infrastructuri de transport vor trebui să ia în considerare și preocupări privitoare la sănătatea locuitorilor și a lucrătorilor sociali.

3.3. CESE consideră că este primordial ca, în prezentul aviz din proprie inițiativă privind mizele societale ale ecologizării transportului maritim și fluvial, Comisia să dispună de studii solide privitoare la incidența asupra sănătății a activităților din porturile fluviale și maritime. Aceste studii ar trebui să se axeze pe analiza sistemelor de gestiune de mediu pe scară largă și să conțină recomandări pentru o exploatare portuară fluvială și maritimă care să ia în considerare aspectele de ordin sanitar.

3.4. Cabotajul maritim joacă un rol esențial în coeziunea economică, socială și teritorială, în special pentru teritoriile insulare. Acesta privilegiază o politică de emisii reduse de carbon, reduce impactul de mediu și facilitează principiul multimodalității.

⁽³⁾ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).

⁽⁴⁾ Avizul CESE pe tema „Inițiativa FuelEU în domeniul maritim” (JO C 152, 6.4.2022, p. 145).

⁽⁵⁾ Avizul CESE pe tema „NAIADES III” (JO C 194, 12.5.2022, p. 102).

⁽⁶⁾ Avizul CESE privind „O nouă abordare pentru o economie albastră durabilă în UE”, raportor Simo Tiainen (JO C 517, 22.12.2021, p. 108), și Avizul CESE privind „Inovarea în economia albastră”, raportor Séamus Boland (JO C 12, 15.1.2015, p. 93).

3.5. Îmbunătățirea calității aerului în porturi și consecințele pe care le generează asupra sănătății riveranilor constituie un subiect sensibil. Dezvoltarea în continuare a sistemelor de alimentare cu energie electrică de la mal în porturile fluviale și maritime, așa cum s-a făcut în portul Rotterdam pentru ca navele, indiferent de dimensiunea lor, să poată opri motoarele în timp ce se află la dană, pare a fi relevant în opinia CESE, deoarece acest lucru ar contribui la protejerea sănătății rezidenților și a lucrătorilor. Acest lucru este valabil și pentru navele de croazieră care se află adesea la dană în zone portuare centrale.

3.6. Poluarea fonică provocată de activitățile portuare maritime nu ar putea fi ignorată, deoarece este vorba despre calitatea vieții riveranilor, pe de o parte, și despre sănătatea lucrătorilor, pe de altă parte. Același lucru este valabil și pentru locuitorii din zonele situate în hinterlandul căilor navigabile interioare. Îmbunătățirea performanțelor transportului fluvial este corelată cu dezvoltarea socioeconomică a zonelor din hinterland; cu toate acestea, această dezvoltare nu trebuie realizată în detrimentul calității vieții locuitorilor, chiar dacă transportul fluvial generează mai puține zgomote decât transportul rutier.

3.7. Ecologizarea transporturilor fluviale și maritime nu poate fi realizată fără a se aborda chestiunile privitoare la formarea personalului, la perspectivele de ocupare a forței de muncă și la diferența de tratament între bărbați și femei din aceste sectoare și cu ignorarea provocărilor societale referitoare la schimbările profunde generate de digitalizare și de automatizarea ocupațiilor.

3.8. Reînnoirea flotei este indispensabilă pentru a diminua dependența transportului fluvial de combustibilii fosili. Or, cea mai mare parte a acestui sector este alcătuită din mici navigatori și IMM-uri, care se confruntă în prezent cu dificultăți economice (pierderi în cifra de afaceri de aproximativ 2,7 miliarde EUR, reducerea transportului de călători cu cel puțin 70 %). Acceptabilitatea socială a reînnoirii necesare a flotei presupune, așadar, adeviziunea navigatorilor, care nu va fi asigurată decât dacă li se câștigă încrederea prin investiții și un sprijin financiar pe termen lung.

3.9. Prin urmare, tranziția către un nivel zero al emisiilor de CO₂ pe căile navigabile interioare necesită nu numai sprijin financiar pentru navigatorii existenți, ci și eforturi sporite pentru formarea personalului navigator actual și viitor. Succesul ecologizării transporturilor fluviale și maritime depinde și de capacitatea sectorului de a gestiona transformarea muncii și a competențelor.

4. Observații specifice

Porturile

4.1. În domeniul transportului maritim, politica de ecologizare a transportului maritime repune în discuție legăturile dintre oraș și porturi. Proiectele de amenajare bazate pe o economie axată exclusiv pe petrol și pe supracontainerizarea mondializată din cea de-a doua jumătate a secolului XX au condus la separarea porturilor de orașe, devenite neîncăpătoare, și au generat crearea de zone industriale portuare la periferie. Or, acceptabilitatea unui mare proiect portuar sau urban trebuie să fie aproape unanimă, ceea ce implică luarea în considerare a unui cumul deseori complex de argumente care să coreleze interesul public și interesele particulare. Aceste revendicări cetățenești și societale sunt destul de noi în relația milenară dintre un oraș și portul său.

4.2. Ca atare, autoritatea portuară și autoritățile locale pot fi pe aceeași lungime de undă sau se pot opune total, cu dimensiuni societale și de mediu care sunt în prezent imposibil de neglijat⁽⁷⁾. În orașele portuare, în care navele coabitează cu riveranii, industriile, comerțul și activitățile turistice, calitatea mediului și sursele de zgomot devin factori de mobilizare a locuitorilor. De exemplu, navele au motorul pornit zi și noapte: poluarea aerului este un flagel zilnic pentru rezidenții multor porturi europene.

4.3. Navele de marfă mixte și feriboturile de pe numeroase linii eliberează în aer gaze și particule fine. Zgomotul cauzat de motoare constituie, de asemenea, un factor deranjant insuportabil, deoarece este vorba despre un zgomot permanent și amplificat în timpul nopții.

4.4. Problema este cauzată de faptul că numai o parte din danele portuare sunt prevăzute cu alimentare cu energie electrică de la mal. În consecință, anumite nave sunt obligate să își utilizeze propriile grupuri electrogene.

4.5. Îmbunătățirea calității aerului în porturi și consecințele pe care le creează asupra sănătății riveranilor constituie un subiect sensibil. Cererea la nivelul societății de măsuri preventive și corective privind calitatea aerului în apropierea porturilor devine din ce în ce mai insistentă, în special pe rețelele de socializare.

(7) Daudet, B. și Alix, Y., „Gouvernance des territoires ville-port: empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux” (Gubernanța teritoriilor orașelor-port: amprentă locală, concurenți regionali și mize globale), *Organisations & Territoires*, 2012.

4.6. Situația este similară și în privința poluării sonore cauzate de activitatea portuară. CESE opinează că ecologizarea transportului maritim și fluvial nu poate pierde din vedere inventarierea și diagnosticarea impacturilor de mediu ale porturilor, îndeosebi în zonele de interfață oraș/port. Aceasta ar trebui să constituie o etapă preliminară adoptării oricărei măsuri și va permite o gestiune de mediu inteligentă a interfeței oraș/port, la care ar putea contribui dezvoltarea porturilor fluviale interioare.

4.7. Într-adevăr, nu s-ar putea decide ecologizarea transportului maritim și fluvial fără să se realizeze o evaluare prealabilă a impactului dispersării emisiilor de gaze ale navelor, chiar și ale celor cu emisii reduse de carbon, a profilului topografic al zonei portuare, a repartizării populației în zonele de influență a activității portuare, a existenței stațiilor meteorologice (întrucât condițiile meteorologice afectează dispersarea sau stagnarea gazelor în aer) și a senzorilor de măsurare a poluării și a nivelurilor de zgomot.

Angajații din sectorul maritim

4.8. Nu trebuie ignorată nicio altă provocare societală majoră: locurile de muncă și formarea pentru noile meserii a personalului navigant. În ciuda lipsei unor date exacte și comparabile privind personalul navigant, se admite la modul general că sectorul maritim suferă din cauza unei penurii de competențe și că este dificil să se pună la dispoziție posturi și să se păstreze navigatorii.

4.9. O anumită lipsă de atractivitate a acestui sector profesional este cauzată, printre altele, de faptul că navigarea maritimă nu mai este considerată ca o modalitate de a vedea lumea; într-adevăr, călătoriile au devenit mai ieftine și mai ușoare. Conform unui studiu independent elaborat pentru Comisia Europeană, acest sector este, de asemenea, perceput ca fiind incompatibil cu o viață socială și de familie așa-zis normală, el oferind condiții de muncă precare și perspective de dezvoltare profesională foarte scăzute, în pofida Convenției privind munca în domeniul maritim din 2006, cunoscută sub abrevierea MLC 2006, care stabilește condiții minime de muncă și de viață pentru marinarii din flota comercială mondială⁽⁸⁾.

4.10. Cu toate acestea, pe baza unor date extrase dintr-un raport al Asociației Armatorilor din Comunitatea Europeană, se poate constata că în unele straturi sociale navigația maritimă este percepută ca prestigioasă și respectabilă, îndeosebi grație campaniilor publice de informare privind sectorul, burselor de studii etc.

Reprezentarea femeilor în domeniul transporturilor

4.11. Numărul de femei din transportul maritim rămâne relativ subreprezentat/mic și prezintă puține semne de îmbunătățire de-a lungul timpului. Cu excepția anumitor țări nordice și a Țărilor de Jos, femeile ocupă în acest domeniu funcții de nivel inferior și mai slab remunerate decât bărbații.

4.12. CESE este membru al juriului european al cărui scop este integrarea și promovarea femeilor în meseriile din sectorul transporturilor în general, inclusiv în transportul maritim și pe căi navigabile interioare. Un sondaj online realizat de Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi între 7 octombrie și 29 noiembrie 2019 arată că doar 22 % din masa salariaților din transporturi, în toate sectoarele acestuia, este alcătuită din femei⁽⁹⁾. Studiul arată că multe obstacole care decurg din inegalități și stereotipuri de gen persistă în acest sector. Transportul maritim a fost întotdeauna un sector masculin, iar CESE consideră că este necesar să se schimbe acest lucru pentru a face față provocării societale reprezentată de locul femeilor din acest sector.

4.13. Ecologizarea transportului maritim ar putea fi o oportunitate în acest sens. Într-adevăr, CESE consideră că schimbările tehnologice generate de această ecologizare ar trebui să conducă la o dinamică a forței de muncă în transportul maritim și la o diferență de percepție în acest sens, deoarece locurile de muncă tradiționale pe mare vor evolua către locuri de muncă cu o valoare adăugată ridicată pe uscat, permițând recrutarea mai multor femei.

4.14. Navigatorii calificați corespunzător sunt esențiali pentru a asigura o navigație atât sigură, cât și ecologică. Sustenabilitatea acestui sector dinamic depinde de capacitatea de a atrage în continuare un număr suficient de noi angajați de calitate și de a-i face să rămână pe navigatorii experimentați, inclusiv pe navigatoare și alte grupuri subreprezentate.

4.15. CESE consideră că implicarea tuturor părților interesate, inclusiv a partenerilor sociali, este necesară pentru a se ajunge la soluții semnificative și, în același timp, viabile în contextul ecologizării transportului maritim⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ Coffey, Consultores em Transportes Inovação e Sistemas, Oxford Research and World Maritime University, „Study on social aspects within the maritime transport sector” (Studiu privind aspectele sociale în sectorul transportului maritim), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2020.

⁽⁹⁾ <https://www.etf-europe.org/make-transport-fit-for-women-to-work-in-etf-sounds-alarm-over-industrys-growing-gender-divide>

⁽¹⁰⁾ <https://www.ecsa.eu/index.php/etf-ecsa-declaration-enhanced-participation-women-european-shipping>

Navigatorii

4.16. Cu toate acestea, automatizarea navelor ar putea duce la reducerea echipajelor și a personalului navigant, ceea ce va reduce cererea de „marinari” și, în același timp, va crește volumul de muncă și responsabilitățile pentru cei aflați deja în funcție. Este puțin probabil ca perspectiva șomajului sau a reclasificării să fie acceptată din punct de vedere social.

4.17. În plus, digitalizarea și automatizarea au potențialul de a îmbunătăți condițiile de muncă ale navigatorilor cu înaltă calificare, cu competențe informatice și electrotehnice. De asemenea, aceste aspecte vor putea reduce sarcina administrativă, adesea citată ca sursă de oboseală pentru personalul navigant, și vor permite dezvoltarea unor sisteme de operare cvasi-autonome, ceea ce are consecințe asupra timpului de lucru și atractivității navigării maritime.

4.18. Digitalizarea și automatizarea asociate ecologizării transportului maritim vor modifica profund sectorul. Acest lucru nu este prevăzut pe termen scurt, cu atât mai mult cu cât armatorii nu sunt încă pe deplin pregătiți. Pe de altă parte, aceste noi tehnologii sunt adaptate la navele existente. Costul generat de reinnoirea flotei joacă, de asemenea, un rol în această reticență.

4.19. Nu trebuie ignorat nici riscul ca evoluția necesarului de competențe să afecteze negativ ocuparea forței de muncă, excluzându-i din proces pe anumiți marinari sau pregătind inadecvat următoarele generații de marinari. Aceasta reprezintă o provocare majoră cu care se confruntă școlile de marină, căreia nu-i pot face față decât cele care cooperează strâns cu industria maritimă pentru a se adapta la nevoile acesteia din urmă.

4.20. În plus, formarea continuă a navigatorilor este indispensabilă pentru actualizarea competențelor și facilitarea tranziției între locurile de muncă pe mare și cele pe uscat, pe care o va implica probabil ecologizarea transportului maritim. Acest aspect este indispensabil pentru obținerea unor efecte pozitive asupra societății în ansamblul ei.

4.21. Cine vorbește despre un personal mai calificat vorbește și despre creșterea costului muncii, despre riscul de dumping social în defavoarea personalului slab calificat și despre concurența neloială pe piața muncii, fapt care implică necesitatea protejării locurilor de muncă ale marinarilor europeni. O trimitere utilă este cea la studiul din 2018 intitulat *Seafarers and digital disruption* (Navigatorii și perturbările digitale)⁽¹⁾. Or, se pare că numărul navigatorilor se reduce și că vârsta lor crește, ceea ce ne face să ne întrebăm dacă rămân competitivi în raport cu navigatorii neeuropeni. Acesta este un subiect în sine, însă acest aviz din proprie inițiativă și-ar dori, totuși, să îl evoce.

4.22. Partenerii sociali joacă, așadar, un rol esențial în a veghea la respectarea, dacă nu chiar la îmbunătățirea normelor de lucru din transportul maritim. Cu toate acestea, negocierea colectivă poate fi compromisă, din cauza disparității drepturilor de muncă aplicabile la bord, și poate fi complicată ca urmare a aplicării dreptului muncii în zonele transfrontaliere, din cauza unei lipse de comunicare, cooperare și coordonare între diferitele autorități însărcinate cu controlul condițiilor de muncă.

Transportul pe căile navigabile interioare

4.23. Unele dintre aceste considerații referitoare la angajații din transportul maritim pot fi uneori extrapolate la transportul pe căile navigabile interioare, cu diferența că piața forței de muncă din transportul pe căile navigabile interioare este alcătuită în principal din operatori independenți în vârstă, rezultat al combinației de factori sociali, economici și culturali⁽²⁾. Trebuie remarcat că îmbătrânirea afectează și categoria angajaților, deoarece tinerii preferă să lucreze pe uscat, cu program regulat și cu posibilitatea de a-și petrece sfârșitul de săptămână acasă. De exemplu, acest factor este foarte important în Europa Occidentală, unde circa 80 % dintre întreprinderile de transport fluvial de marfă sunt constituite din proprietari-exploatatori independenți, al căror program de lucru este neregulat. Aceasta generează o penurie de mână de lucru în navigația interioară, atât pe piața transportului fluvial de pasageri, cât și pe cea a transportului de marfă, iar fenomenul poate fi observat la personalul calificat de la nivelul de comandă și la conducătorii de nave calificați pe segmentul mărfurilor lichide.

4.24. CESE observă că această penurie se explică și prin factori tehnici, întrucât munca membrilor echipajului se dovedește a fi din ce în ce mai tehnică, iar întreprinderile din domeniul transportului fluvial caută profiluri specializate, însă acestea sunt dificil de găsit.

4.25. Sporirea atractivității sectorului, mai ales pentru tânăra generație, presupune adoptarea de măsuri fundamentale, în special de ordin sociocultural și societal (precum dezvoltarea unor cooperative), pentru a alinia mai bine necesitățile economice (eficacitate, rentabilitate, volum de muncă ridicat) cu aspectele sociale, culturale și societale (viață privată și socială, familie etc.).

⁽¹⁾ <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2018/10/ics-study-on-seafarers-and-digital-disruption.pdf>

⁽²⁾ Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, *Raport tematic privind piața forței de muncă în sectorul european al navigației interioare*, februarie 2021.

4.26. Nu în cele din urmă, CESE relevă că efectele deja resimțite ale crizei cauzate de COVID-19 vor fi cuantificabile în anii următori, aceasta cu atât mai mult cu cât piața muncii din sectorul navigației fluviale se va transforma ca urmare a ecologizării sectorului.

Bruxelles, 23 februarie 2022.

Președinta
Comitetului Economic și Social European
Christa SCHWENG
