

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru — Spoločenské výzvy súvisiace s ekologizáciou námornej a riečnej dopravy****(stanovisko z vlastnej iniciatívy)**

(2022/C 275/03)

Spravodajca: **Pierre Jean COULON**

Rozhodnutie plenárneho zhromaždenia	25. 3. 2021
Právny základ	článok 32 ods. 2 rokovacieho poriadku stanovisko z vlastnej iniciatívy
Príslušná sekcia	Sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	2. 2. 2022
Prijaté v pléne	23. 2. 2022
Plenárne zasadnutie č.	567
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	207/1/2

**1. Závery a odporúčania**

1.1. EHSV opätovne potvrdzuje svoje závery a odporúčania uvedené v stanoviskách na tému *Iniciatíva FuelEU Maritime* <sup>(1)</sup> a *NAIADES III* <sup>(2)</sup>.

1.1.1. „Na to, aby sa tento cieľ napokon dosiahol, je potrebná úzka spolupráca“ v príslušných oblastiach „so všetkými zainteresovanými stranami v odvetví námornej dopravy a súvisiacom dodávateľskom reťazci“.

1.1.2. To isté platí pre nevyhnutný „záujem o vytvorenie intermodálnych terminálov“ umožňujúcich „rozvoj vnútrozemskej vodnej dopravy v mestách“, ktorý prispeje k zlepšeniu kvality života.

1.2. EHSV sa domnieva, že pri ekologizácii námornej a riečnej dopravy je nevyhnutné prihliadať na zdravie a kvalitu života ľudí žijúcich v blízkosti plavebných trás alebo prístavov.

1.3. Prístavné orgány, miestne a regionálne samosprávy a subjekty pôsobiace v odvetví dopravy musia preto navzájom spolupracovať a prehodnotiť väzby medzi mestom, prístavmi a subjektmi pôsobiacimi v odvetví dopravy.

1.4. Ekologickú transformáciu bude možné zrealizovať len po zavedení primeranej odbornej prípravy pre zamestnancov.

1.5. Tieto odporúčania sú integrálnou súčasťou budúcej valorizácie modrého hospodárstva.

**2. Úvod**

2.1. Oznámením Európskej komisie *NAIADES III* z 24. júna 2021, ktoré sa týka modernizácie vnútrozemskej vodnej dopravy v Európe, a návrhom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady *FuelEU Maritime* zo 14. júla 2021, ktoré sa týka využívania palív z obnoviteľných zdrojov v námornej doprave, sa začína dekarbonizácia týchto odvetví.

2.2. *NAIADES III* je akčný plán obsahujúci 35 opatrení, ktorý má podporiť využívanie riečnej dopravy. Vychádza z veľmi prostého konštatovania komisárky pre dopravu Adiny Vălean, že riečna doprava je jedným z najšetrnejších spôsobov dopravy z hľadiska emisií CO<sub>2</sub>, a že vodné cesty môžu zohrávať dôležitú úlohu pri dekarbonizácii našich dopravných systémov. Napriek tomu sa rieky a kanály využívajú len na 6 % nákladnej dopravy v EÚ, hoci sieť vodných ciest má 41 000 kilometrov.

<sup>(1)</sup> Stanovisko EHSV na tému *Iniciatíva FuelEU Maritime* (Ú. v. EÚ C 152, 6.4.2022, s. 145).

<sup>(2)</sup> Stanovisko EHSV na tému *NAIADES III* (Ú. v. EÚ C 194, 12.5.2022, s. 102).

2.3. Oznámenie prichádza s ambíciou umožniť prepravu väčšieho objemu tovaru po európskych riekach a kanáloch a uľahčiť prechod na nákladné člny s nulovými emisiami do roku 2050.

2.4. Komisia preto navrhuje zrevidovať smernicu o intermodálnej doprave z roku 1992 <sup>(3)</sup>, jediný právny nástroj EÚ, ktorý priamo podporuje prechod z cestnej nákladnej dopravy na nízkoemisné druhy dopravy (vnútrozemské vodné cesty, námornú a železničnú dopravu), avšak z dôvodu neuspokojivej transpozície v členských štátoch nedosiahol očakávaný účinok. Hlavným dôvodom tejto neúspešnej transpozície je skutočnosť, že niektoré časti balíka opatrení v oblasti mobility z roku 2018 si navzájom odporovali: na jednej strane cieľ dosiahnuť na vnútornom trhu spravodlivú hospodársku súťaž medzi podnikmi a zamestnancami v sektore cestnej dopravy (obmedzením kabotáže z intermodálnych terminálov a do nich), na druhej strane prechod z modálnej dopravy na intermodálnu dopravu vďaka zníženiu nákladov, ktoré sú s ňou spojené.

2.5. Návrh nariadenia o námornej doprave je súčasťou politického a legislatívneho balíka *Fit for 55*, ktorého cieľom je dosiahnuť, aby sa do roku 2030 emisie skleníkových plynov znížili o 55 %. Návrh sa zameriava najmä na ciele v oblasti znižovania emisií a požaduje sa v ňom, aby dopravcovia nahlásili, aký typ lode a paliva používajú. Jeho požiadavky teda nie sú veľmi prísne. Dôvodom je skutočnosť, že podľa Európskej komisie námorná doprava vo všeobecnosti produkuje len 10 % emisií súvisiacich s dopravou v Únii.

2.6. EHSV môže len podporiť politiku Európskej komisie zameranú na ekologizáciu námornej a riečnej dopravy.

2.7. Svoju podporu vyjadril v nedávno prijatých stanoviskách na tému *Iniciatíva FuelEU Maritime* <sup>(4)</sup> a *NAIADES III* <sup>(5)</sup> a pri tejto príležitosti by chcel okrem iného predostrieť niekoľko úvah o spoločenských výzvach, ktoré ekologizácia námornej a riečnej dopravy prináša, a upriamiť pozornosť občianskej spoločnosti na to, že ekologizácia námornej a riečnej dopravy si vyžaduje aj námorné priestorové plánovanie, aby sa doprava mohla prispôsobiť zmene klímy v duchu zásad „modrého hospodárstva“ <sup>(6)</sup>.

### 3. Všeobecné pripomienky

3.1. Toto stanovisko z vlastnej iniciatívy má dve časti zamerané na odlišné témy: prvá časť sa zaoberá najmä povahou riečnej dopravy a riečnych prístavov, druhá je venovaná sociálnym otázkam týkajúcim sa zamestnancov v námornej a riečnej doprave. EHSV zdôrazňuje, že námorná doprava predstavuje sektorový trh, od miestnej trajektovej dopravy v mestách a na súostroviach využívajúcej rieky a krátke námorné trasy až po dopravu diaľkovými trajektmi, loďami na hromadný náklad, kontajnerovými loďami a výletnými loďami.

Toto stanovisko sa nezaobrá všetkými uvedenými sektormi, ale spoločenským rozmerom otázok miestnej a regionálnej dopravy.

3.2. Ekologizácia námornej a riečnej dopravy si vyžaduje integrovaný prístup, keďže budúca dopravná infraštruktúra bude musieť prihliadať aj na ochranu zdravia miestnych obyvateľov a pracovníkov.

3.3. EHSV v tomto stanovisku z vlastnej iniciatívy o spoločenských výzvach spojených s ekologizáciou námornej a riečnej dopravy upozorňuje, že Komisia by mala mať k dispozícii spoľahlivé štúdie o vplyve činnosti riečnych a námorných prístavov na zdravie. Tieto štúdie by sa mali zameriavať na analýzu systémov environmentálneho manažérstva vo veľkom rozsahu a mali by zahŕňať odporúčania pre prevádzkovanie riečnych a námorných prístavov s prihliadnutím na zdravotné aspekty.

3.4. V rámci hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti, najmä na ostrovných územiach, zohráva dôležitú úlohu námorná kabotáž. Podporuje politiku nízkych emisií, znižuje vplyv na životné prostredie a uľahčuje uplatňovanie zásady multimodality.

<sup>(3)</sup> Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o vytvorení spoločných pravidiel pre určité druhy kombinovanej prepravy tovaru medzi členskými štátmi [neexistuje v slovenskom znení] (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

<sup>(4)</sup> Stanovisko EHSV na tému *Iniciatíva FuelEU Maritime* (Ú. v. EÚ C 152, 6.4.2022, s. 145).

<sup>(5)</sup> Stanovisko EHSV na tému *NAIADES III* (Ú. v. EÚ C 194, 12.5.2022, s. 102).

<sup>(6)</sup> Stanovisko EHSV na tému *Nový prístup k udržateľnému modrému hospodárstvu v EÚ*, spravodajca: Simo Tiainen (Ú. v. EÚ C 517, 22.12.2021, s. 108) a stanovisko EHSV na tému *Inovácia v modrej ekonomike*, spravodajca: Séamus Boland (Ú. v. EÚ C 12, 15.1.2015, s. 93).

3.5. Zlepšenie kvality ovzdušia v prístavoch a jej vplyv na zdravie miestnych obyvateľov je citlivou otázkou. EHSV považuje za dôležité viac rozvinúť pobrežné systémy zásobovania elektrickou energiou v riečnych a námorných prístavoch, ako to urobili v rotterdamskom prístave, aby mohli zakotvené lode bez ohľadu na svoju veľkosť vypnúť motory, pretože by to pomohlo chrániť zdravie obyvateľov a pracovníkov. Platí to aj pre výletné lode, ktoré často kotvia v centrálnych prístavných oblastiach.

3.6. Hlukové znečistenie v dôsledku činnosti námorných prístavov nemožno ignorovať, pretože priamo vplýva na kvalitu života obyvateľov, ako aj na zdravie pracovníkov. Týka sa to aj obyvateľov vnútrozemia pozdĺž vnútrozemských vodných ciest. Zlepšenie výsledkov riečnej dopravy ide ruka v ruku so sociálnym a hospodárskym rozvojom vnútrozemia. Tento rozvoj však nemôže byť na úkor kvality života miestnych obyvateľov, hoci riečna doprava má menej škodlivých účinkov než cestná doprava.

3.7. O ekologizácii riečnej a námornej dopravy nemožno hovoriť bez toho, aby sa spomenuli otázky týkajúce sa odbornej prípravy zamestnancov, pracovných vyhládok a rozdielneho zaobchádzania so ženami a mužmi v týchto odvetviach, a bez zohľadnenia spoločenských výziev súvisiacich s hlbokými zmenami, ktoré prináša digitalizácia a automatizácia povolání.

3.8. Na zníženie závislosti riečnej dopravy od fosílnych palív je nevyhnutná obnova flotily. V tomto odvetví pôsobia zväčša prevádzkovatelia s malými plavidlami a malé a stredné podniky (MSP), ktoré majú v súčasnosti hospodárske ťažkosti (pokles obratu približne o 2,7 miliardy EUR, zníženie objemu osobnej dopravy najmenej o 70 %). Spoločenská prijateľnosť tejto potrebnej obnovy flotily si vyžaduje podporu zo strany prevádzkovateľov lodí, ktorá bude zaručená len vtedy, ak sa získa ich dôvera prostredníctvom investícií a dlhodobej finančnej podpory.

3.9. Prechod na riečnu dopravu s nulovými emisiami CO<sub>2</sub> si preto vyžaduje nielen finančnú podporu pre dnešných prevádzkovateľov lodí, ale aj zvýšené úsilie v oblasti odbornej prípravy súčasných a budúcich členov posádok. Úspech ekologizácie riečnej a námornej dopravy závisí aj od schopnosti tohto odvetvia zvládnuť transformáciu práce a zručností.

#### 4. Konkrétne pripomienky

##### Prístavy

4.1. Politika ekologizácie vedie v oblasti námornej dopravy k prehodnoteniu väzieb medzi mestami a prístavmi. Projekty územného plánovania založené len na „ropnom“ hospodárstve a globalizovaná „superkontajnerizácia“ v druhej polovici 20. storočia spôsobili, že prístavy opustili mestá, ktoré sa pre ne stali príliš tesnými, a vznikli priemyselno-prístavné zóny na periférii. Akceptácia veľkého prístavného alebo mestského projektu však musí byť takmer jednomyselná, čo znamená, že treba zohľadniť často veľmi komplexný súbor argumentov spájajúcich verejný záujem a individuálne potreby. Vo vzťahoch medzi mestom a jeho prístavom, ktoré sa formujú už po stáročia, sú tieto občianske a spoločenské požiadavky pomerne nové.

4.2. Prístavné orgány a obce sa môžu zhodnúť alebo mať celkom opačný názor, pričom však musia prihliadať na spoločenský a environmentálny rozmer, ktoré sú v súčasnosti neodmysliteľné (?). V prístavných mestách, kde lode koexistujú s miestnymi obyvateľmi, priemyselnými odvetviami, obchodmi a turistickými aktivitami, sa kvalita životného prostredia a zdroje škodlivých účinkov stávajú dôvodom mobilizácie ľudí. Napríklad motory lodí bežia vo dne aj v noci: pre obyvateľov mnohých európskych prístavov je znečistenie ovzdušia každodennou pohromou.

4.3. Plavidlá na prepravu osôb a nákladu a trajekty mnohých dopravných spoločností vypúšťajú do vzduchu plyny a jemné tuhé častice. Hluk motorov je takisto neznesiteľnou záťažou, keďže ide o sústavný hluk, ktorý v noci ešte viac zosilnie.

4.4. Problém vyplýva zo skutočnosti, že len niektoré kotviská v prístavoch majú pobrežné elektrické pripojenie. Niektoré plavidlá musia preto zapnúť svoje vlastné generátory.

4.5. Zlepšenie kvality ovzdušia v prístavoch a jej vplyv na zdravie miestnych obyvateľov je citlivou otázkou. Dopyt spoločnosti po preventívnych a nápravných opatreniach v oblasti kvality ovzdušia v blízkosti prístavov je čoraz naliehavejší, najmä na sociálnych sieťach.

---

(?) Daudet B. a Alix Y., *Gouvernance des territoires ville-port: empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux*, Organisations et Territoires, 2012.

4.6. To isté platí pre hlukové znečistenie spôsobené činnosťou prístavov. EHSV sa domnieva, že ekologizácia námornej a riečnej dopravy sa nezaobíde bez inventarizácie a diagnostiky environmentálnych vplyvov prístavov, najmä v oblastiach na rozhraní medzi prístavom a mestom. Tieto činnosti by sa mali robiť pred prijatím akýchkoľvek opatrení a umožnia inteligentný environmentálny manažment oblastí na rozhraní medzi mestom a prístavom, ku ktorému by mohol prispieť rozvoj riečnych prístavov.

4.7. O ekologizácii námornej a riečnej dopravy nemožno totiž rozhodnúť bez toho, aby sa najprv posúdil vplyv rozptýlenia emisií plynov z plavidiel, aj pri nízkych emisiách CO<sub>2</sub>, topografický profil prístavnej oblasti, rozloženie obyvateľstva v oblastiach ovplyvnených činnosťou prístavu, existencia meteorologických staníc, keďže počasie ovplyvňuje rozptyl alebo stagnáciu plynov v ovzduší, a snímačov merajúcich znečistenie a hladinu hluku.

#### *Zamestnanci v námornom odvetví*

4.8. Zamestnanosť a odborná príprava zameraná na nové profesie námorníkov sú ďalšou veľkou spoločenskou výzvou, ktorú nemožno ignorovať. Napriek tomu, že nie je k dispozícii dostatok dostupných, presných a porovnateľných údajov o námorníkoch, je všeobecne známe, že námorné odvetvie trpí nedostatkom zručností a že je ťažké obsadiť pracovné miesta a udržať si námorníkov.

4.9. Tento sektor nie je dosť atraktívny okrem iného preto, že plavba po mori sa už nepovažuje za spôsob, ako vidieť svet. Teraz sa totiž dá cestovať lacnejšie a jednoduchšie. Podľa nezávislej štúdie vypracovanej pre Európsku komisiu sa toto odvetvie vníma ako nezlučiteľné s „normálnym“ spoločenským a rodinným životom a ponúka zlé pracovné podmienky a slabé vyhliadky na kariérny rast, a to i napriek Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 (dohovor MLC 2006), v ktorom sa stanovujú minimálne pracovné a životné podmienky pre námorníkov svetovej obchodnej flotily<sup>(8)</sup>.

4.10. Niektoré údaje zo správy Združenia vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva však svedčia o tom, že v určitých vrstvách spoločnosti sa lodná doprava považuje za prestížnu a serióznu, najmä vďaka informačným kampaniam o tomto odvetví, štipendiám atď.

#### *Zastúpenie žien v odvetví dopravy*

4.11. Pomerné zastúpenie žien v námornej doprave je stále nedostatočné, resp. slabé, a v priebehu času vykazuje len málo známkov zlepšenia. S výnimkou niektorých severských krajín a Holandska zastávajú ženy v tomto odvetví pracovné miesta s nižším postavením a nižšími mzdami ako muži.

4.12. EHSV je členom Platformy EÚ pre zmenu, ktorej cieľom je začlenenie žien a väčšie uznanie ich práce v odvetví dopravy vo všeobecnosti vrátane námornej a riečnej dopravy. Z online prieskumu, ktorý v čase od 7. októbra do 29. novembra 2019 uskutočnila Európska federácia pracovníkov v doprave, vyplýva, že medzi zamestnancami v doprave (vo všetkých odvetviach) je len 22 % žien<sup>(9)</sup>. Štúdia ukazuje, že v tomto odvetví pretrvávajú množstvo prekážok vyplývajúcich z rodových nerovností a stereotypov. Námorná doprava je odjakživa odvetvím mužov a EHSV sa domnieva, že sa to musí zmeniť, aby bolo možné zvládnuť spoločenskú výzvu, akou je postavenie žien v tomto odvetví.

4.13. Ekologizácia námornej dopravy by mohla byť na to dobrou príležitosťou. EHSV totiž zastáva názor, že vďaka technologickému rozvoju, ktorý ekologizácia prinesie, by sa mala naštartovať dynamika zamestnanosti v námornej doprave a malo by sa zmeniť vnímanie tohto odvetvia, keďže tradičné pracovné miesta na mori budú nahradené pracovnými miestami s vysokou pridanou hodnotou na pevnine, ktoré umožnia zamestnať viac žien.

4.14. Na zaistenie bezpečnej plavby, ktorá bude zároveň šetrná k životnému prostrediu, sú nevyhnutní náležite kvalifikovaní námorníci. Životaschopnosť tohto dynamického sektora závisí od toho, či aj v budúcnosti dokáže prilákať dostatočný počet kvalitných nových pracovníkov a udržať si skúsených námorníkov vrátane žien a iných nedostatočne zastúpených skupín.

4.15. EHSV sa domnieva, že na to, aby sa v rámci ekologizácie námornej dopravy dospelo k relevantným a uskutočniteľným riešeniam, je nevyhnutné zapojenie všetkých zainteresovaných strán, ako aj sociálnych partnerov<sup>(10)</sup>.

<sup>(8)</sup> Coffey, Consultores em Transportes Inovação e Sistemas, Oxford Research a World Maritime University, *Study on social aspects within the maritime transport sector* (Štúdia o sociálnych aspektoch v sektore námornej dopravy), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2020.

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

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

### Námorníci

4.16. Automatizácia lodí by však mohla viesť k zníženiu počtu členov posádok a personálu na palube, čím sa zníži dopyt po námorníkoch a zároveň sa zvýši pracovná záťaž a zodpovednosť osôb, ktoré sú už zamestnané. Je málo pravdepodobné, že by spoločnosť akceptovala perspektívu prepúšťania alebo rekvalifikácie.

4.17. Digitalizácia a automatizácia by mali zároveň zlepšiť pracovné podmienky členov posádky s vysokou kvalifikáciou a zručnosťami v oblasti IT a elektrotechniky. Takisto môžu pomôcť znížiť administratívnu záťaž, ktorú členovia posádky často označujú za únavnú, a umožniť rozvoj takmer autonómnych operačných systémov, čo nie je bezvýznamné, pokiaľ ide o pracovný čas a atraktivnosť námornej dopravy.

4.18. Digitalizáciou a automatizáciou v rámci ekologizácie námornej dopravy sa toto odvetvie výrazne zmení. Nebude to však v krátkodobom horizonte, keďže vlastníci lodí na to ešte nie sú úplne pripravení. Pritom tieto nové technológie sú prispôbené existujúcim plavidlám. Neochota vlastníkov lodí vyplýva aj z nákladov potrebných na obnovu flotily.

4.19. Takisto nemôžeme prehliadať riziko, že meniace sa potreby z hľadiska zručností by mohli negatívne ovplyvniť zamestnanosť a spôsobiť, že niektorí námorníci budú vylúčení alebo že noví námorníci nebudú správne vyškolení. Je to veľká výzva pre námornícke školy a zvládnuť ju môžu len tie, ktoré úzko spolupracujú s námorným sektorom a usilujú sa prispôsobiť jeho potrebám.

4.20. Okrem toho je nevyhnutné kontinuálne vzdelávanie námorníkov, aby sa aktualizovali ich zručnosti a uľahčil prechod z pracovných miest na mori na pracovné miesta na pevnine, čo si bude ekologizácia námornej dopravy pravdepodobne vyžadovať. Tento aspekt je mimoriadne dôležitý, aby sa zaistil pozitívny celospoločenský dosah.

4.21. Vyššia kvalifikácia pracovníkov so sebou prináša zvýšenie ceny práce, riziko sociálneho dampingu na úkor najmenej kvalifikovaných pracovníkov a hrozbu nekalej konkurencie na trhu práce, preto je potrebné chrániť pracovné miesta európskych námorníkov. V tejto súvislosti treba poukázať na štúdiu s názvom *Seafarers and digital disruption* z roku 2018<sup>(1)</sup>. Zdá sa však, že počet námorníkov klesá a ich vek sa zvyšuje, a preto vyvstáva otázka, či sú konkurencieschopní v porovnaní s námorníkmi z krajín mimo Európy. Je to samostatná téma, ale výbor ju chcel v tomto stanovisko z vlastnej iniciatívy aspoň spomenúť.

4.22. Sociálni partneri zohrávajú teda kľúčovú úlohu v úsilí zabezpečiť dodržiavanie či dokonca sprísnenie pracovných noriem v námornej doprave. Kolektívne vyjednávanie však môže byť ohrozené vzhľadom na rozdielne pracovné práva uplatňované na palube a môže ho skomplikovať uplatňovanie pracovného práva v cezhraničných oblastiach z dôvodu nedostatočnej komunikácie, spolupráce a koordinácie medzi rôznymi orgánmi zodpovednými za kontrolu pracovných podmienok.

### Riečna doprava

4.23. Niektoré tieto úvahy týkajúce sa pracovníkov v námornej doprave možno extrapolovať aj na riečnu dopravu, s tým rozdielom, že trh práce vo vnútrozemskej plavbe pozostáva prevažne zo starnúcich samostatne zárobkovo činných prevádzkovateľov, a to z dôvodu spojenia rôznych sociálnych, hospodárskych a kultúrnych faktorov<sup>(2)</sup>. Treba poznamenať, že starnutie sa týka aj kategórie zamestnancov, keďže mladí ľudia uprednostňujú zamestnanie na pevnine s pravidelným pracovným časom a možnosťou tráviť víkendy doma. Tento faktor je veľmi dôležitý napríklad v západnej Európe, kde približne 80 % podnikov riečnej nákladnej dopravy predstavujú samostatne zárobkovo činní vlastníci-prevádzkovatelia, ktorých pracovný čas nie je pravidelný. Výsledkom je nedostatok pracovnej sily vo vnútrozemskej plavbe, a to na trhu osobnej, ako aj nákladnej riečnej dopravy, pričom tento jav možno pozorovať v kategórii kvalifikovaného personálu na úrovni velenia a kvalifikovaných lodných kapitánov v segmente tekutého nákladu.

4.24. EHSV konštatuje, že tento nedostatok pracovnej sily zapríčiňujú aj technické faktory: keďže práca členov posádky je technicky čoraz náročnejšia, podniky riečnej dopravy hľadajú špecializované profily, ktoré je však ťažké nájsť.

4.25. Na to, aby sa zvýšila atraktivnosť tohto sektora, najmä pre mladú generáciu, je potrebné prijať dôležité opatrenia, predovšetkým sociálno-kultúrnej a spoločenskej povahy, ako je rozvoj družstiev s cieľom lepšie zosúladiť hospodárske potreby (efektívnosť, ziskovosť, vysoké pracovné zaťaženie) so sociálnymi, kultúrnymi a spoločenskými aspektmi (súkromný a spoločenský život, rodina atď.).

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

<sup>(2)</sup> Ústredná komisia pre plavbu na Rýne, *Der Arbeitsmarkt im europäischen Binnenschiffahrtssektor* (Tematická správa o trhu práce v sektore európskej vnútrozemskej plavby), február 2021.

4.26. EHSV napokon upozorňuje, že dôsledky krízy spôsobenej pandémiou COVID-19, ktoré sa už prejavili, sa budú dať vyčíslit' v nadchádzajúcich rokoch, najmä vzhľadom na to, že trh práce v riečnej doprave bude musieť prejsť ďalšími zmenami spojenými s ekologizáciou odvetvia.

V Bruseli 23. februára 2022

*Predsedníčka*  
*Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru*  
Christa SCHWENG

---