

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény Tárty: „Szociális politika a belvízi hajózás európai szabályozásának keretében”

(2006/C 24/15)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2004. július 1-jén úgy határozott, hogy Működési Szabályzatának 29. cikk (2) bekezdése alapján saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki a következő tárgyban: „Szociális politika a belvízi hajózás európai szabályozásának keretében”

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2005. június 15-én elfogadta. (Előadó: Thomas Ety, társelőadó: Jan Simons.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. szeptember 28–29-én tartott 420. plenáris ülésén (a szeptember 29-i ülésnapon) 92 szavazattal, 7 ellenében, 12 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt:

1. Bevezetés

1.1 Az Európai Bizottságnak a belvízi hajózásban rejlő lehetőségek kiaknázását célzó törekvéseiből kiindulva a 2004-ben kidolgozott saját kezdeményezésű vélemény⁽¹⁾ tárgya főként a szétforgácsolt jogi szabályozás volt. A vélemény szerint a szabályozást harmonizálni és egységesíteni kell, főként most, amikor az EU bővítése tovább bonyolítja a helyzetet (a Rajnára és a Dunára vonatkozó szabályozási rendszert össze kell hangolni és kapcsolni egymással). Az Európai Bizottság új politikája új egyensúly létrehozására törekszik a különböző szállítási módok között. A belvízi hajózást ezen belül a kiegyensúlyozottabb szállítási piac megvalósítása egyik eszközeként tekinti. A belvízi szállítás lehetőségeinek teljes kihasználásához meg kell szüntetni számos olyan akadályt, amely jelenleg még hátráltatja e szektor teljes kibontakozását.

1.2 A szociális politika és a munkaerő-piaci helyzet kérdését illetően a vélemény a következő témákat tárgyalja:

- a munkavállalók szabad áramlásának elve és a társadalombiztosítás ehhez kapcsolódó koordinálása;
- a 15 „rég”i tagállamban túl kevés, ezzel szemben az „új” és a leendő tagállamokban túl sok a képzett hajószemélyzet;
- a szakképzettség, illetve a képzési követelmények közötti különbségek és az ebből eredő nehézségek a személyzet toborzását és a belvízi hajózásban foglalkoztatott munkavállalók szabad áramlását illetően; a Rajnára, illetve a Dunára vonatkozó szabályozási rendszer különbségei a belvízi hajók személyzetére vonatkozóan (beleértve a kötelező érvényű szabályozás és az ajánlások közötti különbségeket is);
- a hajószemélyzetre vonatkozó jogszabályok összekapcsolása a belvízi hajókkal szemben támasztott műszaki követelményekkel;

⁽¹⁾ Ez a saját kezdeményezésű vélemény „A belvízi hajózás európai rendszere felé” című korábbi saját kezdeményezésű vélemény – HL C 10., 2004.1.14., 49. o. – folytatása.

- a képzési folyamatok összehangolásának szükségessége, mivel ez nagyban hozzájárul a hajószemélyzetre vonatkozó jogszabályok harmonizációjához;
- a hajószemélyzet tagjai és az európai belvízi hajózás különféle résztvevői közötti esetleges kommunikációs nehézségek, illetve e nehézségek kezelésének szükségessége a hajózás biztonságosabbá tétele érdekében;
- annak ténye, hogy a Rajnára vonatkozó szabályozás a hajó egész személyzetére (mind a munkavállalókra, mind az önálló vállalkozókra) érvényes, és nem tartalmaz speciális rendelkezéseket a munkavállalókra nézve, míg az uniós jogszabályok a munkavállalók védelmére összpontosítanak, és nem veszik figyelembe a belvízi hajózás speciális körülményeit és a hajószemélyzetre vonatkozó előírásokat. A két szabályozás összehangolása közösségi szintű szociális párbeszédet igényel.

2. Általános megjegyzések

2.1 A belvízi hajózás műszaki és szociális előírásai kezdettől fogva szorosan összefonódnak egymással. Ez főként a személyzetet illető előírásokra igaz, amelyek szorosan kapcsolódnak a hajóval szemben támasztott műszaki követelményekhez, és a személyzet tagjainak általános biztonságára, illetve védelmére vonatkoznak.

2.2 A rajnai hajózás műszaki előírásait a Mannheimi Egyezmény rögzíti, és ezen alapul a strassbourgi székhelyű Rajnai Központi Hajózási Bizottság (CCNR) jogköre is. Egyes tagállamokban minden vízi útra a rajnai szabályozás érvényes.

Mivel a Mannheimi Egyezmény mellett az attól eltérő koncepciójú, a dunai hajózást szabályozó Belgrádi Egyezmény is (amelyben a Duna Bizottság előírások helyett csak ajánlásokat rögzít), valamint korlátozott számú uniós rendelkezés is létezik, az európai szabályozás eléggé mozaikjellegűnek mondható.

Műszaki téren a Mannheimi Egyezmény lehet a belvízi hajózás végleges uniós szabályozásának egyik pillére.

2.3 A személyzetre vonatkozó előírások mellett a hajók menetideje és a személyzet pihenőideje a belvízi hajózás két legfontosabb, a CCNR által szabályozott szociális aspektusa.

2.4 A Duna menti országok jelenleg a Belgrádi Egyezmény felülvizsgálatán dolgoznak azzal a céllal, hogy a Duna Bizottság a CCNR-éhez hasonló jogköröket kapjon. A felülvizsgált egyezményt valószínűleg belátható időn belül elfogadják, majd minden érdekelt állam aláírhatja.

2.4.1 Az egyre nagyobb gazdasági érdekeket tekintve (a Duna forgalma nagy ütemben növekszik) ez a kérdés a Duna menti országok számára elsőrendű fontosságú. A Duna Bizottság négy központi célkitűzése a következő:

- a) a szabadalmak, szakképzettségek és műszaki tanúsítványok kölcsönös elismerése;
- b) egyenlő paraméterek a belvízi hajózásban;
- c) a belvízi hajózás európai piacának megnyitása;
- d) a szociális politika integrációja.

2.4.2 A dunai hajózás egyik jelentős problémája a hajóállomány viszonylag rossz műszaki állapota, ami többek között az elavult hajóépítés és -felszerelés, valamint az újvidéki hajózási zárlat miatti, hosszan tartó kihasználatlanság következménye.

A Rajna menti országok belvízi hajózása az ezen országokból származó hajószemélyzet hiányával kénytelen szembesülni.

2.4.3 A Duna Bizottság szerint a Belgrádi Egyezmény ajánló jellegétől eltekintve a műszaki követelmények és a szociális előírások terén nincsenek nagy különbségek a Rajnára, illetve a Dunára vonatkozó szabályozás között. A dunai hajózással kapcsolatos szociális politikai intézkedések meghatározása nagyrészt a nemzeti jogalkotás, illetve a munkaszerződések feladata.

A Duna Bizottság szerint szociális téren az a legnagyobb gond, hogy a Duna menti országokból származó hajóskapitányok csak erősen korlátozott mértékben vehetnek részt a rajnai hajózásban.

2.4.4 A Duna Bizottság sosem készített összehasonlító tanulmányt arról, hogy a belvízi hajózásban szociális téren milyen törvényeket és szabályozásokat alkalmaznak a tagországok. Mindeddig nyilvánvalóan nem volt érdeklődés a belvízi hajózás e vetülete iránt, holott a versenyben ez a tényező is fontos.

2.5 A legnagyobb szociális gondok, amelyekkel a szakszervezetek szerint mind a Rajna, mind a Duna menti országok hajószemélyzete szembesül, a személyzeti előírásokkal, a munka- és pihenőidőkkel, a nemzeti társadalombiztosítási rendelkezések közötti különbségekkel, illetve a különböző

nemzeti törvények és szabályozások, valamint a kollektív szerződések hiányos ismeretével függenek össze.

A munkaadók szerint a Rajna menti államokban szociális téren az előírások merevségéből és bonyolultságából, illetve a nemzeti törvények közötti különbségekből adódnak a legnagyobb nehézségek. Mivel ez jelentősen befolyásolja versenyképességüket, vannak olyan vállalatok, amelyek mindig megkeresik a legelőnyösebb szabályozást, és/vagy máshol alkalmazzák a hajószemélyzetet, hogy kibújjanak bizonyos szociális és munkaügyi kötelezettségek alól, vagyis hasznot próbálnak húzni a bérköltségek és a szociális kiadások különbségeiből.

2.6 Körülbelül 40 000 ember dolgozik a belvízi hajózásban, 30 000 a „rég”, 10 000 az „új” tagállamokban. Az utóbbiak közül jelenleg kb. 3.000-en a rajnai hajózásban dolgoznak. A „rég” tagállamokban a belvízi hajózás területén dolgozóknak nagyjából a fele alkalmazottként, a többi önálló vállalkozóként dolgozik.

2.7 A CCNR a szociális politikát érintő kérdésekben kikéri a szociális partnerek véleményét, de ezeket a konzultációkat a szakszervezetek nem tartják elegendőnek.

A Duna menti országokban nincs ilyen jellegű konzultáció. A munkavállalók többsége szakszervezeti tag; a munkaadói oldalon jelenleg, a privatizációs folyamat következtében, átmeneti helyzet tapasztalható.

2.7.1 A belvízi hajózásban érintett munkavállalók és munkaadók között a régi tagállamokban alig, az új és a tagjelölt országokban egyáltalán nem létezik szociális párbeszéd. Ahhoz, hogy valódi szociális párbeszéd alakulhasson ki, nagyon fontos a független, munkaadókat és munkavállalókat képviselő szervezetek létezése. A Duna menti országokban erre figyelmet kell fordítani.

2.7.2 Mindez a műszaki törvényi és egyéb szabályozások hagyományosan domináns helyzetével együtt magyarázatot ad arra, hogy hosszú ideig miért kapott ilyen kevés figyelmet a hajózás emberi tényezője. A hajótulajdonosok nézőpontja e tekintetben a következő: mivel a legtöbb belvízi hajó magánkézben van, mindig is a tulajdonos érdekében állt, hogy kézben tartson minden kockázati tényezőt, köztük az emberi tényezőt is. Ezért más szállítási ágazatokhoz képest mindig is meglehetősen kis igény mutatkozott a szükséges képzettséget illető jogi szabályozásra.

2.8 Figyelembe véve, hogy egyre nagyobb érdeklődés mutatkozik az iránt, hogy az EU jövőbeli közlekedési politikájában növekedjen a belvízi hajózás szerepe, és hogy a különböző belvízi hajózási rendszerek között nagyobb legyen az összhang, van-e esély arra, hogy jobbra fordul a helyzet? Három nemrég kiadott jelentés és egy fontos európai konferencia, melyek mind a szektor jövőjével foglalkoztak, arra utalnak, hogy nincs.

2.8.1 A CCNR „Ships of the Future”^(?) című jelentése főként műszaki szempontból vizsgálja a belvízi hajózás jövőjét.

2.8.1.1 A szociális kérdéseket illetően a figyelem csaknem kizárólag a jövő hajóskapitányára fordul: olyan „menedzser” szerepében ábrázolják, akinek alig vannak már fizikai jellegű teendői, viszont veszélyhelyzetben tudnia kell, miként cselekedjen. Ez a kép egyelőre nem reális, de mindenképpen felhívja a figyelmet a technológia fejlődésének a hajózás szociális kontextusára gyakorolt erős hatására. A jelentés e feltevésből kiindulva érvel a szektor aktív szociális politikája mellett.

2.8.1.2 A jelentésben vázoltak alapján úgy tűnik, mintha a belvízi hajózásban csak magasan képzett személyzetre lenne igény. Ez sem reális. Lehetséges ugyan, hogy egyre kevesebb munka lesz az alacsonyan képzettek részére, de a belvízi hajózás sosem fog boldogulni az ilyen kategóriába tartozó munkavállalók nélkül.

2.8.1.3 A munkaerőpiacot illetően a jelentés foglalkozik a rendszeres szabadidő, a munkakörbeli kínálat bővítése és a mobilitás fontosságával.

2.8.2 A PINE-jelentés^(?) elsősorban gazdasági szempontból vizsgálja a belvízi hajózás jövőjét. A jelentésben tárgyalt legfontosabb szociális kérdés az, hogy a belvízi hajózás pénzügyi és gazdasági jellemzőire milyen hatással lesz a munkavállalóknak az EU-ban való szabad áramlása.

Emellett figyelmet kap a hajószemélyzet jelenlegi és jövőbeli hiányának problémája is.

2.8.3 Az EFIN-jelentés⁽⁴⁾ azt vizsgálja, lehetséges-e egy, az érintett államokat és hatóságokat összefogó általános együttműködési keret létrehozása. Az EGSZB hamarosan külön véleményben fogja tárgyalni az e jelentésben szereplő javaslatokat. A szociális partnerek szerepéről egyáltalán nem esik szó a jelentésben; úgy tűnik, mintha ennek a tárgyalt kérdések szempontjából nem lenne jelentősége.

2.8.4 Alig szentelt figyelmet a szociális szempontokra a „The Power of Inland Navigation” kongresszus (2004. november 10–12, Hága) is, amelyet a holland EU-elnökség szervezett azzal a céllal, hogy rávilágítson a belvízi hajózásnak a gazdasági növekedésben és az egész társadalom fejlődésében betöltött szerepére.

(?) A CCNR éves jelentése, A jövő hajói, 2002.

(?) „Prospects of Inland Navigation within the enlarged Europe” (2004. március), az Európai Bizottság megbízásából készített jelentés.

(4) European Framework for Inland Navigation – Az európai belvízi hajózás új intézményes keretei (2004). A jelentés a holland kormány megbízásából, Belgium, Franciaország, Németország és Svájc támogatásával készült.

2.9 A három tanulmány és a konferencián elhangzott viták alapján úgy tűnik, hogy a kormányok és a szektor számos érintette még mindig úgy véli, hogy a belvízi hajózásban a szociális kérdések mellékesek. Ezt igazolja az a tény is, hogy a tanulmányok szerzői és a konferencia szervezői meg sem kérték a szociális partnereket arra, hogy járuljanak hozzá a munkához.

A PINE-jelentés ebből a szempontból kivételt képezett: elkészítésébe ugyanis az Európai Bizottság bevonta a szociális partnereket is, noha, mint már megjegyeztük, viszonylag kevés figyelmet fordított azokra a szociális kérdésekre, amelyeket a szociális partnerek (főleg a szakszervezetek) különösen fontosnak tartanak.

2.10 Mivel a belvízi hajózás terén alkalmazott szociális politika igen bonyolult, az EGSZB korábbi, „A belvízi hajózás európai rendszere felé” című véleménye nem tárgyalta részletesen, inkább utalt a jelen, folytatásnak tekinthető véleményre. A fenti megjegyzések kiegészítő érveket szolgáltatnak a szociális politika alaposabb szemügyre vétele mellett. Itt az ideje, hogy a szociális politikát kivonjuk a műszaki szempontok hagyományos dominanciája alól, kiegyensúlyozottabb módon kezeljük, és ebbe mind a Rajna, mind a Duna menti országokban, mind a „rég”, mind az „új”, illetve a tagjelölt országokban és adott esetben más érintett országokban is az összes érintett felet teljes mértékben bevonjuk.

3. Konkrét megjegyzések

3.1 Az EGSZB olyan egységes, széles körű szociális politikát támogat, amelyben helyet kaphatnak mind a regionális, mind a helyi sajátosságok. E politika kialakításába minél szorosabban be kell vonni a szociális partnereket.

3.2 A hajószemélyzetre vonatkozó szabályok

3.2.1 A CCNR-tagállamok hajószemélyzetre vonatkozó legfontosabb előírásait a rajnai hajók vizsgálati szabályzatának 23. fejezete tartalmazza. Ennek értelmében a hajó besorolása és a napi menetidők meghatározóak a személyzet létszáma és összetételére nézve. Igen fontos a személyzetre vonatkozó szabályok betartásának megfelelő ellenőrzése, mivel a gyakorlat azt mutatja, hogy meglehetősen gyakran megszegik őket.

3.2.2 Az Európai Bizottság már húsz évvel ezelőtt hozzáfogott egy európai eszköz kidolgozásához. Egelőre azonban nem sok előrelépés történt, ami részben az érintett tagállamoknak azzal az évekkel ezelőtt kifejezett kívánságával magyarázható, hogy először ki kell várni a 23. fejezet átdolgozását. A tervezett európai eszköz a hajószemélyzet összeállításának szabályaira, a hajók üzemidejére és a személyzet tagjainak pihenőidejére vonatkozna.

3.2.3 A Rajna menti országokban a személyzetre vonatkozó előírásokkal kapcsolatban nézetkülönbség van a kormányok és a munkaadók/önálló vállalkozók, valamint a szakszervezetek között. A 2002 júliusában a CCNR által átdolgozott személyzeti előírások a szakszervezetek szerint nem kielégítőek: a személyzetre vonatkozó minimumkövetelmények túl alacsonyak, a szakmai képzés és minősítés követelményei pedig elégtelenek. A szakszervezetek szerint ezek az előírások a jelenleg érvényes munka- és pihenőidők mellett veszélyeztetik a belvízi hajózás biztonságát.

A munkaadói szervezetek szerint a jelenlegi előírások kétségtelenül hozzájárulnak a szektorban dolgozók biztonságához. Úgy vélik, még nagyobb rugalmasságra van szükség, például a más tengerészeti szektorokban tevékenykedő munkavállalók toborzásánál. A legmodernebb technikával felszerelt hajók esetében enyhíteni lehetne a személyzetre vonatkozó szabályozást.

3.2.4 A dunai hajózás szabályozási rendszerében a személyzetre vonatkozó minimum-követelmények láthatóan nem jelennek gondot. A Belgrádi Egyezmény vonatkozó részei főként a hajóskapitányokkal és a gépszeméllyzettel foglalkoznak; a személyzet alacsonyabb rangú tagjairól alig esik szó. A Rajna menti országok hajószemélyzetének megfelelő kategóriáihoz viszonyítva a Duna menti országokban a kapitányok és a gépszemélyzet képzettsége magas.

A Duna menti országok 2005-től szeretnék a hajószemélyzetre vonatkozó nemzeti előírásaik harmonizációján dolgozni. Ebbe megfigyelőként a munkaadói szervezeteket is szeretnék bevonni, a Duna Bizottság szerint ugyanis a munkaadók képviselik majd munkavállalóikat. Ez nem kifejezetten egyezik meg az érintett országok szakszervezeteinek nézőpontjával.

3.2.5 A Rajna menti országokban gyakran figyelmen kívül hagyják a hajószemélyzetre vonatkozó előírásokat, ami a szakszervezetek szerint újabb ok a biztonság miatti aggodalomra. A belvízi hajózásban ritkán ellenőrzik az említett szabályok gyakorlatban való betartását.

A munkaadók és a vállalkozók szervezetei úgy vélik, hogy a hajószemélyzetre vonatkozó szabályok megfelelő alkalmazása nem csak a biztonság érdekében fontos, hanem a tisztességes verseny szavatolásához is. Hangsúlyozzák, hogy ezeket az előírásokat úgy kell megfogalmazni, hogy a belvízi hajózás terén ne akadályozzák, hanem éppen ösztönözzék az innovációt.

3.3 Munka- és pihenőidők

3.3.1 Mint már elhangzott, a hajók menetideje és a hajószemélyzet pihenőideje képezik a rajnai hajózás szabályozásának legfontosabb szociális aspektusát. A jelenlegi szabályok csak a hajó üzemidejében ledolgozott órák számáról szólnak, nem a ténylegesen ledolgozott órák számáról. Az utóbbit így nem is ellenőrzik.

3.3.2 A belvízi hajózásban a nagyon hosszú napi munkaidőket tartalmazó munkabeosztás szinte általános. A hajószemélyzet többnyire meghatározott időszakokat tölt a fedélzeten – pl. 14 napot –, egyesek azonban folyamatosan ott élnek. A vonatkozó előírások megsabják, hány órányi pihenőidőt kell biztosítani, de a személyzetnek (esetenként) a pihenőidőben is rendelkezésre kell állnia.

3.3.3 A CCNR-rel való konzultáció során a szakszervezetek kifogásolták, hogy csak a hajók menetidejének ellenőrzésére kerül sor, a ténylegesen ledolgozott órákéra nem. Az ilyen kifogásokat a CCNR-országok azonban mindeddig figyelmen kívül hagyták.

3.3.4 A belvízi hajózás hatályos jogszabályai (amelyek mind a vállalkozókra, mind a munkavállalókra vonatkoznak) nem határozzák meg a munkaidőt. A Rajna menti országok törvényeiben a hajó üzemidejére, a személyzet összetételére és kötelező pihenőidejére vonatkozó előírások egymáshoz kapcsolódnak.

3.3.4.1 Az érintett felek kifogásolták, hogy a munkaidő-szervezésről szóló, éppen átdolgozás alatt álló EU-irányelv nincs eléggé összhangban a belvízi hajózás körülményeivel. A szunynyadó állapotából éppen ébredő szociális párbeszédben elsőrendű fontosságú egy ilyen témájú megegyezés megkötése: az érintett szociális partnerek erre kötelezték el magukat.

3.3.5 A rajnai hajózásban, valamint a Rajna menti országok más vízi útjain huszonnégy óránként legalább nyolc óra, benne hat egymást követő óra hosszúságú pihenőidőt kell tartani.

3.3.6 A dunai hajózásban nincsenek szabályok a hajók üzemidejét, illetve a munkaidőket illetően. A gyakorlatban a hajószemélyzet legalább négy főből áll; így a hajó napi 24 órán keresztül üzemelhet. A pihenőidőket illetően nincs kötelező erejű szabályozás.

3.3.7 Az európai vízi utakon hatályos különféle szabályozások közötti különbségek szükségessé teszik közös minimumkövetelmények kialakítását. Ebben az összefüggésben különösen fontos lehet az a megegyezés is, amelyre a szociális partnerek törekednek (ld. a 3.2.4.1.pontot).

Az egyenlő feltételek megteremtéséhez elengedhetetlenül szükséges, hogy a Rajnán, a Dunán és az egyéb vízi utakon hasonló előírások legyenek érvényben. Emellett összeegyeztethetővé és átláthatóvá is kellene tenni ezeket az előírásokat.

3.4 Munkahelyi egészségvédelem és biztonság

3.4.1 A jelenlegi szociális politika többi területéhez hasonlóan a belvízi hajózás munkahelyi egészségvédelmi és biztonsági szabályai is szorosan összefüggenek a hajókra vonatkozó műszaki követelményekkel. A vonatkozó előírások nagyrészt a rajnai hajók vizsgálati szabályzatában, valamint a hajók építésére és felszerelésére vonatkozó törvények formájában a nemzeti jogban található.

3.4.2 Az európai munkavállalók védelmére számos irányelv létezik a munkahelyi egészségvédelem és biztonság vonatkozásában. Ezek alapján a munkaadók kötelesek kockázatelemzést és -értékelést végezni. A belvízi hajózásban nem mindig ez a gyakorlat.

3.4.3 A munkahelyi egészségvédelmet és biztonságot illető európai jogalkotást a belvízi hajózásban érintett egyes felek kritikával illetik; kifogásolják, hogy a jog nem veszi figyelembe a valós helyzeteket és a belvízi hajózásban lényeges, speciális körülményeket, valamint hogy a szabályok nem illeszkednek a hajószemélyzet minden tagjára érvényes jelenlegi jogszabályokhoz. Az irányelvek alkalmazási területe ugyanis az alkalmazottként foglalkoztatott munkavállalók védelmére korlátozódik; az önálló vállalkozóként tevékenykedők nem esnek a hatálya alá. Itt természetesen meg kell említeni, hogy ilyen helyzet más gazdasági ágazatokban is előfordul. A közúti szállítás területén például egy külön irányelvet fogadtak el a munkaidő szervezéséről az EK-Szerződés 71. cikke és 137. cikkének (2) bekezdése alapján. ⁽⁵⁾

3.5 Munkaügyi felügyelet

3.5.1 Az egységesített, számon kérhető szabályozás mellett a komoly, rendszeres és szakszerű felügyelet is különösen fontos egy olyan szektorban, amelyben sok egyéni vállalkozó (illetve megbízási szerződéssel foglalkoztatott vállalkozó) dolgozik az alkalmazottakat foglalkoztató munkaadókkal együtt, ami azt a veszélyt rejti magában, hogy az alkalmazottak kevesebb védelmet élveznek, és/vagy tisztességtelen verseny alakul ki.

3.5.2 A belvízi hajózás területén azonban gyenge a munkaügyi felügyelet, és bizonyos szektorspecifikus problémákkal kell szembenéznie. Külön nehézséget jelent a hajók fedélzetén tapasztalható meglehetősen sajátos helyzet, ahol – a többi gazdasági ágazatra jellemző helyzettel ellentétben – a munka nehezen választható el a magánélettől. Ilyen körülmények között nem szokatlan, hogy a munkaügyi felügyelőket nem fogadják örömmel.

3.5.3 Több országban a munkaügyi felügyelet komoly hiányosságokat mutat (Németország és Svájc viszonylag pozitív kivételt jelentenek a Rajna menti országok között). A felügyeleti hatóságok személyzethiánnyal küszködnek. Főként Hollandiában és Belgiumban a munkafelügyelet ezért ritkán végez ellenőrzést (a gyakorlatban hajónként két-három évente mindössze egyszer). Emellett nem hagyhatjuk figyelmen kívül azt sem, hogy a nemzeti hajózási felügyeletnek felügyelnie kell a hajók építését és felszerelését, és hogy a vízen a rendőrség a felelős a törvények betartásáért.

A Dunán szinte egyáltalán nem kerül sor ellenőrzésre.

3.5.4 A belvízi hajózásban nem csak a törvény által előírt követelményeket hagyják gyakran figyelmen kívül. A kollektív munkaszerződések betartását illetően is vannak gondok.

3.5.5 Nagyszabású ellenőrzések tapasztalatai szerint számos hajón rendszeresen megszegik a szabályokat.

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. március 11-i 2002/15/EK irányelve a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35–39. o.)

3.5.6 Bár a belvízi hajózás biztonságos szállítási módnak tekinthető, természetesen történnek néha balesetek, ám csak halálos áldozatok vagy más katasztrófák esetén jegyzik fel őket. A belvízi hajózás terén a balesetnek nincs egyértelmű definíciója. A belvízi közlekedés erősödését és a hajószemélyzetre vonatkozó előírások gyakorlati betartásáról feljebb tett megjegyzéseket tekintve ezek olyan kérdések, amelyek komoly figyelmet igényelnek mindenkitől, akinek érdekében áll, hogy ez a közlekedési mód a jövőben nagyobb szerepet kapjon.

3.6 Oktatás, szakképzés, vizsgák

3.6.1 A megfelelő szintű oktatás és szakképzés fontos a munkalehetőségek jövője szempontjából, valamint azért, hogy a belvízi hajózás továbbra is viszonylag biztonságos szállítási módként legyen ismert. Ehhez pontos, közös szakképzési normákat kell meghatározni, amelyeket aztán szigorúan be is kell tartani.

A Duna menti országokban a szakképzés (főként a kapitányi) viszonylag magas szintű, a Rajna menti országokban azonban jelentős minőségi különbségek vannak.

A minimumkövetelmények bevezetésére tehát szükség van, lehetőleg összeurópai szinten.

3.6.2 A CCNR vállalta, hogy megteszi az előkészületeket a matróz és a hajóskapitány beosztások harmonizált szakmai profiljának kialakításához, bevonva a szociális partnereket is. Ezek a 2005-re tervezett profilok szolgálhatnak majd alapul a megfelelő szakképzések harmonizálásához az európai belvízi hajózás országaiban. Ez elősegítheti a képezések kölcsönös elismerését is.

3.6.3 A szociális párbeszéd keretében az új EU-tagállamok nemrég tájékoztatást adtak a belvízi hajózással kapcsolatos szakképzési rendszerükről.

3.6.4 Az oktatás harmonizálásának együtt kell járnia olyan intézkedésekkel, amelyek a belvízi hajózást vonzóbbá teszik a fiatalok számára.

3.7 Kommunikáció

3.7.1 A PINE-jelentés joggal állapítja meg, hogy a munkaerő migrációjának és a kelet-nyugati forgalom növekedésének következtében nem kielégítő a nyelvtudás és a külföldi vízi utak ismerete. Ez a belvízi forgalomban nagyobb biztonsági kockázathoz vezethet.

3.7.2 Valószínűleg eljött az ideje egy közös nyelv bevezetésének a rajnai és a dunai nemzetközi belvízi közlekedésben, mind a hajók közötti, mind a hajók és a parti személyzet közötti kommunikációhoz.

3.8 Szociális párbeszéd

3.8.1 A szociális partnerek mindeddig nagyon korlátozott mértékben járultak hozzá a belvízi hajózással kapcsolatos szociális politika kialakításához, amelyet egyébként a CCNR és a Duna Bizottság felügyel. Ezen a nem kielégítő helyzetben elsősorban a szociális partnereknek maguknak kell változtatniuk. A tagállamok kormányainak, amelyek eddig nem mutattak különösebb hajlandóságot a szociális partnerek véleményének meghallgatására, újra kell gondolniuk álláspontjukat.

3.8.2 A belvízi hajózás szociális dimenziójának az EU-25-re való kidolgozásával, aminek célja, hogy a belvízi hajózás szerepének növelésével új egyensúly jöjjön létre a közlekedésben, az Európai Bizottság a szociális partnerekkel való konzultáció és a szociális párbeszéd bevált gyakorlata révén jobban el tudja látni az ilyen feladatokat, mint a CCNR és a Duna Bizottság.

3.8.3 Ebben az összefüggésben üdvözlendő, hogy a szociális partnerek megnyitották a szektorban éveken keresztül szunynyadó szociális párbeszédüket. Erre a belvízi hajózás terén folytatott szociális párbeszédrel foglalkozó bizottság keretében kerül sor, egy olyan határozat alapján, amelyet az Európai Bizottság a szociális partnerek felkérésére hozott meg.

Ez a bizottság mindeddig sajnos csak lassú haladást könyvelhet el. 2004 tavaszán kezdett foglalkozni a belvízi hajózásra vonatkozó munkaidő-szervezés kérdésével, és 2005 júniusában került sor az első plenáris ülésre.

3.8.4 Egy másik, a szociális párbeszédben prioritásnak tekintendő kérdés az uniós munkaerőpiac működése a belvízi hajózás terén, többek között a munkavállalók szabad áramlása.

3.8.5 A szociális párbeszéd teljes mértékben a szociális partnerek ügye. Ennek tiszteletben tartása mellett kívánatos, hogy az Európai Bizottság tovább ösztönözze a szociális párbeszédet. Gondolhatunk itt a szociális partnerek véleményének pontosan megfogalmazott kikérésére és a vélemények ésszerű határidőn belüli kidolgozásának ösztönzésére, például világosan meghatározott határidők kitűzésének segítségével.

3.8.6 Az EK-Szerződés 139. cikke alapján a szociális partnerek között létrejött közösségi szintű megállapodások speciális szabályozásokhoz vezethetnek, amelyek a belvízi hajózás egyedi szükségleteit hivatottak kielégíteni. Az ilyen, a 137. cikk alapján a Tanács által meghatározott minimumkövetelményeken alapuló megállapodásokra azonban csak akkor kerülhet sor, ha a szociális partnerek véleménye megegyezik abban, hogy szükség van a kiegészítő egyedi szabályozásra.

4. Következtetések és ajánlások

4.1 Az EGSZB úgy véli, eljött az ideje a belvízi hajózást illető közösségi szociális politika kialakításának, lehetőleg összeurópai kontextusban. Egy ilyen politika hatályának az európai vízi utak összességére ki kellene terjednie. Olyan átfogó és egységes alapokra is szüksége van, amelyben mind a regionális, mind pedig a helyi sajátosságok helyet kapnak. E politika kialakításába minél szorosabban be kell vonni a szociális partnereket.

4.2 Amit az EGSZB korábbi, a belvízi hajózás európai jogrendjéről szóló véleményében megállapított, még inkább érvényes a szektor szociális szabályozására: a jelenleg szétforgácsolt jogi szabályozást a fentiek értelmében harmonizálni és egységesíteni kell, főként most, amikor az EU bővítése tovább bonyolítja a helyzetet.

4.3 A belvízi hajózásban a szociális politika napjainkig mindig alárendelt szerepet játszott, lényegében a hajókra vonatkozó műszaki szabályozás részét képezte. Ideje, hogy a belvízi hajózás emberi tényezője kiemelkedjen ebből a másodrendű helyzetből.

4.4 Ehhez minden érintett félnek meg kell változtatnia a hozzáállását, főleg a szociális partnereknek a modern szociális politika kialakítása terén, és minden szükséges lépést meg kell tenni az európai belvízi hajózás más aspektusainak modernizálása érdekében.

4.5 Számos aspektus alapos elemzést és jól előkészített, kiegyensúlyozott döntéseket igényel. Jelenleg úgy tűnik, hogy a személyzetre vonatkozó előírások, a munka- és pihenőidők, valamint a valódi, aktív szociális párbeszéd létrehozása élvez prioritást.

4.6 Az Európai Bizottság különösen alkalmas e folyamat serkentésére, építve a hosszú hagyományra, saját tapasztalatára, és a CCNR, illetve a Duna Bizottság hozzáértésére. A két bizottságnak az elmúlt évtizedekben való működését, a tevékenységük során a szociális politikának biztosított helyet, valamint a szociális partnerek bevonásának eddigi módját tekintve nyilvánvaló, hogy nem teremtődnek meg a belvízi hajózás terén a szociális politika fejlesztésének optimális feltételei, ha a Rajnára és a Dunára vonatkozó szabályozási rendszert csak egymással hangolják és kapcsolják össze.

4.7 Az EU belvízi hajózáshoz kapcsolódó szociális politika új tervezetének kidolgozásánál az Európai Bizottságnak szorosan együtt kell működnie a szociális partnerekkel, a CCNR-rel és a Duna Bizottsággal. Ez a megközelítés azt igényli, hogy a CCNR és a Duna Bizottság tagjai az érintett szerveknek megadják a szükséges szociális politikai jogköröket, és kapacitásukat ennek megfelelően növeljék, hogy a lehető legeredményesebben tudjanak együttműködni az Európai Bizottsággal. Másrészt viszont az Európai Bizottságnak is nagyobb erőfeszítéseket kell tennie, hogy szakértelemre tegyen szert a belvízi hajózás terén.

4.8 Ha ilyen módon vesszük kézbe az uniós belvízi hajózáshoz kapcsolódó szociális politika jelenlegi problémáit, akkor lehetséges egy olyan szociális rendszer bevezetése, amely képes egyensúlyt teremteni a szektor speciális jellemzői és gondjai, valamint minden dolgozójának érdekei között.

4.9 Rendkívül fontos, hogy az átdolgozó és harmonizáló folyamat során egyenlő feltételek érvényesüljenek, valamint hogy a szektor vonzóbbá váljon a már benne dolgozók, illetve az esetleg benne dolgozni szándékozók számára, tekintettel a konkurencia várható erősödésére mind a belvízi hajózás szektorán belül, mind a belvízi hajózás és más szállítási módok között.

4.10 Ez az átalakulási folyamat sok időt vesz igénybe, és a szociális partnerektől maximális elkötelezettséget és erőfeszítést követel meg. A szektorális szintű (nemzeti és európai) szociális párbeszéd a legfontosabb eszköze annak, hogy hidat verjünk a munkaadók, az önálló vállalkozók és a munkavállalók álláspontjai, valamint az uniós politika célkitűzései között. Ez különösen érvényes arra a szabályozásra, amelyik a hajók személyzetére és a személyzet munka- és pihenőidejére vonatkozik.

4.11 Az európai belvízi hajózás jövőjének szempontjából különösen ajánlott, hogy megkülönböztetett figyelem irányuljon az oktatásra és a szakképzésre. Ebből a szociális partnereknek is ki kell venniük a részüket.

4.12 Az EK-Szerződés 139. cikke alapján a szociális partnerek között létrejött közösségi szintű megállapodások speciális szabályozásokhoz vezethetnek a belvízi hajózás terén. Az EGSZB nézete szerint erre csak akkor kerülhet sor, ha a szociális partnerek véleménye megegyezik abban, hogy a szektor egyedi szükségletei kiegészítő rendelkezéseket kívánnak meg azokra a minimumkövetelményekre vonatkozóan, amelyeket a Tanács az EK-Szerződés 137. cikke alapján határozott meg.

Brüsszel, 2005. szeptember 29.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény Tárgy: „Javaslat tanácsi, európai parlamenti és európai bizottsági közös nyilatkozatra Az Európai Unió fejlesztési politikája – Az európai konszenzus címmel”

COM(2005) 311 final

(2006/C 24/16)

2005 július 29-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Külkapcsolatok” szekció véleményét 2005. szeptember 8-án elfogadta (előadó: José María ZUFIAUR NARVAIZA).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. szeptember 28–29-én tartott 420. plenáris ülésén (a szeptember 29-i ülésnapon) 84 szavazattal 5 ellenében, 6 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt.

1. Bevezetés

1.1 Az Európai Bizottság és a Tanács arra vonatkozó kezdeményezése, hogy **vizsgálják felül a 2000-es fejlesztési politikai nyilatkozatot**, és hogy általánosságban gondolják át a fejlesztési politika jövőjét, minden szempontból igen jelentős. A nemzetközi szinten bekövetkezett változások, a nemzetközi közösségekben született új fejlesztéspolitikai álláspontok és konszenzusok, valamint magán az Unión belüli átalakulások is azt mutatják, a felülvizsgálatra szükség van. Ugyanakkor az alulfejlettségből eredő problémák súlyosbodása – különösen Afrikában – és a globalizációval kapcsolatban az országok közötti különbségek növekedése szükségessé teszik a közösségi fejlesztési politika felülvizsgálatát.

1.2 A **nemzetközi szinten** bekövetkezett és a fejlesztési politikát valamilyen módon befolyásoló változások közül megemlíthetjük a szeptember 11-e után a bizottsági kérdéseket érintő fokozott aggodalmakat; a WTO 2001-es dohai fordulójának eredményeit és az úgynevezett Fejlesztési Menetrend alapján végzett folyamatot; a millenniumi csúcson megszűletett és a monterrey-i, johannesburgi, kairói és egyéb konferenciákon

is mérlegelt, többek között a finanszírozásról, a környezetvédelemről, a nemek közötti egyenlőségről vagy az AIDS kérdéséről megszületett új nemzetközi fejlesztéspolitikai konszenzust; a támogatást nyújtó országok fejlesztési politikáinak az OECD Fejlesztési Támogatási Bizottsága (DAC) által kezdeményezett harmonizációját, és bizonyos olyan új támogatástervezési és -kivitelezési eszközök megerősítését, mint például a szegénység csökkentéséről szóló stratégiai dokumentumok (*Poverty Reducing Strategy Papers – PRSP*), az ágazati támogatások (*SWAP – sector-wide approaches*) vagy a költségvetési támogatások. Később, a 2005 márciusában, Párizsban megtartott, a támogatások hatékonyságáról szóló magas szintű fórum keretében előrelépés történt e téren, mivel a támogatást nyújtó országok kötelezettségeket vállaltak a rendelkezési jog, a harmonizáció, az eredményközpontú irányítás és a közös felelősség tekintetében.

1.3 E változásokra hatással vannak az öt évvel ezelőtti millenniumi fejlesztési célok (MDG-k) tekintetében elért, a legtöbb mutató alapján gyenge eredmények. Annak érdekében, hogy ezek a célok a 2015-re kitűzött határidőre megvalósíthatók legyenek, a nemzetközi közösségnek felül kell vizsgálnia