C/2025/1186

21.3.2025

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna vede přes koordinované investiční politiky, legislativní iniciativy, sociální dialog a zapojení občanské společnosti

(stanovisko z vlastní iniciativy)

(C/2025/1186)

Zpravodajka: **Ágnes CSER**

Spoluzpravodajka: **Tanja BUZEK**

Poradci	Dimitris BIMPAS (pro zpravodajku) Nikolaos KOLETSIS (pro spoluzpravodajku)
Rozhodnutí plenárního shromáždění	18. 1. 2024
Právní základ	čl. 52 odst. 2 jednacího řádu
Odpovědná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato v sekci	11. 12. 2024
Přijato na plenárním zasedání	22. 1. 2025
Plenární zasedání č.	593
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	153/86/11

1. Závěry a doporučení

1.1 EU a její členské státy musí chránit strategické zájmy v námořní oblasti v souladu se základními hodnotami EU, k nimž patří lidská práva, svoboda a demokracie. Podniknutí koordinovaných kroků by pomohlo zajistit dlouhodobou udržitelnost námořních oblastí a posílit globální konkurenceschopnost EU a jejího odvětví lodní dopravy. Tohoto cíle lze dosáhnout prostřednictvím rozsáhlejších investičních politik a legislativních iniciativ na podporu tohoto odvětví a jeho pracovníků, přičemž je třeba zapojit sociální partnery a organizace občanské společnosti.

1.2 EHSV vyzývá k přijetí nové námořní strategie EU, která by odrážela význam tohoto odvětví pro hospodářství EU a blahobyt jejích občanů. Je nutné zaujmout komplexní přístup, který zajistí udržitelný rozvoj námořního prostoru, podpoří námořní bezpečnost a obranné kapacity, posílí modrou ekonomiku, umožní aktivně zapojit sociální partnery a občanskou společnost a podnítí regionální a globální spolupráci. Doporučení EHSV mají za cíl vytvořit evropský námořní prostor pro konkurenceschopnější a ekonomicky, environmentálně a sociálně udržitelnější odvětví lodní dopravy EU s jasnými a transparentními pravidly ([1]).

1.3 Námořní bezpečnost: Stěžejním prvkem strategie EU a investic v rámci veřejné politiky je bezpečnost členských států EU, jejích občanů a partnerů, jakož i volný přístup k mírovým námořním trasám. Vzhledem k dlouhodobým nezákonným činnostem, novým a vyvíjejícím se hrozbám a rostoucímu geopolitickému soupeření je nutné neprodleně zavést akční plán pro obrannou a obchodní politiku EU a její politiku v oblasti mezinárodních vztahů.

([1]) Úř. věst. C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.

1.4 Ochrana moří: Udržitelné využívání oceánů a mořských zdrojů v EU a na celém světě je spojeno se zajištěním udržitelného rybolovu a podporou udržitelné modré ekonomiky. S ohledem na význam zachování mořských biologických zdrojů a zdravých moří pro přežití lidstva EHSV navrhuje, aby byla vypracována strategie „Od rybáře ke spotřebiteli“ (Seafarm to Fork), po vzoru strategie „Od zemědělce ke spotřebiteli“.

1.5 Konkurenceschopnost: Účinná námořní politika musí být rovněž spojena s konkurenčním prostředím, které umožní využít potenciál tohoto odvětví. Při uskutečňování tohoto cíle je však nutné zaručit rovnováhu a ochránit podniky a pracovníky před nekalou soutěží a sociálním dumpingem.

1.6 Rovné podmínky: EHSV se domnívá, že je třeba vytvořit skutečně rovné podmínky, v jejichž rámci nebudou smět plavidla nesplňující normy operovat v evropských vodách a konkurovat plavidlům zapsaným v předních rejstřících, které plnění norem účinně prosazují. EHSV zdůrazňuje, že je třeba vytvořit příznivé prostředí pro změnu vlajky u tonáže pod kontrolou EU zpět na vlajky členských států EU. Žádá, aby byl náležitě uplatňován a prosazován článek 91 Úmluvy OSN o mořském právu (UNCLOS) a aby byly jasněji definovány povinnosti plynoucí z požadavku na existenci skutečné vazby mezi plavidlem a zemí registrace, a bylo tak možné vyvozovat odpovědnost na straně vlastníků plavidel a států vlajky.

1.7 Investice: K zachování konkurenceschopnosti lodní dopravy v EU a usnadnění jejího přechodu k čistým nulovým emisím budou nezbytné značné investice. EHSV žádá, aby byl dlouhodobě zajištěn dostatek prostředků k financování výzkumu a vývoje nových technologií.

1.8 Spravedlivá transformace: EHSV zdůrazňuje, že environmentální udržitelnost musí být doprovázena sociální udržitelností a kvalitním sociálním dialogem na regionální a celostátní úrovni i na úrovni EU. Oceňuje činnost pracovní skupiny pro spravedlivou námořní transformaci, která toto odvětví vede cestou spolupráce.

1.9 Odborná příprava: K posílení prosperity, konkurenceschopnosti a efektivity tohoto odvětví přispívají kvalitní pracovní místa a odborná příprava pracovníků. Kromě změny kvalifikace a prohlubování dovedností bude mít pro současnost a budoucnost tohoto odvětví zásadní význam udržení a nábor námořníků a důležitou roli bude hrát sociální dialog.

1.10 Nová sociální smlouva: V tomto ohledu bude mj. nutné účinně prosazovat stávající právní předpisy v tomto odvětví a prokázat politickou vůli k přijetí právně závazných legislativních iniciativ, které námořníkům zaručí stejnou úroveň sociální ochrany, jakou mají pracovníci na pevnině. EHSV vyzývá Komisi, aby se přednostně zaměřila na nedostatky v systémech sociální ochrany a důchodového zabezpečení námořníků, únavu na moři a přístup k dovolené na pevnině. Jak odvětví lodní dopravy, tak EU a její členské státy musí být ambiciózní, aby se toto povolání stalo atraktivnějším a zlepšily se životní podmínky námořníků.

1.11 Námořní bezpečnost: EHSV se domnívá, že zásadní úlohu hraje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA), neboť významně přispívá k lepšímu prosazování Úmluvy o práci na moři a podílí se na doporučeních, která se týkají sociálních aspektů v odvětví námořní dopravy. Statistiky agentury EMSA mohou pomoci zajistit spolehlivé údaje tím, že do své databáze zahrnou hodnocení.

1.12 Zapojení sociálních partnerů a občanské společnosti: Jedinečný kontext evropského sociálního dialogu ve spojení s legislativní činností Komise skýtá EU možnost jít příkladem a prosazovat zlepšení mezinárodních norem. Zaměstnavatelé, odbory a vlády musí spolupracovat, aby definovali novou sociální smlouvu pro námořníky a zajistili nábor a udržení pracovníků pro budoucnost námořního odvětví.

1.13 Spolupráce: Cíle bude možné sladit pouze s pomocí průřezové a komplexní strategie. EHSV navrhuje zřídit stálý koordinační sbor komisařů, který by plánoval a kontroloval úkoly a zajišťoval horizontální spolupráci, mj. co se týče aspektu zaměstnanosti.

2. **Funkční období nové Komise**

2.1 EU ve svém balíčku pro námořní bezpečnost z roku 2023 promarnila příležitost formulovat rozsáhlou vizi budoucnosti tohoto odvětví jakožto strategického aktiva EU. Je nutné podpořit námořní odvětví a jeho pracovníky přepracováním politik EU, v nichž musí být zohledněn význam tohoto odvětví.

2.2 EHSV vítá skutečnost, že nově zvolená předsedkyně Komise Ursula von der Leyen zařadila mezi hlavní témata svých politických směrů bezpečnost EU, sociálně tržní hospodářství a lepší globální spolupráci s partnery. Mario Draghi a Enrico Letta ve svých zprávách o konkurenceschopnosti EU zdůrazňují význam nových investic, které mají posílit bezpečnost a odolnost EU a zajistit kvalitní pracovní místa ve strategických odvětvích hospodářství EU.

2.3 Námořní záležitosti a záležitosti rybolovu a vod se týkají široké škály politických iniciativ, které odrážejí širší ambice Evropské komise pro její další funkční období ([2]) (řízení vodních zdrojů, rybolov, ekologické investice do námořní dopravy, mezinárodní spolupráce v oblasti kontroly lodní dopravy atd.). EHSV je však znepokojen tím, že neexistuje funkce zvláštního komisaře, který by měl na starosti kvalitní pracovní místa a sociální práva.

2.4 Cíle bude možné sladit pouze s pomocí průřezové a komplexní námořní strategie EU, a to zřízením stálého koordinačního sboru komisařů, který bude plánovat a kontrolovat úkoly a zajišťovat horizontální spolupráci, mj. co se týče aspektu zaměstnanosti.

2.5 Kromě sociálního partnerství a dialogu se na dosahování těchto cílů musí i nadále podílet organizovaná občanská společnost. EHSV plní roli partnera orgánů EU.

3. **Základní informace**

3.1 Pandemie COVID-19 ukázala strategický význam námořní dopravy a jejích pracovníků, neboť 75 % zahraničního obchodu EU se uskutečňuje po moři, což má zásadní význam pro zajištění plynulého zásobování a obchodu s potravinami a zdravotnickými potřebami.

3.2 Hospodářství EU je značně závislé na bezpečnosti moří a oceánů. Více než 80 % světového obchodu se uskutečňuje po moři a přibližně dvě třetiny světových zásob ropy a zemního plynu se těží na moři nebo se po moři přepravují. Téměř 99 % celosvětových datových toků probíhá prostřednictvím podmořských kabelů. Námořní flotila řízená EU je jednou z největších na světě, zahrnuje 2 miliony pracovních míst, zaměstnává 685 000 lidí a každoročně přispívá k HDP EU částkou 54 miliard EUR.

3.3 Ve stěžejní zprávě Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD) *Review of Maritime Transport* („Přehled námořní dopravy“) z roku 2024 se uvádí, že 35 % světového loďstva ovládají společnosti z Evropy, ale pouze 10,9 % světového loďstva pluje pod vlajkou některého z členských států EU. Navíc téměř 40 % kapitánů a důstojníků na palubách plavidel plujících pod vlajkou EU pochází ze třetích zemí, především z Asie.

3.4 Námořní bezpečnost je pro členské státy EU klíčovou prioritou, zejména pro ty, které se neustále potýkají s porušováním námořních hranic, nezákonným rybolovem, nedovoleným obchodem, převaděčstvím migrantů, znečišťováním nebo zhoršováním stavu moří či jinými námořními riziky. Vzhledem ke katastrofickým útokům na plynovod Nord Stream, k nimž došlo v roce 2022, a hybridním útokům zaměřeným na námořní infrastrukturu je nezbytné, aby EU kritickou infrastrukturu účinně chránila, rozvíjela ji a investovala do ní a aby posilovala svou strategickou autonomii v tomto odvětví.

3.5 Kromě ruské války proti Ukrajině se na celém světě objevují hrozby pro námořní bezpečnost, které ohrožují bezpečnost globální ekonomiky, datových toků a obchodu, jakož i subjektů působících v námořním odvětví.

3.6 EHSV poukazuje na to, že v evropských vodách a okolních mořích operují tzv. stínové flotily, a je tím hluboce znepokojen. Žádá Komisi, aby neprodleně přijala příslušná opatření s cílem zabránit těmto aktivitám nebo je omezit a pomoci těm členským státům, které v souvislosti s působením šedých a černých flotil čelí problémům a rizikům. Tyto stínové flotily jsou akutní hrozbou pro mořské prostředí a mohou být samozřejmě využívány k obcházení mezinárodních sankcí. Mohou se rovněž aktivně podílet na vedení hybridní války, například ohrožováním dodávek energie, telekomunikací a datových komunikací, a představují tudíž pro EU a její členské státy přímé bezpečnostní riziko. EHSV vyzývá ke zpřísnění požadavků týkajících se sledování a transparentnosti, aby tak bylo možné vyvozovat na straně států vlajky odpovědnost za plavidla, která jsou v nich zaregistrována.

([2]) Viz pověřovací dopisy kandidátům na komisaře a politické směry.

3.7 Je v zájmu EU zajistit bezpečnost a ochranu námořníků v souladu s požadavky Úmluvy Mezinárodní organizace práce (MOP) o práci na moři z roku 2006 a dalších příslušných úmluv MOP a Mezinárodní námořní organizace (IMO). Základním cílem musí být zajištění jejich ratifikace a uplatňování rozvojovými zeměmi.

3.8 V této souvislosti EHSV rovněž poukazuje na politická doporučení, která uvedl v řadě stanovisek věnujících se námořnímu prostoru, například v těch, která se týkají strategie Global Gateway, mezinárodní správy oceánů a Arktidy.

3.9 Změna klimatu, zhoršování stavu životního prostředí v pobřežních a mořských oblastech a ochrana moří představují i nadále závažnou výzvu pro evropskou hospodářskou politiku a vyžadují koordinovaný společný postup, přičemž zvláštní pozornost je třeba věnovat udržitelnému potravinovému zabezpečení.

3.10 Je zapotřebí zavést odpovídající právní předpisy, aby bylo možné regulovat využívání mořského dna, zmapovat nezákonnou těžbu na mořském dně a zamezit jí a zajistit regulované využívání mořského dna a dohled nad ním. EHSV rovněž vyzývá k zachování biologických mořských zdrojů, k zajištění zdravých moří, k realizaci strategie „Od rybáře ke spotřebiteli“ a k udržitelnému využívání oceánů a mořských zdrojů v EU i ve světě, přičemž je třeba zajistit udržitelný rybolov a podpořit udržitelnou modrou ekonomiku.

4. **Výzvy v oblasti zabezpečení, bezpečnosti a udržitelnosti**

4.1 S ohledem na nové hrozby pro námořní bezpečnost by strategickým cílem EU mělo být provádění politik na vnitrostátní, unijní a regionální úrovni s cílem posílit bezpečnost bloku, zvýšit úsilí o zachování míru a stability, zajistit bezpečnost námořního obchodu a chránit kritickou námořní infrastrukturu.

4.2 Ochrana našich oceánů, mořského prostředí a mořského dna je nezbytným předpokladem účinné námořní politiky a bezpečnost globálního námořního prostředí má zásadní význam pro to, aby bylo možné využít potenciál udržitelné modré ekonomiky.

4.3 Námořní bezpečnost a ochranu lze a je třeba zajistit jedině prostřednictvím koordinovaných investičních politik zaměřených na uskutečnění těchto cílů. V tomto ohledu existuje několik stěžejních oblastí:

— Je třeba podporovat udržitelný rozvoj, přičemž by EU měla hrát zásadní roli, co se týče klimatické neutrality, ekologické transformace a související investiční politiky.

— K zajištění námořní bezpečnosti, ochrany a konkurenceschopnosti jsou nezbytná odpovídající partnerství, a to nejen s mezinárodními organizacemi, ale i s pobřežními oblastmi, přístavy, příslušnými orgány a evropskými i mimoevropskými občany a jejich organizacemi.

— Je mimořádně důležité zaručit hospodářským subjektům, námořníkům, pracovníkům přístavů, veřejným orgánům a občanům další odborné vzdělávání a přípravu.

5. **Kvalitní pracovní místa a práva námořníků**

5.1 Udržitelnost odvětví lodní dopravy v EU závisí na tom, zda si bude EU i nadále zajišťovat kvalitní námořníky. EHSV se domnívá, že k udržení konkurenceschopnosti na evropském trhu práce je třeba, aby odvětví lodní dopravy nabízelo kvalitní pracovní místa a aby plavidla byla bezpečným pracovištěm, kde se netoleruje šikana a obtěžování a kde mají námořníci spravedlivé platové a pracovní podmínky a patřičná práva a ochranu. EHSV spatřuje skutečné riziko v tom, že pokud se postupně nezlepší image tohoto odvětví a pracovní standardy na plavidlech, pak bude mít námořnická profese pro mladší generace Evropanů i nadále nedostatečnou atraktivitu.

5.2 EHSV vyzývá ke změně skutečných podmínek námořníků a k širší spolupráci mezi vládami a sociálními partnery na dlouhodobých systémových problémech s cílem zajistit větší sociální udržitelnost, začlenění, rozmanitost a spravedlnost. V tomto ohledu bude mj. nutné účinně prosazovat stávající právní předpisy v tomto odvětví a prokázat politickou vůli k přijetí právně závazných legislativních iniciativ, které by byly zaměřeny například na nedostatky v systémech sociální ochrany a důchodového zabezpečení námořníků, únavu na moři, přístup k dovolené na pevnině a potřebu položit důraz na údaje o námořní plavbě.

5.3 Lodní doprava v EU je z převážné části mezinárodní a třetizemní, přičemž technické normy pro toto odvětví upravuje Mezinárodní námořní organizace (IMO). Pro dobré fungování na mezinárodní úrovni i v rámci EU je nutné zajistit lepší kontrolu a dodržování Úmluvy o práci na moři z roku 2006. EHSV se domnívá, že zásadní úlohu hraje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA), neboť významně přispívá k lepšímu prosazování a podílí se na doporučeních, která byla formulována ve studii Komise týkající se sociálních aspektů v rámci odvětví námořní dopravy z roku 2020 (*Study on social aspects within the maritime transport sector*).

5.4 Mezinárodní charakter a mezinárodní rámec lodní dopravy však neznamenají, že to musí být jediný způsob regulace pracovních podmínek námořníků. EHSV vyzývá EU a její členské státy, aby přistoupily k reformám svých vnitrostátních systémů lodní dopravy, pokud spatřují a uznávají, že je třeba jednat.

5.5 EHSV se domnívá, že je třeba definovat novou sociální smlouvu pro námořníky, která půjde nad rámec minimálních mezinárodních norem a zaručí uznání poctivým zaměstnavatelům, kteří se neomezují jen na dodržování předpisů. Námořníci jsou vyloučeni z několika horizontálních pracovněprávních předpisů. EHSV je znepokojen tím, že se námořníci stali kategorií pracovníků, která má méně práv než jakákoli jiná kategorie pracovníků v EU.

5.6 EHSV vyzývá Komisi, aby rovněž podpořila celosvětovou výzvu k „nové sociální smlouvě založené na sociálním dialogu, pracovních právech, ‚spravedlivém přechodu' k zelené ekonomice a nových technologiích", která by vedla světové námořní odvětví „k bezpečné a spravedlivé budoucnosti zaměřené na člověka" ([3]).

5.7 EHSV zdůrazňuje, že pro to, aby si Evropa udržela vysokou úroveň námořní bezpečnosti, mají zásadní význam kvalitní rejstříky a kvalifikovaní námořníci. Zajištění kvalitních rejstříků EU a náležitě kvalifikovaných, vyškolených a certifikovaných námořníků může pomoci dosáhnout tohoto cíle. EHSV rovněž upozorňuje na zjištěné nedostatky v souvislosti s nevyhovujícími rejstříky třetích zemí.

6. **Investiční politiky a konkurenceschopnost tohoto odvětví**

6.1 EHSV zdůrazňuje, že je třeba udržitelně spravovat mořské zdroje a koordinovat investice a postup členských států v námořních prostorech. Investice do udržitelné a inovativní námořní infrastruktury by měly mj. sloužit k modernizaci přístavů a k dlouhodobému zajištění dostatečného množství prostředků k financování výzkumu a vývoje nových ekologických technologií. Jako alternativu zeleného financování by bylo možné prozkoumat zavedení „modrého financování", které by bylo uplatňováno u investic v námořním odvětví a řídilo by se mj. takovými kritérii, jako je ochrana vod, udržitelnost rybích populací, odolnost námořní dopravy a sociální podmínky. Jestliže budou evropské banky odvětví lodní dopravy poskytovat méně úvěrů, pak by to mohlo vést k dalšímu poklesu konkurenceschopnosti EU oproti třetím zemím.

6.2 K zachování konkurenceschopnosti lodní dopravy v EU a usnadnění jejího přechodu k čistým nulovým emisím budou nezbytné značné investice. V Draghiho zprávě se odhaduje, že v letech 2031 až 2050 budou jen v lodní dopravě každoročně zapotřebí investice ve výši přibližně 40 miliard EUR. K zajištění investic v této výši bude samozřejmě nutné využít veřejné finanční prostředky. EHSV nicméně požaduje, aby byly v tomto ohledu uplatňovány sociální podmínky, které by zaručily respektování práv pracovníků a zásad spravedlivé transformace.

6.3 V souvislosti s dekarbonizací tohoto odvětví vyvstávají nejen vysoké náklady na transformaci, ale také nejistota ohledně dostupnosti a bezpečného používání alternativních paliv. Námořní odvětví musí urychleně podniknout kroky s cílem zajistit si přístup k nízkouhlíkovým zdrojům energie a dostupnost a bezpečnost průmyslových technologií, které jsou v souladu s těmito cíli. Tomuto úsilí je třeba napomoci pobídkami a podpůrnými mechanismy, jakož i soudržným regulačním rámcem na úrovni EU i na mezinárodní úrovni. Měl by být kladen důraz na rozvoj a inovace a na zajištění dostatečné a bezpečné výroby pro potřeby tohoto odvětví a konkurenceschopný evropský trh.

6.4 EHSV je toho názoru, že státy vlajky musí plnit své mezinárodní závazky vyplývající z mezinárodních námořních úmluv a pravidel. Některé mezinárodní rejstříky jsou sice kvalitní, mnohé však mají nevyhovující kvalitu. Rejstříky vlajky by neměly fungovat jako podniky.

([3]) Hlavní projev generálního ředitele MOP u příležitosti zahájení Summitu námořníků 2050 na Filipínách, červen 2023.

6.5 EHSV se domnívá, že je třeba vytvořit skutečně rovné podmínky, v jejichž rámci budou náležitě dodržovány a přísně prosazovány mezinárodní normy, aby byla lodní doprava v EU chráněna před rejstříky nevyhovující kvality. EHSV zdůrazňuje, že je třeba vytvořit příznivé prostředí pro změnu vlajky u tonáže pod kontrolou EU zpět na vlajky členských států EU. Je třeba zajistit, aby plavidla nesplňující normy nesměla operovat v evropských vodách. Tyto praktiky vytvářejí nerovné podmínky a znevýhodňují vlastníky plavidel, kteří ve svých domovských zemích i jinde ve světě dodržují přísnější předpisy a vyšší standardy.

6.6 Podle úmluvy UNCLOS musí existovat skutečná vazba mezi plavidlem a zemí registrace a stát vlajky musí účinně uplatňovat svou jurisdikci a kontrolu ve správních, technických a sociálních záležitostech nad plavidly, která plují pod jeho vlajkou (články 91 a 94). EHSV vyzývá k tomu, aby byl článek 91 úmluvy UNCLOS náležitě uplatňován a prosazován, a domnívá se, že je nutné jasněji definovat povinnosti plynoucí z požadavku na existenci skutečné vazby, aby bylo možné vyvozovat odpovědnost na straně orgánů, vlastníků plavidel i států vlajky.

7. **Spravedlivá transformace v námořním odvětví**

7.1 Aby byl přechod na alternativní paliva a nové technologie spravedlivý, rovný a ucelený, je třeba uvést v soulad environmentální a sociální udržitelnost. Dojde k němu pouze v případě, že budou do tohoto procesu na všech úrovních konstruktivně zapojeni námořníci a umožní se jim jednak odpovídajícím způsobem rozvíjet své dovednosti či zvyšovat svou kvalifikaci a jednak – v případě potřeby – změnit pracovní místo.

7.2 Na základě strategie pro snížení emisí skleníkových plynů z lodí, kterou přijala IMO v roce 2023, musí členské státy této organizace zajistit, aby celé světové loďstvo do roku 2050 nebo někdy kolem tohoto roku bezpečně a náležitě přešlo na nulové čisté emise skleníkových plynů. V souvislosti s tím je rovněž třeba vypracovat regulační rámec pro bezpečné nakládání s budoucím lodním palivem na palubách plavidel. Ve střednědobém horizontu je třeba realizovat opatření s cílem poskytnout světovému loďstvu potřebnou pobídku a pomoci zajistit rovné podmínky a řádnou a spravedlivou transformaci.

7.3 Námořnické odbory, vlastníci plavidel a orgány OSN, IMO, globální pakt OSN a MOP vytvořili Pracovní skupinu pro spravedlivou námořní transformaci, aby zajistili, že bude v rámci reakce odvětví lodní dopravy na klimatickou krizi věnována hlavní pozornost námořníkům a komunitám. Je to vzácný příklad toho, kdy námořní odvětví ukazuje cestu prostřednictvím spolupráce. Byl vypracován společný desetibodový akční plán, který určuje klíčové kroky k uskutečnění spravedlivé transformace pro námořníky.

7.4 Z pohledu námořníků je třeba klást v rámci spravedlivé transformace důraz na ochranu zdraví a bezpečnosti, uplatňování koncepce zaměřené na člověka, odbornou přípravu a bezpečnou posádku. Strukturální změna v tomto odvětví spočívá v regulované a plánované transformaci, při níž bude zachován cíl omezit nárůst teploty na 1,5 °C. Bude tedy nutné pohlížet na dodavatelský řetězec v odvětví lodní dopravy uceleně a zaručit rovnost na všech úrovních, tj. aktivně zvyšovat zastoupení žen v řadách námořnictva a zajistit, aby byla transformace prospěšná pro země globálního Jihu a nepoškozovala je.

7.5 EHSV poukazuje na to, že mnohé odpovědi jsou obsaženy v pokynech MOP pro spravedlivou transformaci z roku 2015, například co se týče mechanismů pro sociální dialog mezi vládami a organizacemi pracovníků a zaměstnavatelů v rámci celého procesu tvorby politik na všech úrovních.

8. **Odborná příprava**

8.1 Ekologická a digitální transformace budou mít obrovský dopad na pracovní život námořních odborníků ve všech odvětvích, a proto je zapotřebí, aby EU a členské státy podporovaly odbornou přípravu pracovníků. V Draghiho zprávě se odhaduje, že v příštích letech by se to mohlo týkat až 250 000 námořníků v EU, zatímco celosvětově by podle nejnovějšího výzkumu, který zadala pracovní skupina pro spravedlivou námořní transformaci, potřebovalo do poloviny 30. let 21. století další odbornou přípravu 800 000 námořníků. Kromě změny kvalifikace a prohlubování dovedností bude mít pro současnost a budoucnost tohoto odvětví zásadní význam udržení a nábor námořníků.

8.2 EHSV se domnívá, že jednou z největších výzev je rychlý technologický vývoj, který vyžaduje neustálou aktualizaci vzdělávacích programů.

8.3 V současné době probíhá revize norem výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW), která je však pomalá. Řešení těchto problémů vyžaduje spolupráci mezi vzdělávacími institucemi, tvůrci politik, zúčastněnými stranami z tohoto odvětví a širší komunitou.

9. **Sociální dialog a zapojení občanské společnosti**

9.1 Je naprosto nezbytné zapojit do přijímání rozhodnutí dotčené komunity a sociální partnery, aby bylo zaručeno, že budou rovnoměrně rozděleny sociální přínosy udržitelného rozvoje a projekty budou mít dlouhodobý dopad. V této souvislosti bude rovněž nutné realizovat specifická opatření zaměřená na námořní odvětví a vést soustavný sociální dialog, aby se zajistilo, že pracovní místa v námořních oblastech budou poskytovat důstojné pracovní podmínky a sociální ochranu.

9.2 EHSV jakožto zástupce občanské společnosti spolupracuje se svými partnery s cílem podpořit udržitelný rozvoj námořních prostorů, zajistit inkluzivní rozhodování a rozvíjet participativní mechanismy.

9.3 EHSV doporučuje investovat do rozvíjení znalostí a do sítí pro zúčastněné strany v tomto odvětví a občanskou společnost, aby se mohly podílet na rozhodovacím procesu.

10. **Konkrétní připomínky**

10.1 EHSV doporučuje usilovat o integrovanější přístup a posílenou spolupráci mezi přístavy a zúčastněnými stranami působícími v oblasti vnitrozemské lodní dopravy, což by prospělo obchodu, konkurenceschopnosti a místním ekonomikám.

10.2 Měla by být podporována mezinárodní spolupráce v oblasti námořního výzkumu v rámci EU i mimo ni. EHSV upozorňuje na význam regionální spolupráce v oblasti Středomoří, Severního moře, Arktidy a Baltského moře. Je nezbytné podporovat přeshraniční projekty a vytvářet rámce spolupráce mezi evropskými a mezinárodními aktéry.

10.3 Je třeba položit důraz na využívání nástrojů mechanismu civilní ochrany Unie k ochraně námořního prostředí v případě katastrof, útoků, havárií nebo jiných hrozeb, aby mohla EU lépe reagovat na „modré“ krize.

10.4 Je důležité podporovat místní iniciativy, které pomáhají chránit mořské ekosystémy a zajišťovat komunitám dobré životní podmínky, což by mohlo následně podpořit vytváření platforem, kde by se místní komunity, organizace občanské společnosti a další zúčastněné strany mohly podílet na rozhodování o námořních prostorech.

10.5 U námořních investičních projektů by měla být zajištěna transparentnost a odpovědnost, aby občanská společnost mohla sledovat jejich environmentální a sociální dopad.

V Bruselu dne 22. ledna 2025.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Oliver RÖPKE

PŘÍLOHA

Následující pozměňovací návrhy byly v průběhu rozpravy zamítnuty, obdržely však nejméně jednu čtvrtinu odevzdaných hlasů:

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 5

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 5.1

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
Udržitelnost odvětví lodní dopravy v EU závisí na tom, zda si bude EU i nadále zajišťovat kvalitní námořníky. EHSV se domnívá, že k udržení konkurenceschopnosti na evropském trhu práce je třeba, aby odvětví lodní dopravy nabízelo kvalitní pracovní místa a ***aby plavidla byla bezpečným pracovištěm***, ***kde se netoleruje*** šikana a obtěžování ***a kde mají námořníci spravedlivé platové a*** pracovní podmínky a patřičná práva a ochranu. EHSV	Udržitelnost odvětví lodní dopravy v EU závisí na tom, zda si bude EU i nadále zajišťovat kvalitní námořníky. EHSV se domnívá, že k udržení konkurenceschopnosti na evropském trhu práce je třeba, aby odvětví lodní dopravy ***i nadále*** nabízelo kvalitní pracovní místa a ***dbalo na bezpečnost pracovního prostředí na plavidlech***, ***v němž nesmí být tolerována*** šikana a obtěžování***. Je třeba zaručit námořníkům spravedlivou odměnu, důstojné*** pracovní

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
spatřuje skutečné riziko v tom, že pokud se ***postupně*** nezlepší image tohoto odvětví a pracovní standardy na plavidlech, pak bude ***mít námořnická*** profese ***pro*** mladší generace Evropanů ***i nadále nedostatečnou atraktivitu***.	podmínky a patřičná práva a ochranu. EHSV spatřuje skutečné riziko v tom, že pokud se nezlepší image tohoto odvětví***, nepřestane se opomíjet situace v námořním odvětví a jeho význam*** a ***nebudou zachovávány a postupně dále posouvány*** pracovní standardy na plavidlech, pak bude ***obtížné přilákat do námořnické*** profese mladší generace Evropanů.

Odůvodnění

a) Odvětví lodní dopravy již nabízí kvalitní a dobře placená pracovní místa, a to jak na palubách plavidel, tak na pevnině.

b) Jedním z hlavních problémů, které ovlivňují atraktivitu námořnické profese, je opomíjení situace v námořním odvětví a jeho významu. Mnozí lidé si stále ještě neuvědomují, že toto odvětví hraje v jejich každodenním životě mimořádně důležitou roli a že nabízí rozsáhlé pracovní příležitosti. Je třeba na tuto skutečnost ve stanovisku jasně upozornit. Je rovněž třeba poukázat na to, že přilákání mladších generací je složitou záležitostí a odvíjí se od různých faktorů, včetně faktorů demografických, socioekonomických a geografických, a nikoli pouze od pracovních standardů v tomto odvětví.

c) Dále pak je třeba ve stanovisku zohlednit, že již byly zavedeny standardy důstojné práce. V této souvislosti by bylo vhodnější použít výraz „posunout dále“, protože některé změny stávajících standardů přinášejí pokrok v používaných technologiích a postupech (například přístup k internetu).

Výsledek hlasování

hlasů pro:	92
hlasů proti:	124
zdrželo se hlasování:	17

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 6

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 5.2

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio

RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
EHSV vyzývá ke změně skutečných podmínek námořníků a k širší spolupráci mezi vládami a sociálními partnery na dlouhodobých systémových problémech s cílem zajistit větší sociální udržitelnost, začlenění, rozmanitost a spravedlnost. V tomto ohledu bude mj. nutné ***účinně*** prosazovat stávající právní předpisy v tomto odvětví a ***prokázat politickou vůli k přijetí právně závazných legislativních iniciativ, které by byly zaměřeny například na*** nedostatky v systémech sociální ochrany a důchodového zabezpečení námořníků, ***únavu*** na moři, přístup k dovolené na pevnině a ***potřebu*** položit důraz na údaje o námořní plavbě.	EHSV vyzývá ke změně skutečných podmínek námořníků a k širší spolupráci mezi vládami a sociálními partnery na dlouhodobých systémových problémech s cílem zajistit větší sociální udržitelnost, začlenění, rozmanitost a spravedlnost. V tomto ohledu bude mj. nutné ***náležitě uplatňovat a*** prosazovat stávající právní předpisy v tomto odvětví a ***v patřičné lhůtě do předpisů EU zapracovat mezinárodní standardy, které přijala MOP, aby tak bylo mj. možné odstranit případné*** nedostatky v systémech sociální ochrany a důchodového zabezpečení námořníků, ***zajistit náležité dodržování platných předpisů s cílem zamezit únavě*** na moři, ***usnadnit*** přístup k dovolené na pevnině a položit důraz na údaje o námořní plavbě.

Odůvodnění

Ve vyškrtnuté pasáži se opakuje obsah odstavce 1.10, k němuž je předkládán jeden z dalších pozměňovacích návrhů.

Výsledek hlasování (hlasování bylo spojeno s hlasováním o pozměňovacím návrhu 18)

hlasů pro:	100
hlasů proti:	130
zdrželo se hlasování:	11

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 7

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 5.3

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios

KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
Lodní doprava v EU je z převážné části mezinárodní a třetizemní, přičemž technické normy pro toto odvětví upravuje Mezinárodní námořní organizace (IMO). ***Pro dobré fungování*** na mezinárodní úrovni i v rámci EU ***je nutné zajistit lepší kontrolu a dodržování Úmluvy*** o práci na moři z roku 2006. ***EHSV se domnívá, že zásadní úlohu hraje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA), neboť významně přispívá k lepšímu prosazování a podílí se na doporučeních, která byla formulována ve studii Komise týkající se sociálních aspektů v rámci odvětví námořní dopravy z roku 2020 (Study on social aspects within the maritime transport sector).***	Lodní doprava v EU je z převážné části mezinárodní a třetizemní, přičemž technické normy pro toto odvětví upravuje Mezinárodní námořní organizace (IMO). ***Při provozování činnosti*** na mezinárodní úrovni i v rámci EU ***musí být vždy dodržována Úmluva*** o práci na moři z roku 2006.

Odůvodnění

a) Bylo nutné upravit formulaci s cílem náležitě vyjádřit myšlenku druhé věty.

b) Vyškrtnutá pasáž odpovídá návrhu, jejž v průběhu jednání o směrnici týkající se státu vlajky předložil Evropský parlament. Tento návrh však nebyl zohledněn v přepracovaném znění směrnice, které bylo dohodnuto v rámci třístranných jednání a přijato v listopadu 2024. Pokud ho jen několik měsíců poté nadneseme znovu, pak tím přehlížíme rozhodnutí legislativních orgánů.

Výsledek hlasování (hlasování bylo spojeno s hlasováním o pozměňovacím návrhu 19)

hlasů pro:	91
hlasů proti:	145
zdrželo se hlasování:	8

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 8

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 5.4

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis

BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
Mezinárodní charakter a mezinárodní rámec lodní dopravy však neznamenají, že to musí být jediný způsob regulace pracovních podmínek námořníků. EHSV vyzývá EU a její členské státy, aby přistoupily k reformám svých vnitrostátních systémů lodní dopravy, pokud spatřují a uznávají, že je třeba jednat.	EHSV vyzývá EU a její členské státy, aby přistoupily k reformám svých vnitrostátních systémů lodní dopravy, pokud spatřují a uznávají, že je třeba jednat***, a aby se při tom plně řídily mezinárodním regulačním rámcem, zejména pravidly týkajícími se jurisdikce státu vlajky stanovenými v úmluvě UNCLOS***.

Odůvodnění

Je nutné vyškrtnout první větu a vložit uvedenou pasáž, neboť v opačném případě by mohl být text chápán jako pobídka, aby členské státy uplatňovaly své vnitrostátní předpisy i na cizí plavidla připlouvající do jejich vod, což by bylo v rozporu s článkem 94 úmluvy UNCLOS, v němž se stanoví: „Každý stát účinně uplatňuje svou jurisdikci a kontrolu ve správních, technických a sociálních záležitostech nad plavidly, která plují pod jeho vlajkou. 2. Každý stát zejména: […] uplatňuje jurisdikci podle svého vnitrostátního práva nad každým plavidlem plujícím pod jeho vlajkou a nad jeho velitelem, důstojníky a posádkou ve správních, technických a sociálních záležitostech, které se plavidla týkají."

Výsledek hlasování

hlasů pro:	90
hlasů proti:	141
zdrželo se hlasování:	8

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 9

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 5.5

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
EHSV ***se domnívá, že je třeba definovat novou sociální smlouvu pro námořníky, která půjde nad rámec minimálních mezinárodních norem a zaručí uznání poctivým zaměstnavatelům***, kteří se neomezují jen na dodržování předpisů. ***Námořníci jsou vyloučeni z několika horizontálních pracovněprávních předpisů. EHSV je znepokojen tím, že se námořníci stali kategorií pracovníků, která má méně práv než jakákoli jiná kategorie pracovníků v EU.***	EHSV ***si váží poctivých zaměstnavatelů***, kteří se neomezují jen na dodržování předpisů.

Odůvodnění

a) Je třeba vyškrtnout zmínku o „nové sociální smlouvě“, a to z důvodů uvedených v odůvodnění pozměňovacího návrhu k odstavci 1.10.

b) V minulosti platilo, že byli námořníci vyloučeni z horizontálních pracovněprávních předpisů EU. V návaznosti na přijetí směrnice (EU) 2015/1794, kterou se mění směrnice 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES, 98/59/ES a 2001/23/ES, pokud jde o námořníky, tomu tak ale již není.

c) Výrok, že námořníci jsou „kategorií pracovníků, která má méně práv než jakákoli jiná kategorie pracovníků v EU“, je nepodložený. Utvrzují se jím zastaralé představy o námořnické profesi z minulého století, které neprávem poškozují atraktivitu tohoto povolání a neodpovídají skutečnosti.

Výsledek hlasování

hlasů pro:	91
hlasů proti:	138
zdrželo se hlasování:	9

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 10

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 5.6

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
EHSV vyzývá Komisi, aby rovněž podpořila celosvětovou výzvu k ***„nové sociální smlouvě založené na sociálním dialogu, pracovních právech, ‚spravedlivém*** přechodu*‘* k zelené ekonomice a ***nových technologiích“***, ***která*** by ***vedla*** světové námořní odvětví **„**k bezpečné a spravedlivé budoucnosti zaměřené na člověka***“***[1].	EHSV vyzývá Komisi, aby rovněž podpořila celosvětovou výzvu k ***spravedlivému*** přechodu k zelené ekonomice a novým technologiím, ***který*** by světové námořní odvětví ***dovedl*** k bezpečné a spravedlivé budoucnosti zaměřené na člověka[1].
[1] Hlavní projev generálního ředitele MOP u příležitosti zahájení Summitu námořníků 2050 na Filipínách, červen 2023.	[1] Hlavní projev generálního ředitele MOP u příležitosti zahájení Summitu námořníků 2050 na Filipínách, červen 2023.

Odůvodnění

Je třeba vyškrtnout zmínku o „nové sociální smlouvě“, a to z důvodů uvedených v odůvodnění pozměňovacího návrhu k odstavci 1.10.

Výsledek hlasování

hlasů pro:	90
hlasů proti:	144
zdrželo se hlasování:	5

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 11

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 6.1

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi

TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
EHSV zdůrazňuje, že je třeba udržitelně spravovat mořské zdroje a koordinovat investice a postup členských států v námořních prostorech. Investice do udržitelné a inovativní námořní infrastruktury by měly mj. sloužit k modernizaci přístavů a k dlouhodobému zajištění dostatečného množství prostředků k financování výzkumu a vývoje nových ekologických technologií. ***Jako alternativu zeleného financování by bylo možné prozkoumat zavedení „modrého financování“, které by bylo uplatňováno u investic v námořním odvětví a řídilo by se mj. takovými kritérii, jako je ochrana vod, udržitelnost rybích populací, odolnost námořní dopravy a sociální podmínky.*** Jestliže budou evropské banky odvětví lodní dopravy poskytovat méně úvěrů, pak by to mohlo vést k dalšímu poklesu konkurenceschopnosti EU oproti třetím zemím.	EHSV zdůrazňuje, že je třeba udržitelně spravovat mořské zdroje a koordinovat investice a postup členských států v námořních prostorech. Investice do udržitelné a inovativní námořní infrastruktury by měly mj. sloužit k modernizaci přístavů a k dlouhodobému zajištění dostatečného množství prostředků k financování výzkumu a vývoje nových ekologických technologií. Jestliže budou evropské banky odvětví lodní dopravy poskytovat méně úvěrů, pak by to mohlo vést k dalšímu poklesu konkurenceschopnosti EU oproti třetím zemím.

Odůvodnění

Ve vyškrtnuté pasáži se hovoří o konceptu sociální taxonomie a dalších kritériích, přičemž není jasně uvedeno, jakým způsobem by se měly uplatňovat. Je třeba poukázat na to, že doporučení platformy EU pro udržitelné financování týkající se sociální taxonomie nebyla přijata z několika důvodů. To, zda je určitá činnost považována za sociálně udržitelnou nebo naopak škodlivou, se do značné míry odvíjí od konkrétních podmínek a mnohdy je to dáno vnitrostátním rámcem, mj. pak systémem pracovněprávních vztahů. Kromě toho je řada potenciálních cílů sociální taxonomie, například v oblasti kolektivního vyjednávání a mezd, mimo kompetenci EU, takže by tato taxonomie mohla být vzhledem ke své normativnosti a detailnosti nevhodná. Vyškrtnutá pasáž by navíc mohla mít rozsáhlejší důsledky, které nebyly důkladně prozkoumány.

Výsledek hlasování

hlasů pro:	92
hlasů proti:	142
zdrželo se hlasování:	6

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 12

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 6.2

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris

GAVRILOVS Vitālijs
HOŠŤÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
K zachování konkurenceschopnosti lodní dopravy v EU a usnadnění jejího přechodu k čistým nulovým emisím budou nezbytné značné investice. V Draghiho zprávě se odhaduje, že v letech 2031 až 2050 budou jen v lodní dopravě každoročně zapotřebí investice ve výši přibližně 40 miliard EUR. K zajištění investic v této výši bude samozřejmě nutné využít veřejné finanční prostředky. EHSV nicméně požaduje, aby ***byly v tomto ohledu uplatňovány sociální podmínky, které by zaručily respektování práv pracovníků a zásad spravedlivé*** transformace.	K zachování konkurenceschopnosti lodní dopravy v EU a usnadnění jejího přechodu k čistým nulovým emisím budou nezbytné značné investice. V Draghiho zprávě se odhaduje, že v letech 2031 až 2050 budou jen v lodní dopravě každoročně zapotřebí investice ve výši přibližně 40 miliard EUR. K zajištění investic v této výši bude samozřejmě nutné využít veřejné finanční prostředky. EHSV nicméně požaduje, aby ***byla uskutečněna spravedlivá*** transformace***, v jejímž rámci budou respektována práva pracovníků***.

Odůvodnění

Je třeba vyškrtnout zmínku o sociálních podmínkách, a to z důvodů uvedených v odůvodnění pozměňovacího návrhu k odstavci 6.1.

Výsledek hlasování

hlasů pro:	98
hlasů proti:	140
zdrželo se hlasování:	3

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 13

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 6.3

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis

BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
V souvislosti s dekarbonizací tohoto odvětví vyvstávají nejen vysoké náklady na transformaci, ale také nejistota ohledně dostupnosti a bezpečného používání alternativních paliv. ***Námořní odvětví*** musí urychleně podniknout kroky s cílem zajistit si přístup k nízkouhlíkovým zdrojům energie a dostupnost a bezpečnost průmyslových technologií, které jsou v souladu s těmito cíli. Tomuto úsilí je třeba napomoci pobídkami a podpůrnými mechanismy, jakož i soudržným regulačním rámcem na úrovni EU i na mezinárodní úrovni. Měl by být kladen důraz na rozvoj a inovace a na zajištění dostatečné a bezpečné výroby pro potřeby tohoto odvětví a konkurenceschopný evropský trh.	V souvislosti s dekarbonizací tohoto odvětví vyvstávají nejen vysoké náklady na transformaci, ale také nejistota ohledně dostupnosti a bezpečného používání alternativních paliv. ***Výrobci a dodavatelé paliv, loděnice, výrobci motorů a příslušné zainteresované strany*** musí urychleně podniknout kroky s cílem zajistit si přístup k nízkouhlíkovým zdrojům energie a dostupnost a bezpečnost průmyslových technologií, které jsou v souladu s těmito cíli. Tomuto úsilí je třeba napomoci pobídkami a podpůrnými mechanismy, jakož i soudržným regulačním rámcem na úrovni EU i na mezinárodní úrovni. Měl by být kladen důraz na rozvoj a inovace a na zajištění dostatečné a bezpečné výroby pro potřeby tohoto odvětví a konkurenceschopný evropský trh.

Odůvodnění

Navrhujeme upravit formulaci, protože zde byla opomenuta skutečnost, že námořní odvětví je v tomto ohledu závislé na externích subjektech, pokud jde o výrobu paliv a technologií s nulovými emisemi uhlíku, například lodních motorů a čistších pohonných systémů. Vlastníci plavidel nejsou výrobci paliv, plavidel ani motorů.

Výsledek hlasování

hlasů pro:	92
hlasů proti:	142
zdrželo se hlasování:	8

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 16

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 1.2

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
EHSV vyzývá k přijetí nové námořní strategie EU, která by odrážela význam tohoto odvětví pro hospodářství EU a blahobyt jejích občanů. Je nutné zaujmout komplexní přístup, který zajistí udržitelný rozvoj námořního prostoru, podpoří námořní bezpečnost a obranné kapacity, posílí modrou ekonomiku, umožní aktivně zapojit sociální partnery a občanskou společnost a podnítí regionální a globální spolupráci. Doporučení EHSV mají za cíl ***vytvořit evropský*** námořní ***prostor*** pro konkurenceschopnější a ekonomicky, environmentálně a sociálně udržitelnější odvětví lodní dopravy EU s jasnými a transparentními pravidly[1].	EHSV vyzývá k přijetí nové námořní strategie EU, která by odrážela význam tohoto odvětví pro hospodářství EU a blahobyt jejích občanů. Je nutné zaujmout komplexní přístup, který zajistí udržitelný rozvoj námořního prostoru, podpoří námořní bezpečnost a obranné kapacity, posílí modrou ekonomiku, umožní aktivně zapojit sociální partnery a občanskou společnost a podnítí regionální a globální spolupráci. Doporučení EHSV mají za cíl ***vypracování evropské*** námořní ***strategie*** pro konkurenceschopnější a ekonomicky, environmentálně a sociálně udržitelnější odvětví lodní dopravy EU s jasnými a transparentními pravidly[1].
[1] Úř. věst. C, C/2023/876, 8.12.2023.	[1] Úř. věst. C, C/2023/876, 8.12.2023.

Odůvodnění

Je třeba nahradit výraz „prostor" výrazem „strategie" (použitým v názvu stanoviska), který lépe odpovídá mezinárodnímu charakteru lodní dopravy v EU. Při použití výrazu „prostor" se text omezuje pouze na lodní dopravu na území EU, která však tvoří je malou část veškeré lodní dopravy v EU.

Výsledek hlasování

hlasů pro:	90
hlasů proti:	146
zdrželo se hlasování:	5

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 18

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 1.10

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
Nová sociální smlouva: V tomto ohledu bude mj. nutné účinně prosazovat stávající právní předpisy v tomto odvětví a ***prokázat politickou vůli k přijetí právně závazných legislativních iniciativ***, ***které námořníkům zaručí*** stejnou úroveň sociální ochrany, jakou mají pracovníci na pevnině. EHSV vyzývá Komisi, aby se přednostně zaměřila na ***nedostatky*** v systémech sociální	***Sociální aspekty***: V tomto ohledu bude mj. nutné účinně prosazovat stávající právní předpisy v tomto odvětví a ***v patřičné lhůtě do předpisů EU zapracovat mezinárodní standardy***, ***aby měli námořníci zaručenu*** stejnou ***nebo co nejpodobnější*** úroveň sociální ochrany, jakou mají pracovníci na pevnině. EHSV vyzývá Komisi, aby se přednostně zaměřila na ***identifikaci nedostatků***

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
ochrany a důchodového zabezpečení námořníků, ***únavu*** na moři a ***přístup*** k dovolené na pevnině. Jak odvětví lodní dopravy, tak EU a její členské státy musí být ambiciózní, aby se toto povolání stalo atraktivnějším a zlepšily se životní podmínky námořníků.	v systémech sociální ochrany a důchodového zabezpečení námořníků, ***náležité dodržování platných předpisů s cílem zamezit únavě*** na moři a ***usnadnění přístupu*** k dovolené na pevnině. Jak odvětví lodní dopravy, tak EU a její členské státy musí být ambiciózní, aby se toto povolání stalo atraktivnějším a zlepšily se životní podmínky námořníků.

Odůvodnění

a) Výraz „nová sociální smlouva“ vychází z nedávných teoretických diskusí v rámci MOP v návaznosti na pandemii COVID-19 a z názoru, že je nutné uzavřít novou sociální smlouvy s cílem překonat globální krize, nerovnosti a zastaralé systémy. Měla by všem zaručit zaměstnanost, udržitelný rozvoj, sociální ochranu a rovná práva a měla by podpořit globální a komplexní změnu a nezaměřovat se jen na určité odvětví (například námořní) či určitou zemi. Pojem „nová sociální smlouva“ se týká vztahů mezi vládami a jejich občany, nikoli průmyslových odvětví. Není tedy důvod požadovat „novou sociální smlouvu“ na úrovni EU a namísto toho je třeba zde dosadit výraz „sociální aspekty“.

b) Námořní odvětví je zcela specifické, jelikož má podrobné a globálně platné minimální pracovní standardy a celosvětový mechanismus pro stanovení minimálních mezd a zajištění důstojné práce a spravedlivé odměny pro námořníky. Úmluva MOP o práci na moři z roku 2006 vstoupila v platnost v roce 2013, ratifikovalo ji více než 100 států a je po celém světě prosazována státy vlajky a státy přístavu. Na úrovni EU byla tato úmluva provedena prostřednictvím dohod sociálních partnerů provedených směrnicemi Rady, čímž byl vytvořen minimální rámec pro vnitrostátní předpisy.

c) V Úmluvě o práci na moři z roku 2006 byl stanoven mechanismus pravidelného přezkumu (jednou za dva až tři roky), během něhož mohou vlády a sociální partneři (vlastníci plavidel a námořníci) projednat případné změny úmluvy. Na úrovni EU tomu odpovídají kroky, jež členské státy podnikají v rámci příprav na zasedání MOP věnovaná přezkumu této úmluvy, včetně konzultací se sociálními partnery. K příštímu přezkumu Úmluvy o práci na moři by mělo dojít v dubnu 2025. Do právních předpisů EU však zatím ještě nebyly zapracovány změny v úmluvě, které MOP přijala v roce 2016, 2018 a 2022. Je třeba se na úrovni EU přednostně zaměřit na toto zapracování změn, a nikoli usilovat o přijetí nějakých blíže nedefinovaných právně závazných iniciativ. Dále pak je nutné poukázat na to, že je třeba podporovat a zajistit sociální ochranu na palubách plavidel, kterou však nelze srovnávat se sociální ochranou při práci na pevnině, protože na moři panují úplně jiné okolnosti a podmínky (například co se týče poskytování zdravotní péče na palubě).

d) Co se týče únavy, existují již mezinárodní předpisy upravující pracovní dobu a dobu odpočinku námořníků a také pokyny MOP z roku 2019, jak zamezit únavě námořníků. Tyto předpisy a pokyny je třeba náležitě uplatňovat a prosazovat.

Výsledek hlasování (hlasování bylo spojeno s hlasováním o pozměňovacím návrhu 6)

hlasů pro:	100
hlasů proti:	130
zdrželo se hlasování:	11

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 19

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 1.11

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis

BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Vyškrtnout odstavec:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
Námořní bezpečnost: EHSV se domnívá, že zásadní úlohu hraje Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA), neboť významně přispívá k lepšímu prosazování Úmluvy o práci na moři a podílí se na doporučeních, která se týkají sociálních aspektů v odvětví námořní dopravy. Statistiky agentury EMSA mohou pomoci zajistit spolehlivé údaje tím, že do své databáze zahrnou hodnocení.	

Odůvodnění

Vyškrtnutá pasáž odpovídá návrhu, který byl předložen v průběhu jednání o směrnici týkající se státu vlajky. Tento návrh však nebyl zohledněn v přepracovaném znění směrnice, které bylo dohodnuto a poté přijato v listopadu 2024. Pokud ho jen několik měsíců poté nadneseme znovu, pak tím přehlížíme rozhodnutí legislativních orgánů.

Výsledek hlasování (hlasování bylo spojeno s hlasováním o pozměňovacím návrhu 7)

hlasů pro:	91
hlasů proti:	145
zdrželo se hlasování:	11

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH 20

TEN/832

Směrem k námořní strategii EU: cesta do budoucna

Odstavec 1.12

Předkládají:

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

Změnit:

Stanovisko sekce	Pozměňovací návrh
Zapojení sociálních partnerů a občanské společnosti: Jedinečný kontext evropského sociálního dialogu ***ve spojení s legislativní činností Komise*** skýtá EU možnost jít příkladem a prosazovat zlepšení mezinárodních norem. Zaměstnavatelé, odbory a vlády musí spolupracovat, aby ***definovali novou sociální smlouvu pro námořníky a*** zajistili nábor a udržení pracovníků pro budoucnost námořního odvětví.	Zapojení sociálních partnerů a občanské společnosti: Jedinečný kontext evropského sociálního dialogu ***podporovaného Komisí*** skýtá EU možnost jít příkladem a prosazovat zlepšení mezinárodních norem. Zaměstnavatelé, odbory a vlády musí spolupracovat, aby zajistili nábor a udržení pracovníků pro budoucnost námořního odvětví.

Odůvodnění

a) Evropská komise je výkonný orgán, nikoli orgán legislativní.

b) Je třeba vyškrtnout zmínku o „nové sociální smlouvě“, a to z důvodů uvedených v odůvodnění pozměňovacího návrhu k odstavci 1.10.

Výsledek hlasování

hlasů pro:	105
hlasů proti:	136
zdrželo se hlasování:	4