

SECTORAL SOCIAL DIALOGUE COMMITTEE FOR PORTS.

MEETING 19/11/2021

Πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 19 Νοεμβρίου 2021 μέσω τηλεδιάσκεψης η συνεδρίαση της επιτροπής Κοινωνικού Διαλόγου (Social Dialog Committee for Ports). Έλαβαν μέρος εκπρόσωποι εργαζομένων και εργοδοτών (IDC,ETF,ESPO,FEPORT) καθώς και εκπρόσωποι της Commission.

Η σειρά των θεμάτων της ημερήσιας ατζέντας που συζητήθηκαν έχει ως εξής.

Report on container port automation published.

Ο κ. Olaf Merk (Organization for Economic Co-operation and Development), παρουσίασε την έκθεση του ITF (International Transport Forum) σχετικά με τις διαδικασίες αυτοματοποίησης των λιμένων διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Τα συμπεράσματα της παρουσίασης μπορούν να συνοψισουν ως εξής.

- Θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στις ευέλικτες εργασιακές ρυθμίσεις.
- Θα πρέπει να προσδιοριστούν με μεγαλύτερη ακρίβεια τα οφέλη αλλά και τα κόστη που θα προκύψουν από την αυτοματοποίηση των λειτουργιών των λιμένων διακίνησης Ε/Κ.
- Ενθάρρυνση του κοινωνικού διαλόγου και της συνεργασίας μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων στα ζητήματα που θα προκύψουν από την αυτοματοποίηση των λιμένων.
- Αντιμετώπιση κοινωνικού κόστους αυτοματισμού.

Από την πλευρά των εργαζομένων, τονίστηκε η ανάγκη πρώτα να καταστεί πλήρως κατανοητή η έκταση και οι επιπτώσεις του αυτοματισμού στην λιμενεργασία πριν τη μετάβαση σε πιο λεπτομερείς συζητήσεις. Δόθηκε ένα παράδειγμα πρόσφατων road show στην Ολλανδία ως βέλτιστη πρακτική για την προώθηση πληροφοριών για τον αυτοματισμό.

Η πλευρά των εργοδοτών υπογράμμισε ότι για να επιτευχθεί η αυτοματοποίηση σε ευρύτερη κλίμακα, η απόδοση της επένδυσης και οι συνθήκες της αγοράς πρέπει να είναι ευνοϊκές και ότι θα πρέπει να εξεταστούν τόσο τα πλεονεκτήματα όσο και τα μειονεκτήματα του αυτοματισμού. Επιπλέον, οι κοινωνικοί εταίροι ανέφεραν ότι για να μπορέσουν να προσεγγίσουν όλα τα μέλη τους και να εκτιμήσουν πλήρως το περιεχόμενό της, θα ήταν προτιμότερο η έκθεση να είχε μεταφραστεί και σε άλλες γλώσσες.

Impact of COVID-19 on the port sector

Οι κοινωνικοί εταίροι συμφώνησαν ότι ο λιμενικός τομέας επλήγη σοβαρά από την πανδημία. Υπήρξαν φαινόμενα συμφόρησης και αναστάτωσης στα λιμάνια

λόγω καθυστερήσεων και ακυρώσεων δρομολογίων που με τη σειρά τους προκάλεσαν καθυστερήσεις των διαδικασιών διαχείρισης των εμπορευματοκιβωτίων. Το γεγονός αυτό άσκησε ακόμη μεγαλύτερη πίεση στον κλάδο της λιμενικής βιομηχανίας και ειδικά στους εργαζόμενους, που πέραν της ήδη υπάρχουσας έλλειψης εργατικού δυναμικού, κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν και τις νέες συνθήκες που διαμόρφωσε η πανδημία . Ο κλάδος γνώρισε επίσης κυμαινόμενες περιόδους απασχόλησης και ανεργίας. Ταυτόχρονα, οι λιμενεργάτες δεν σταμάτησαν ποτέ να εργάζονται, ακόμη και στις χειρότερες περιόδους της συνεχιζόμενης και σήμερα κρίσης.

Revision Port State Control Directive (2009/16/EC)

Η Commission (DG MOVE) ενημέρωσε την επιτροπή ότι η νομοθετική πρόταση για την αναθεώρηση της Οδηγίας 2009/18/EK σχετικά με τη διερεύνηση ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αναμένεται το 1ο τρίμηνο του 2022 και η Commission εξετάζει την πιθανότητα να συμπεριλάβει ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται λιμενεργάτες που εκτελούν εργασίες επί των πλοίων.

Ο κ. Burke ενημέρωσε την επιτροπή ότι μια άλλη νομοθετική πρόταση που αφορά την αναθεώρηση της οδηγίας 2009/16/EK για το Port State Control , η οποία θα πρέπει επίσης να υποβληθεί από την Επιτροπή το πρώτο εξάμηνο του 2022. Η εκτίμηση επιπτώσεων θα πρέπει όμως να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το πέρας του 2021. Το Port State Control βασίζεται στους κανόνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και έχει το χαρακτήρα δειγματοληπτικού ελέγχου. Περίπου 15.000 έλεγχοι διενεργούνται στην ΕΕ κάθε χρόνο. Κάθε πλοίο που καταπλέει σε λιμάνια της ΕΕ λαμβάνει ένα προφίλ κινδύνου πλοίου και τα πλοία επιθεωρούνται με βάση το προφίλ αυτό. Στόχος είναι επίσης να υπάρχουν ενιαίες διαδικασίες επιθεώρησης σε ολόκληρη την ΕΕ. Τα πλοία με κακές επιδόσεις δύναται να υπόκεινται σε κυρώσεις που μπορεί να οδηγήσουν ακόμα και σε απαγόρευση κατάπλου σε λιμάνια της ΕΕ. Το πλήρες ιστορικό επιθεώρησης ενός σκάφους μπορεί να βρεθεί χρησιμοποιώντας τον μοναδικό αριθμό του IMO στους ισότοπους του Μνημονίου Συνεργασίας του Παρισιού (<https://www.parismou.org/>) ή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας στη Θάλασσα (<http://emsa.europa.eu/>). Το Port State Control και η διερεύνηση ενός ατυχήματος είναι διαφορετικές διαδικασίες. Το Port State Control έχει προληπτική λειτουργία και μπορεί να επηρεαστεί από την εμφάνιση ατυχημάτων σε πλοία.

Οι εκπρόσωποι των εργαζομένων επανέλαβαν ότι είναι καθήκον της ρυθμιστικής αρχής να βρει μια συστηματική λύση που να αποτρέπει τα ατυχήματα, καθώς η εκ των υστέρων απλή συλλογή δεδομένων δεν αποτελεί βιώσιμη λύση. Υπάρχει η ανάγκη να δημιουργηθεί ένα αποτελεσματικό εργαλείο ελέγχου που να χρησιμοποιείται συστηματικά πριν από την έναρξη των εργασιών επί των πλοίων.

ο κ. Burke εξήγησε ότι η Commission αντιμετωπίζει προβλήματα δικαιοδοσίας και έλλειψη στατιστικών στοιχείων για τα ατυχήματα. Χωρίς τα απαραίτητα στοιχεία, δεν έχει λογική να προχωρήσει στη σύνταξη ενός νέου νομοθετήματος. Ο κ. Burke συμβούλεψε επίσης τους κοινωνικούς εταίρους να συντάξουν λίστες ελέγχου λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά διεθνή πρότυπα.

Οι κοινωνικοί εταίροι ζήτησαν να υπάρχει συνεχής επαφή με τα κράτη μέλη σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για τη προώθηση της ασφαλούς εργασίας στους λιμένες και τη δημιουργία βάσης δεδομένων για τα ατυχήματα σε αυτούς. Ταυτόχρονα, κάλεσαν την Commission να πιέσει για αλλαγές πολιτικής με προτεραιότητα, τη συλλογή δεδομένων και επεσήμαναν ότι η εξεύρεση τρόπων πρόληψης ατυχημάτων στα λιμάνια αποτελεί άμεση προτεραιότητα.

Παναγιώτης Φεύγας Ο.Λ.Β. Α.Ε. Labour and Operations Network Chairman.

Ελεονώρα Βουλγαρίδου Ο.Λ.Π. Α.Ε. Labour and Operations Network representative.