

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Fremme af søtransport og ansættelse og uddannelse af søfolk«

(2005/C 157/05)

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 29. januar 2004 under henvisning til forretningsordenens artikel 29, stk. 2, at afgive udtalelse om: »Fremme af søtransport og ansættelse og uddannelse af søfolk«.

Det forberedende arbejde henvises til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede **Eduardo Chagas** til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 5. oktober 2004.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 413. plenarforsamling af 15.-16. december 2004, mødet den 15. december 2004, følgende udtalelse med 137 stemmer for, 1 imod og 5 hverken for eller imod:

1. Indledning

1.1 I 1996 arrangerede Europa-Kommissionen og det irske formandskab for Rådet en international konference i Dublin med titlen »Er Den Europæiske Unions søfolk en truet art?« Man erkendte på konferencen, at europæiske søfolk har afgørende betydning for bæredygtigheden i Europas søfartsindustri. Der blev fremsat en række forslag med henblik på at genetablere en pulje med et tilstrækkeligt antal søfolk med en høj faglig uddannelse. Kommissionen fremlagde samme år en analyse i meddelelsen »Mod en ny søfartsstrategi«⁽¹⁾. Den linje blev videreført i en resolution af 24. maj 1997 om en ny strategi til fremme af EU-skibsfartens konkurrenceevne⁽²⁾. Ministerrådet støttede Kommissionens meddelelse og erkendte blandt andet, at der var behov for konstruktive foranstaltninger for at fremme beskæftigelse af EU-søfolk.

1.2 Kommissionen erkender i meddelelsen om uddannelse og tilgang af søfarende⁽³⁾, at der i de sidste 20 år har været en skarp nedgang i tilgangen af veluddannede søfolk, navnlig officerer. Siden begyndelsen af 1980'erne har både EU-flåden og antallet af EU-søfolk været i betydelig nedgang. Fast passagersejls og færgesejls i EU er dog en undtagelse, idet de stadig hovedsagelig betjenes af EU-flagede fartøjer med en besætning, der altovervejende består af EU-statsborgere. Industrien, medlemsstaterne og Kommissionen har flere gange behandlet spørgsmålet om nedgangen i antallet af EU-søfolk tillige med manglen på veluddannede søfolk, men de foranstaltninger, der er blevet udpeget til at stoppe og vende nedgangen, har overvejende været resultatløse.

1.3 En række undersøgelser og forskningsprojekter har søgt at beskrive og takle nedgangen i antallet af EU-søfolk. Herunder hører:

— »Undersøgelse om søfarterhverv i Den Europæiske Union« fra 1996 (finansieret af Kommissionen);

— FST/ECSA's fælles undersøgelse fra 1998 (finansieret af Kommissionen)⁽⁴⁾;

— METHAR⁽⁵⁾ — og METNET⁽⁶⁾ -forskningsprojekterne (begge finansieret af Kommissionen under FTU-transport-forskningsprogrammet under henholdsvis det fjerde og femte rammeprogram).

1.4 BIMCO/ISF 2000 Manpower Update-rapporten⁽⁷⁾, der blev offentliggjort i 2000, er formentlig den hidtil mest omfattende undersøgelse af, hvor mange handelssøfolk der globalt set er til rådighed, og hvor mange, der er behov for. Den skønnede, at der var et underskud på 16 000 officerer, hvilket svarer til 4 % af arbejdsstyrken. En følsomhedsanalyse af fremskrivningerne for officerer for år 2010, som afhænger af vækst, bemanningsevne, spild og yderligere uddannelse, viser, at der enten vil være et overskud på omkring 11 % eller et underskud på 24 %. Det ventes, at en ny opdatering i 2005 højst sandsynligt vil vise et underskud. Ifølge FST/ECSA's fællesundersøgelse fra 1998⁽⁸⁾ vil EU blive endnu hårdere ramt med et forventet underskud på omkring 13 000 officerer i 2001, som vil være steget til omkring 36 000 i 2006.

1.5 En nylig undersøgelse⁽⁹⁾ i Det Forenede Kongerige, som blev foretaget af universitetet i Cardiff på foranledning af trafikministeriet, skibsfartskammeret og sammenslutningen »the Marine Society«, har påvist et betydeligt underskud i antallet af disponible veluddannede søfolk, der kan udfylde landbaserede søfartsstillinger i Det Forenede Kongerige.

⁽⁴⁾ Kilde: fælles undersøgelse foretaget af Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) og European Community Shipowners' Association (ECSA): »Improving the Employment Opportunities for EU Seafarers: An Investigation to Identify Seafarers Training and Education Priorities« (1998) (forbedring af søfolks beskæftigelsesmuligheder i EU: en undersøgelse med henblik på at identificere prioriteterne for de søfolks uddannelse).

⁽⁵⁾ METHAR: Harmonization of European Maritime Education and Training Schemes (harmonisering af europæiske søfartsuddannelser og uddannelsesordninger).

⁽⁶⁾ METNET: Thematic Network on Maritime Education, Training and Mobility of Seafarers (tematisk netværk inden for søfartsuddannelse, søfolks uddannelse og mobilitet).

⁽⁷⁾ BIMCO (Baltic and International Maritime Council)/ISF (International Shipping Federation) 2000 Manpower Update - The World-Wide Demand for and Supply of Seafarers - April 2000 (aktuel arbejdskraft - efterspørgsel efter og tilgang af søfolk på verdensniveau - april 2000).

⁽⁸⁾ Jf. fodnote 3.

⁽⁹⁾ Kilde: Undersøgelsen »The UK economy's requirements for people with experience of working at sea 2003« som blev foretaget af universitetet i Cardiff på foranledning af trafikministeriet, skibsfartskammeret og sammenslutningen the Marine Society i Det Forenede Kongerige.

⁽¹⁾ KOM(96) 81 endelig af 8.4.1997.

⁽²⁾ EFT C 109 af 8.4.1997, s. 1.

⁽³⁾ KOM(2001) 188 endelig af 6.4.2001. EØSU's udtalelse: EFT C 80 af 3.4.2002, s. 9.

1.6 Kommissionen har anerkendt, at nærskibsfarten er en integrerende del af transportsystemet ⁽¹⁰⁾. Selv om der er taget en række skridt til fremme af nærskibsfarten, navnlig inden for rammerne af retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren, har dette dog ikke givet nogen væsentlig konkret forbedring, hvad angår beskæftigelse af EU-søfolk. I nogle medlemsstater er den registrerede tonnage ikke længere faldende, og i visse medlemsstater øges den endda. Antallet af EU-søfolk falder dog fortsat.

2. Kommissionens henstillinger til fremme af søtransport og ansættelse og uddannelse af søfolk ⁽¹¹⁾

2.1 Samtidigt med at Kommissionen anerkender, at beskæftigelse og uddannelse er to spørgsmål, som medlemsstaterne er hovedansvarlige for, har den formuleret og fremsat henstillinger over prioriterede aktioner:

- a) Korrekt anvendelse af den eksisterende fællesskabslovgivning og den internationale lovgivning om leve- og arbejdsvilkår om bord og kvaliteten af skibsoperationer med henblik på at opnå bedre forhold på det sociale område, der kan hjælpe til at rekruttere og fastholde højt kvalificeret personale;
- b) Anerkendelse af den voksende konkurrence fra billigere, ikke-EU-arbejdskraft på fast passager- og færgesfart i EU. Samtidig med, at Kommissionen gav en løsning på problemet, påpegede den behovet for, at også arbejdsmarkedets parter træffer foranstaltninger på området;
- c) Medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter skal organisere koordinerede oplysningskampagner på nationalt og europæisk plan for at styrke søfartserhvervets image og give de unge faktiske oplysninger om, hvad en karriere inden for søfart rummer af muligheder og konsekvenser;
- d) Skibsejere skal undersøge mulighederne for bedre leve- og arbejdsvilkår, herunder tjenesteperioder og løn;
- e) Søfartsuddannelser af høj kvalitet i EU skal sikres, og medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter garanterer et tilstrækkeligt antal uddannelsespladser om bord;
- f) Medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter skal undersøge og benytte sig af de muligheder, som fællesskabsinstrumenterne til økonomisk støtte af søfartsuddannelse tilbyder;
- g) Kommissionen anerkendte, at Fællesskabet eventuelt kan støtte branchens indsats for at vende tendensen i den nuværende mangel på EU-søfolk ved at sponsorere en række ad hoc forskningsprojekter ved hjælp af det sjette rammeprogram.

2.1.1 EØSU har i en udtalelse ⁽¹²⁾ anført, at alle de parter, som Kommissionens meddelelse om uddannelse og tilgang af søfolk henvender sig til, nøje skal notere sig dens henstillinger. Dette var især møntet på de medlemsstater, der i størst omfang gør brug af statsstøtte til søtransport og andre eksisterende EU-støtteforanstaltninger. EØSU henledte opmærksomheden på nødvendigheden af, at leve- og arbejdsvilkårene om bord forbedres, at relevante internationale standarder ratificeres og overholdes, og at der, hvor det måtte være nødvendigt, træffes passende foranstaltninger til at øge den sociale prestige og jobtilfredsheden inden for søfartserhvervet. EØSU henledte også opmærksomheden på behovet for, at medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter samarbejder for at fremme erhvervet.

2.2 Idet Kommissionen anerkendte, at søtransport er et spørgsmål, som medlemsstaterne er hovedansvarlige for, formulerede og fremsatte den henstillinger om prioriterede aktioner. Selv om der er lagt betydelig vægt på nærskibsfart, er foranstaltningerne ikke kun begrænset til denne sektor.

- a) De lovgivningsmæssige indsatsområder omfatter gennemførelse af direktivet om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater (IMO-FAL), gennemførelse af Marco Polo, standardisering og harmonisering af intermodale lasteenheder, motorveje til søs og forbedring af skibsfartens miljøpræstationer;
- b) De tekniske indsatsområder omfatter vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart, identificering og fjernelse af barriererne for, at nærskibsfarten kan blive endnu mere succesrig, indbyrdes tilnærmelse af anvendelsen på nationalt plan og datamatisering af Fællesskabets toldprocedurer og forskning og teknologiudvikling;
- c) Indsatsområder af operationel art omfatter one-stop forvaltningsshopper, sikring af at nærskibsfartens kontaktpunkter (SSS-Focal Points) kommer til at spille en vital rolle, sikring af at de nationale centre til fremme af nærskibsfarten (=Short Sea Promotions Centres eller SPC'er) er funktionsduelige, og at de får den relevante rådgivning, fremme af nærskibsfartens image som et godt transportalternativ og indsamling af statistiske oplysninger.

2.2.1 EØSU støttede Kommissionens meddelelse i en udtalelse ⁽¹³⁾ om programmet til fremme af nærskibsfarten. EØSU henledte dog opmærksomheden på nødvendigheden af, at flaskehalse fjernes, for at nærskibsfarten kunne udvikle sig i retning af større intermodalitet. Der blev udtrykt bekymring over en række tilknyttede problemer. EØSU understregede tillige betydningen af, at indsatsområderne løbende overvåges.

⁽¹⁰⁾ KOM(2003) 155 endelig af 7.4.2003.

⁽¹¹⁾ Jf. fodnote 3.

⁽¹²⁾ EØSU's udtalelse EFT C 80 af 3.4.2002, s. 9.

⁽¹³⁾ EØSU's udtalelse EUT C 32 af 5.2.2004, s. 67.

3. Rådets henstillinger til fremme af søtransport og ansættelse og uddannelse af søfolk

3.1 Rådet har anerkendt⁽¹⁴⁾ den generelle struktur og retningslinjerne for politikkerne i Kommissionens meddelelse om »uddannelse og tilgang af søfarende«⁽¹⁵⁾. Dette er samtidig en anerkendelse af betydningen af skibsfart for samhandlen på verdensplan og inden for Fællesskabet. Rådet anerkendte tillige, at søtransport er den mest effektive, mest miljøvenlige og billigste transportform.

3.2 Rådet anerkendte, at skibsfarten er et konkurrencebetonet erhverv, men understregede samtidig betydningen af, at substandard-skibsfart bekæmpes ved hjælp af indarbejdelse af internationale standarder eller udfyldelse af huller i den internationale lovgivning. Rådet understregede dermed også betydningen af, at den eksisterende lovgivning gennemføres og overholdes, herunder lovgivning om søfolks leve- og arbejdsvilkår, der betragtes som grundlæggende for skibes sikkerhed.

3.3 Rådet anerkendte især betydningen af den menneskelige faktor for kvalitetsskibsfart samt behovet for at forbedre søfartens image og gøre den mere attraktiv som karrieremulighed i den offentlige opinion.

3.4 Endvidere anerkendte det, at EF-retningslinjerne for statsstøtte indvirker positivt på opretholdelsen af konkurrenceevnen for medlemsstaternes flåder og øger antallet af fartøjer i medlemsstaternes registre.

3.5 Rådet anerkendte betydningen af søtransport og formulerede og fremsatte bl.a. henstillinger, der vedrører følgende specifikke spørgsmål:

- a) der skal hurtigst muligt udarbejdes reviderede EF-retningslinjer for statsstøtte til søfartssektoren, som kan fremme opretholdelsen af konkurrenceevnen og fremme europæisk søfartsknowhow og søfartsuddannelse samt ansættelse af europæiske søfolk;
- b) medlemsstaterne skal forbedre søfartens image;
- c) »kvalitetsshipping« skal fremmes yderligere ved, at ikke blot IMO's og Den Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) retningslinjer, men også EF-lovgivningen efterleves strengere inden for rammerne af flag- og havnestatskontrol (FSI og PSC);
- d) som incitament til fremme af »kvalitetsshipping« undersøges muligheden for at etablere en europæisk kvalitetsbelønningsordning, hvormed man anerkender »kvalitetsoperatører«, som bl.a. opfylder standarder for sikkerhed, leve- og arbejdsvilkår for søfolk og miljøbeskyttelse;

e) Rådet bifalder Kommissionens plan om at forelægge en rapport om eventuel udarbejdelse af specifikke procedurer for anerkendelse inden for Fællesskabet af søfolks kompetencebeviser, hvormed det kan sikres, at alle STCW's krav er opfyldt;

f) branchens arbejdsmarkedsparter skal bidrage til medlemsstaternes og Kommissionens indsats for at tiltrække unge til søfartserhvervet, bl.a. ved at sikre attraktive arbejds- og lønvilkår. Dette omfatter også fremme af beskæftigelse af kvinder såvel om bord som på land;

g) skibsredere skal sikre og opretholde et tilstrækkeligt beskæftigelsesniveau for EU-borgere om bord på deres skibe og i deres rederier. Navnlig bør der indgås karrierekontrakter med unge officerer, der åbner muligheder for mobilitet, forfremmelser og senere beskæftigelse på land. Dette skal suppleres med forbedringer i søfolks arbejds- og levevilkår, hvor man navnlig udnytter fordelene ved moderne teknologi og kommunikationsmidler.

h) Rådet understreger betydningen af konventioner, der omhandler arbejdsnormer, såsom ILO-konventionerne.

4. Europa-Parlamentets henstillinger til fremme af søtransport og ansættelse og uddannelse af søfolk

4.1 Europa-Parlamentet har flere gange behandlet spørgsmålet om fremme af søtransport og søfartserhvervet. Navnlig fremsætter det en række forslag i sin nylige beslutning om øget sikkerhed til søs (P5_TA_PROV(2004)0350) efter tankeren Prestiges katastrofale forlis ud for Galiciens kyst i Spanien, som, hvis de blev gennemført, direkte eller indirekte ville bidrage betydeligt til at fremme EU-skibsfarten og dermed komme både EU-skibsredere og EU-søfolk til gode.

4.2 EØSU ser bl.a. med interesse på følgende henstillinger i denne beslutning:

4.2.1 »[Europa-Parlamentet] kræver, at der indføres en samlet og sammenhængende europæisk søfartspolitik, der skal skabe et europæisk rum for sikkerhed til søs, og som navnlig skal bygge på følgende foranstaltninger:

— forbud mod substandard-skibe,

— ...

— forbedring af leve- og arbejdsvilkår samt af adgangen til faglig uddannelse for søfolk...«

⁽¹⁴⁾ Rådets 2515. møde den 5.6.2003, 9686/03 (Presse 146).

⁽¹⁵⁾ Jf. fodnote 3.

4.2.2 »[Europa-Parlamentet] understreger, at det af hensyn til sikkerheden til søs er nødvendigt, at skibsbesætningerne aflønnes rimeligt, og at der sættes en stopper for den rovdrift, besætningerne udsættes for på mange skibe; anmoder Kommissionen om at arbejde for en harmonisering og opgradering af dette erhverv på europæiske plan på grundlag af lovgivningsbestemmelser og at gøre en indsats herfor inden for IMO.«

4.2.3 »[Europa-Parlamentet] anmoder om, at der træffes foranstaltninger med henblik på at højne søfartserhvervene for at gøre dem mere tiltrækkende for unge i almindelighed og for unge europæere i særdeleshed.«

5. Generelle bemærkninger og iagttagelser

5.1 I henhold til et igangværende program for bæredygtig udvikling i EU anerkendes det, at søfart spiller en vital rolle. Søtransportens betydning blev påpeget i Kommissionens hvidbog »Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«⁽¹⁶⁾ og understreget i dokumentet om søtransportpolitik »European Union Legislation and Objectives for Sea Transport«⁽¹⁷⁾.

5.2 Søfarten tegner sig for 40,7 % af værdien og 69,9 % af vægten af EU's eksport og import⁽¹⁸⁾. Dette tal er betydeligt højere for medlemsstater med status som øsamfund. Søtransport er den vigtigste transportform for EU's udenrigshandel.

5.3 Søfarten tegner sig for 12 % af værdien og 19,7 % af vægten af EU's interne samhandel⁽¹⁹⁾. For afsidesliggende øer og visse regioner er tallene betydeligt højere, navnlig for Det Forenede Kongerige og Irland, hvor søtransporten nærmest er altafgørende for økonomisk velfærd og vækst.

5.4 En sund og dynamisk søfartsindustri støtter opretholdelsen af andre former for transport. Endvidere bidrager en succesrig søfartsindustri til at opretholde og fremme de maritime erhverv som helhed. Dette sker navnlig, hvis kravene om at bringe veluddannede søfolk af høj kvalitet ind i service-, finans-, fritids- og fremstillingsundersektorerne opfyldes. Selv om der til en vis grad er mulighed for erstatning, er alternative uddannelsesmetoder ikke altid ønskelige eller mulige.

5.5 Det er nødvendigt at skelne mellem menige søfolk og officerer. Skibsejere synes at være mere tilbøjelige til at ansætte EU-officerer trods højere arbejdsomkostninger.

5.6 Der er ansat et betydeligt antal EU-officerer til søs på områder med høj risiko og stor værdi og i ledende stillinger i hele industrien fordelt på en lang række skibe til søs. Der trækkes i stort omfang på sådanne personers erfaring både i rederier og i forvaltningen af flåder såvel inden for som uden for EU.

5.7 Menige EU-søfolk er i mange tilfælde blevet erstattet af søfolk fra tredjelande på EU-registrerede skibe. Der er en tendens til, at menige EU-søfolk begrænses til specialskibe, herunder dem der anvendes på offshore-energiområdet. Dette sker som følge af rederiernes ønske om at nedbringe arbejdsomkostningerne for at forblive konkurrencedygtige og/eller øge deres rentabilitet.

5.8 Det anerkendes, at søhavnene er vitale transportknodepunkter, som har afgørende betydning for fremme af handelen og den økonomiske udvikling i medlemsstaterne. Søhavnenes betydning som transportknodepunkter, understøttet af statistiske data, er omfattet af Den europæiske havneorganisations årsberetning fra 2003⁽²⁰⁾. EU's søhavne er stærkt afhængige af kvalificerede og erfarne søfolk i mange stillinger. Det er oplagt at pege på lodser og havnemestre, men erfarne søfolk er også beskæftiget inden for havneforvaltning og logistik.

5.9 Søtransportydelser udgør en betydelig indtægtskilde i EU. Ud over den direkte forvaltning og drift af flåderne omfatter de bl.a. også mægling, juridisk bistand og finansielle tjenesteydelser.

5.10 I EU fremstilles der en betydelig mængde udstyr, herunder sikkerhedsudstyr til skibs- og fritidssektoren. Der er mange forhenværende søfolk ansat i denne undersektor i både udviklings- og salgsafdelingerne.

5.11 Skibsbygningen er vigtig for nogle medlemsstater og regioners økonomier, selvom den er udsat for hård konkurrence, navnlig fra Fjernøsten. Der er nu fokus på krigsskibe, krydstogtskibe og stærkt specialiserede skibe. Der er også betydelig aktivitet i forbindelse med reparation af skibe og leverancer til offshore-energisektoren.

5.12 Der er også stor efterspørgsel på højt kvalificerede og erfarne søfolk til EU-medlemsstaternes tilsynsmyndigheder. Sådanne ansatte er afgørende for sikring af tilstrækkelig flag- og havnestatskontrol med skibe, der skal garantere sikkerhed for menneskeliv på søen og beskyttelse af havmiljøet.

⁽¹⁶⁾ Europa-Kommissionens hvidbog »Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg« af 2001.

⁽¹⁷⁾ Europa-Kommissionens dokument om søfartspolitik »European Union legislation and objectives for sea transport« af 2002.

⁽¹⁸⁾ EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2003 – European Commission.

⁽¹⁹⁾ Jf. fodnote 16.

⁽²⁰⁾ Den europæiske havneorganisations årsberetning 2003.

5.13 Fællesskabets søfartsskoler leverer uddannelse af høj standard til ikke-EU-statsborgere og bidrager dermed til sikker navigation, sikkerhed for menneskeliv på søen og beskyttelse af havmiljøet.

5.14 En bæredygtig udvikling af den maritime infrastruktur og de servicelaterede undersektorer forudsætter højt kvalificerede og erfarne EU-søfolk. Det fælles forslag fra ECSA/ETF (European Community Shipowners' Association og European Transport Workers' Federation) om et projekt ⁽²¹⁾, der skal kortlægge søfartsindustriernes karrieremuligheder, er blevet godkendt, og dets konklusioner skulle foreligge i løbet af 2005.

5.15 Der er ikke tilstrækkeligt med beviser, der peger på, at unge EU-borgere ikke ønsker at gøre karriere inden for søfartserhvervet. I hvert fald tiltrækker effektive reklamekampagner, der tilbyder muligheder inden for søfartserhvervet, et stort antal ansøgere.

6. Søfartserhvervet

6.1 Det erkendes, at arbejdsstyrken bliver ældre og ældre, og at den aktuelle tilgang af søfolk ikke er tilstrækkelig til at kunne erstatte det nuværende antal EU-søfolk. Det gør sig især gældende for søfolk i ledende stillinger, der ikke kun ansættes på EU-flagede fartøjer, men som også efterspørges til skibe, der sejler under udenlandsk flag. I betragtning af den tid, det tager at uddanne søfolk til ledende stillinger, og den tid, de efterfølgende skal bruge til at indhente erfaring i, er det nødvendigt at se i øjnene, at situationen snart bliver kritisk i nogle medlemsstater.

6.2 Der er stor forskel blandt medlemsstaterne på, hvor attraktivt søfartserhvervet anses for at være som karrieremulighed. Det kan skyldes varierende økonomiske forhold, den geografiske beliggenhed eller kultur.

6.3 Det er blevet foreslået, at unges stigende modvilje mod at tilbringe lange perioder til søs skyldes, at det hverken anses for at være socialt eller økonomisk attraktivt. Der findes dog ikke mange andre erhverv, som giver mulighed for at tage orlov i længere perioder til at rejse og dyrke fritidsaktiviteter i.

6.4 I Det Forenede Kongerige er der faktiske beviser på, at hvor der føres effektive reklamekampagner, som skaber et øget kendskab til karrieremulighederne inden for søfartserhvervet, er der tilstrækkeligt med unge, som søger de udbudte uddannelsespladser.

6.5 For på bedst mulig vis at sikre opretholdelsen af industrierne inden for skibsfartsinfrastruktur og som en del af den reklamekampagne, der skal få unge til at gå ind i søfartserhvervet, er det afgørende, at der tilbydes en »karriere inden for

søfart« og ikke en »karriere til søs«. Hermed lægges der vægt på søfartens mange muligheder, og de unges og forældrenes modvilje mod en karriere inden for søfartserhvervet mindskes.

6.6 Uddannelse inden for søfartserhvervet skal, ud over at være i overensstemmelse med STCW-konventionen og ISM-koden, sikre ajourført undervisning, således at den imødekommer industriens krav og sætter den enkelte elev i stand til at følge den teknologiske udvikling.

6.7 Søfartserhvervet finder god, supplerende arbejdskraft i søfolk fra fiskerisektoren og militæret, om end i begrænset omfang. De, som er tilgængelige for søfartserhvervet, bliver færre og færre som følge af nedgangen i fiskerisektoren og EU's krigsflåder. Det er heller ikke sandsynligt, at en større nedbringelse af EU's fiskeriflåders størrelse vil frigive søfolk i betydeligt omfang, da sektorens arbejdsstyrke er aldrende.

6.8 Fastholdelsen af menige EU-søfolk er også vigtig for bevarelsen af den europæiske søfartsekspertise. Med den rette videreuddannelse kan de desuden vise sig at være oplagte til ansættelse i officersstillinger.

7. Søtransport

7.1 Det anerkendes, at der er blevet taget en række initiativer til fremme af nærskibsfarten i medlemsstaterne. I nogle tilfælde befinder den sig stadig på begynderstadiet, og det er derfor for tidligt at sige noget om, hvilken virkning initiativerne har haft. Medlemsstaterne synes dog kun at samarbejde ganske lidt. Initiativer, såsom det, der skal gøre »Motorveje til søs« til et varemærke, er gode til at styrke søfartens profil. Det er nødvendigt at inddrage alle medlemsstaterne i samarbejdsforanstaltninger for at opnå størst muligt brug af søtransport.

7.2 Selv om det anerkendes, at retningslinjerne for statsstøtte til fremme af foranstaltninger inden for søfart er afgørende for fair konkurrence og øget konkurrenceevne, kan der som følge af den fortsatte nedgang i tilgangen af EU-søfolk måske sættes spørgsmålstegn ved, hvor godt de egentlig virker.

7.3 Noget peger i retning af, at ikke alle medlemsstater gør maksimal brug af de nugældende regler for statsstøtte. Desuden synes der at være manglende vilje til at foretage ændringer dér, hvor der enten er eller menes at være restriktioner.

7.4 Selv om det anerkendes, at ansvaret for at fremme skibsfarten ligger hos medlemsstaterne, står manglen på central koordinering i vejen for udviklingen. Som følge heraf har initiativer såsom Marco Polo og Motorveje til søs, der er udformet med henblik på at fremme nærskibsfarten, endnu ikke haft tid til at virke.

⁽²¹⁾ Forslag om et fælles ECSA/ETF-projekt, der skal kortlægge søfartsindustriernes karrieremuligheder 2004.

8. Henstillinger

8.1 Kommissionen bør træffe passende foranstaltninger og henstille, at:

- a) eksisterende foranstaltninger, der skal opfordre medlemsstaterne til at fremme søtransport, vurderes;
- b) eksisterende foranstaltninger, der skal fremme ansættelse og uddannelse af søfolk i medlemsstaterne, vurderes;
- c) det antal EU-søfolk, der er nødvendigt for at sikre opretholdelsen af skibsfartsinfrastrukturen og dermed forbundne sektorer, anslås;
- d) brugen og tilstrækkeligheden af eksisterende regler for statsstøtte i forbindelse med uddannelse på højeste niveau (»1st certificate«) undersøges. Endvidere undersøges reglerne for uddannelse på 2. og 3. STCW-niveau service/uddannelse sideløbende med arbejde om bord;
- e) der fastlægges prioriteter med henblik på at fremme ansættelse, uddannelse og fastholdelse af EU-borgere i søfartserhvervet.

8.2 Medlemsstaterne bør træffe passende foranstaltninger og henstille, at:

- a) ILO's grundlæggende og konsoliderede konventioner og IMO's konventioner som ændret og EU's direktiver gennemføres og overholdes med henblik på at fremme passende arbejds- og levevilkår;
- b) der ydes passende finansiel støtte til uddannelse, og at de eksisterende retningslinjer for statsstøtte dermed udnyttes maksimalt. Det skal også gælde for brug af skatte- og socialsikringssystemerne, hvor det måtte være hensigtsmæssigt.
- c) det undersøges, hvilke andre foranstaltninger der måtte være nødvendige for at fremme ansættelse og uddannelse af søfolk;
- d) der samarbejdes med arbejdsmarkedets parter om at lancere effektive reklamekampanjer, som kan anspore unge til at gøre karriere inden for søfartserhvervet;
- e) der er tilstrækkelige midler til rådighed til uddannelsesinstitutioner af høj kvalitet, som kan tilbyde specialiserede søfartsuddannelser;
- f) mere støtte til uddannelse af søfolk fra søfartsindustrierne fremmes;

- g) den nødvendige transportinfrastruktur sikres for at lette og udvide brugen af skibsfart;
- h) brugen af søtransport som en miljøvenlig transportform fremmes;
- i) der sikres et udbud af skibe, som kan imødekomme strategiske og økonomiske behov;
- j) der ikke indføres foranstaltninger, som kriminaliserer søfartserhvervet, og at enhver foranstaltning, som på nuværende tidspunkt tager sigte på at kriminalisere søfolk, herunder især skibsførere, afskaffes.

8.3 Europa-Parlamentet og Rådet bør:

- a) støtte Kommissionens forslag om foranstaltninger til fremme af søtransport;
- b) støtte Kommissionens forslag om foranstaltninger til fremme af ansættelse og uddannelse af søfolk;
- c) overvåge Kommissionens indsats i forbindelse med foranstaltninger, der skal fremme søtransport;
- d) overvåge Kommissionens indsats i forbindelse med foranstaltninger, der skal fremme ansættelse og uddannelse af søfolk.

8.4 Skibsejere bør træffe passende foranstaltninger til at:

- a) sikre hensigtsmæssige arbejdsforhold og forhold på det sociale område, som kan hjælpe til at rekruttere og fastholde EU-søfolk af høj kvalitet;
- b) ansætte højt kvalificerede personer og yde tilstrækkelig uddannelse;
- c) sørge for, at der er et tilstrækkeligt antal uddannelsespladser og efterfølgende stillinger til at sikre tilgangen af EU-søfolk i ledende stillinger;
- d) undersøge mulighederne for udvikling af søfarten til EU's indenrigs- og udenrigshandel.

8.5 Fagforeninger bør træffe passende foranstaltninger til at:

- a) fremme karrierer inden for søfartserhvervet;
- b) sikre et højt professionelt niveau blandt EU-søfolk;
- c) deltage i aktiviteter til fremme af søfartsindustrien, herunder nærskibsfarten.

Bruxelles, den 15. december 2004

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg