

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών»

(2002/C 80/03)

Στις 19 Απριλίου 2001 και σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω ανακοίνωση.

Το τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 18 Δεκεμβρίου 2001, με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Chagas.

Κατά την 387η σύνοδο ολομέλειας της 16ης και 17ης Ιανουαρίου 2002 (συνεδρίαση της 16ης Ιανουαρίου), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 94 ψήφους υπέρ και 2 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Ο ναυτιλιακός κλάδος, τα κράτη μέλη, και η Επιτροπή έχουν ήδη τονίσει επανειλημμένα το θέμα της μείωσης του αριθμού των ναυτικών της ΕΕ και της έλλειψης ναυτικών με τα απαραίτητα προσόντα και συμφώνησαν ότι χρειάζεται να καθοριστούν δράσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Το 1996, η Επιτροπή παρουσίασε στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική»⁽¹⁾, σχετική ανάλυση. Στο Ψήφισμα της 24ης Μαρτίου 1997 σχετικά με μια νέα στρατηγική για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας⁽²⁾, το Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποδέχθηκε την ανακοίνωση της Επιτροπής και μεταξύ άλλων αναγνώρισε ότι χρειάζονται θετικά μέτρα για να προωθηθεί η απασχόληση των κοινοτικών ναυτικών.

1.2. Η ναυτιλία αποτελεί ζωτική δραστηριότητα για την ΕΕ, με το 90 % του εξωτερικού της εμπορίου και περισσότερο από το 35 % του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών της να πραγματοποιείται από θαλάσσης. Όσον αφορά τη μεταφορά πετρελαίου, η σπουδαιότητα που αποκτούν οι ναυτιλιακές μεταφορές είναι ακόμη μεγαλύτερη, τόσο από περιβαλλοντικής όσο και από στρατηγικής απόψεως, καθώς το 80 % των αναγκών της Κοινότητας σε πετρέλαιο εισάγεται και μεταφέρεται σχεδόν εξ ολοκλήρου με πλοία. Εξάλλου, σχεδόν το ένα τρίτο του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ελέγχεται από ευρωπαϊκά συμφέροντα. Οι αγορές θαλασσιών μεταφορών θεωρούνται μακροπρόθεσμα αναπτυσσόμενες αγορές. Η ΕΕ έχει συνεπώς ζωτικό οικονομικό συμφέρον αφενός να διατηρήσει και να επεκτείνει τις αγορές αυτές και αφετέρου να εξασφαλίσει ότι ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος μεταφορών είναι ανταγωνιστικός κι αποδοτικός κι ότι η ίδια ασκεί καθοριστική επίδραση στη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική. Προς τούτο, είναι απαραίτητο να έχει η ΕΕ τον δικό της ναυτιλιακό κλάδο και να διατηρήσει τη ναυτιλιακή τεχνογνωσία. Η απασχόληση κοινοτικών ναυτικών, τόσο στα πλοία όσο και στην ξηρά σε συναφείς επιχειρήσεις, είναι συνεπώς κεφαλαιώδους σημασίας.

1.3. Υπολογίζεται ότι η έλλειψη ναυτικών φθάνει τους 13 000 περίπου αξιωματικούς στην ΕΕ και το 2006 θα αυξηθεί

σε περίπου 36 000. Πλέον του 60 % των αξιωματικών της ΕΕ, είναι άνω των 40 ετών. Ο συνολικός αριθμός των ναυτικών της ΕΕ που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα στην ΕΕ έχει μειωθεί από το 1985 μέχρι σήμερα κατά 40 % και ανέρχεται σε 120 000 περίπου, σε αντίθεση με τους ναυτικούς μη υπηκόους της ΕΕ, που από το 1983 έχουν αυξηθεί κατά 19 % την παρουσία τους στα παραπάνω πλοία, με αποτέλεσμα να ανέρχονται σήμερα σε 34 500 περίπου. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τις επενδύσεις που εξακολουθούν να κάνουν οι πλοιοκτήτες της ΕΕ στο ναυτιλιακό τομέα καθώς και με την αντίστοιχη αύξηση των ελεγχόμενων από την ΕΕ σκαφών που είναι νηολογημένα υπό σημαίες τρίτων χωρών.

1.4. Οι προαναφερθέντες λόγοι καθιστούν την ανακοίνωση της Επιτροπής, που χαρακτηρίζεται από θετικό και ενθαρρυντικό ύφος, ιδιαίτερα ευπρόσδεκτη. Αναμένεται δε να έχει θετικό αντίκτυπο πρώτον, εάν τα κράτη μέλη δεν σπαταλήσουν χρόνο για την εξέταση και αναθεώρηση των προτάσεων της Επιτροπής και δεύτερον εάν οι κοινωνικοί εταίροι του ναυτιλιακού κλάδου της ΕΕ, εστιάσουν το ενδιαφέρον τους στην υλοποίηση των ανωτέρω προτάσεων για τις οποίες έχει ήδη επιτευχθεί γενική συναίνεση καθώς και στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων, όπου αυτό χρειάζεται, για τα ζητήματα που επισημαίνονται από την ανακοίνωση.

2. Περίληψη της Ανακοίνωσης της Επιτροπής

2.1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποβλέπει στην επικαιροποίηση των στοιχείων που αναφέρονται στη μείωση του αριθμού των ναυτικών της ΕΕ και στην ανάλυση των αιτιών του φαινομένου, των πιθανών συνεπειών για τη ναυτιλιακή κοινότητα της ΕΕ και των δράσεων που χρειάζονται για την ανατροπή της τάσης.

2.2. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η έκταση του προβλήματος ποικίλλει από κράτος μέλος σε κράτος μέλος, ενώ ορισμένα κράτη μέλη έχουν λάβει ελάχιστα, μεμονωμένα μέτρα για την ανατροπή της κατάστασης. Γι' αυτό το λόγο η Επιτροπή προβαίνει σε ορισμένες συστάσεις που στοχεύουν στη σταθεροποίηση και την αύξηση της απασχόλησης και κατάρτισης των ναυτικών, και ιδιαίτερα στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, εργασίας και απασχόλησής τους:

— ορθή εφαρμογή της ισχύουσας κοινοτικής και διεθνούς νομοθεσίας που αφορά τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών καθώς και την ποιότητα των δραστηριοτήτων στο πλοίο·

(1) COM(96) 81 τελικό — Γνωμοδότηση της ΟΚΕ: ΕΕ C 56 της 24.2.1997, σ. 9.

(2) Ψήφισμα του Συμβουλίου της 24ης Μαρτίου 1997 σχετικά με μια νέα στρατηγική για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας ΕΕ C 109 της 8.4.1997, σ. 1.

- πλήρης χρήση των δυνατοτήτων που προσφέρονται από τις Κατευθύνσεις του 1997 για τις Κρατικές Ενισχύσεις στις Θαλάσσιες Μεταφορές της ΕΕ·
- διάλογος των εταίρων με στόχο τη σύναψη εκούσιων συμφωνιών σχετικά με τις συνθήκες απασχόλησης των ναυτικών από τρίτες χώρες σε σκάφη της ΕΕ·
- εκστρατείες ευαισθητοποίησης με στόχο τη «βελτίωση της εικόνας των θαλασσιών μεταφορών» και την καλύτερη πληροφόρηση των δυνητικών μαθητευόμενων. Οι εκστρατείες αυτές θα μπορούσαν να αποτελέσουν επίσης μία καλή ευκαιρία για να προωθηθεί και να διευκολυνθεί η πρόσβαση των γυναικών στα ναυτικά επαγγέλματα·
- βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των ναυτικών ιδιαίτερα με τη ρύθμιση πιο άνετων χρόνων εκ περιτροπής διαμονής των ναυτικών στη θάλασσα και την ξηρά·
- βελτίωση των κοινοτικών συστημάτων κατάρτισης ώστε να διασφαλιστεί επαρκής αριθμός μαθητευόμενων αξιωματικών στα πλοία·
- χρησιμοποίηση των υπαρχόντων κοινοτικών μέσων για τη χρηματοδότηση της ναυτικής εκπαίδευσης (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, διαρθρωτικά ταμεία, Σωκράτης, Leonardo da Vinci, Equal, κ.λπ.)·
- επιχορήγηση ερευνών σχετικά με τα προβλήματα αυτά στο πλαίσιο του προσεχούς έκτου προγράμματος πλαισίου·
- υποστήριξη πρωτοβουλιών για να αυξηθούν οι επαφές μεταξύ των ναυτικών και των οικογενειών τους στην ξηρά δια μέσου των υπηρεσιών του Διαδικτύου, κ.λπ.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι παρόλο που οι διαθέσιμες μελέτες εμφανίζουν ένα στατιστικό πλεόνασμα σε κατώτερους ναυτικούς, διατυπώνονται σοβαρές επιφυλάξεις για το αν αυτό συνεπάγεται ότι η κατάσταση στην ΕΕ είναι ικανοποιητική. Η αξία που προστίθεται στην πρόσληψη και την κατάρτιση των ναυτικών της ΕΕ είναι σημαντική, ενώ πολλοί από τους κατώτερους ναυτικούς που απαρτίζουν το πλεόνασμα στη διεθνή αγορά εργασίας, είναι δυνατόν να μην πληρούν τα προσόντα που απαιτούνται σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του ΔΝΟ για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών (Σύμβαση STCW)⁽¹⁾, όταν αυτή εφαρμόζεται σωστά. Πρόσφατες μελέτες αποδεικνύουν ότι στη διεθνή αγορά

εργασίας, τίθεται ένα ανησυχητικό ζήτημα ψευδούς πιστοποίησης κυρίως όσον αφορά τους κατώτερους ναυτικούς, το οποίο επιρρίπτει αμφιβολίες ως προς την εγκυρότητα της πιστοποίησής τους. Επιπλέον, πολλοί κατώτεροι ναυτικοί που προέρχονται από χώρες εκτός ΕΕ αδυνατούν να καλύψουν οποιοδήποτε έλλειμμα της αγοράς εργασίας της ΕΕ σε κατώτερους ναυτικούς, λόγω πολιτιστικών διαφορών, γλωσσικών προβλημάτων ή περιορισμών στον τομέα της απασχόλησης. Είναι φανερό ότι πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στο θέμα της πρόσληψης και εκπαίδευσης των κατώτερων αξιωματικών στην ΕΕ.

3.2. Το θεμελιώδες πρόβλημα που αναγνωρίζει η Επιτροπή, είναι ο αθέμιτος ανταγωνισμός. Πρέπει να διασφαλισθεί ότι τα σκάφη νηολογίου της ΕΕ μπορούν να συναγωνιστούν τις σημαίες ευκαιρίας και τη ναυσιπλοΐα μειωμένης ασφάλειας διατηρώντας ταυτόχρονα και αναπτύσσοντας στο μέγιστο βαθμό τη συμμόρφωσή τους προς τα πρότυπα και τα πληρώματα της ΕΕ. Είναι επομένως σημαντικό να γίνεται πλήρης χρήση από τα κράτη μέλη των κατευθύνσεων της Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών. Αυτός είναι ένας από τους τρόπους διασφάλισης του ότι τα νηολογημένα στην ΕΕ σκάφη μπορούν να συναγωνιστούν τις σημαίες ευκαιρίας ή άλλες μορφές ναυσιπλοΐας μειωμένης ασφάλειας.

3.3. Η Επιτροπή προτείνει την περαιτέρω επέκταση των πληροφοριών που παρέχονται από το Equasis. Σήμερα, πληροφορίες για το κοινωνικό επίπεδο των ναυτικών παρέχονται από τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF), όμως μόνο σε σχέση με σκάφη νηολογημένα υπό σημαία ευκαιρίας και σκάφη δεύτερων διεθνών νηολογίων. Πρέπει να εξεταστεί η παροχή παρόμοιων πληροφοριών σε αυτήν την τράπεζα δεδομένων, για τα σκάφη που είναι νηολογημένα υπό σημαία ΕΕ και για τον λόγο αυτό, η ΟΚΕ υποστηρίζει την επέκταση του Equasis, έτσι ώστε να περιέχει πληροφορίες για τις κοινωνικές συνθήκες στα νηολογημένα υπό σημαία ΕΕ πλοία.

3.4. Η Επιτροπή καλείται να εξετάσει εάν η απασχόληση των ναυτικών της ΕΕ θα εξασφάλιζε μακροπρόθεσμα στα σκάφη της ΕΕ υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας δίνοντας με την ίδια ευκαιρία ώθηση για οικονομικά κέρδη, π.χ. σε σχέση με τις ασφαλιστικές αγορές.

3.5. Καλείται επίσης να εξετάσει, να αξιολογήσει και αν χρειαστεί, να διεξάγει έρευνα ως προς τις οικονομικές πιυχές των ενδοκοινοτικών μεταφορών, έτσι ώστε να προσδιορισθεί η σχέση μεταξύ των τιμών των ναύλων και των επιπέδων απασχόλησης των ναυτικών της ΕΕ. Οι υπάρχουσες μελέτες μπορεί να αποτελέσουν το σημείο εκκίνησης.

3.6. Η κοινοτική απόκριση στα προβλήματα του ναυτιλιακού κλάδου εστιάστηκε κυρίως στην πλευρά της προσφοράς στοιχείων στο να παραμείνουν οι ναυτικοί της ΕΕ ελκυστικοί για τους πλοιοκτήτες της ΕΕ. Μπορεί να υποστηριχθεί ότι έφθασε η στιγμή

⁽¹⁾ Διεθνής Σύμβαση για Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών.

να ληφθούν πιο αποφασιστικά μέτρα από πλευράς ζητήσεων προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα περιβάλλον στα πλαίσια του οποίου οι ναυτικοί της ΕΕ δεν θα παρακάμπτονται στην αγορά εργασίας από φθηνότερες επιλογές εκτός Κοινότητας. Δεν θεωρείται ευσταθής ο ισχυρισμός ότι οι ναυτικοί της ΕΕ μπορούν να παραμείνουν ανταγωνιστικοί, όταν η πρόσβαση στον εντός της Ευρώπης εμπορικό χώρο βασίζεται στο χαμηλότερο δυνατό κοινωνικό κόστος κι επομένως στον αθέμιτο ανταγωνισμό. Χρειάζεται να γίνουν προσπάθειες ώστε τα διεθνώς συμφωνημένα πρότυπα για την θαλάσσια ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης να συμπληρωθούν από εξίσου αυστηρά κοινωνικά πρότυπα που να καλύπτουν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στα πλοία επί των κοινοτικών υδάτων.

3.7. Η Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή της ΔΟΕ (Διεθνής Οργάνωση Εργασίας) υιοθέτησε πρόσφατα τη «Συμφωνία της Γενεύης», η οποία προετοιμάζει το έδαφος για την εκπόνηση Διακήρυξης των Δικαιωμάτων των ναυτικών, με σκοπό την αντικατάσταση και τον εκσυγχρονισμό των πολλαπλών συμβάσεων και συστάσεων της ΔΟΕ που αφορούν τον ναυτικό τομέα. Θεωρείται ουσιαστικό, η ΕΕ να συμβάλει προκειμένου να διασφαλιστεί ότι θα προβλέπονται τα υψηλότερα δυνατά πρότυπα στην πιθανή αυτή διακήρυξη και να εξασφαλιστεί ότι η διακήρυξη θα επικυρωθεί σε όσο γίνεται ευρύτερα πλαίσια και θα εφαρμοσθεί με τον αρμόζοντα τρόπο.

3.8. Μέγιστο θέμα αποτελεί για την Επιτροπή το γεγονός ότι ο ναυτιλιακός κλάδος δεν καταφέρνει να προσελκύσει τους νέους. Εικάζεται ότι αυτή η γενική εικόνα δεν ανταποκρίνεται απολύτως στην πραγματικότητα, εφόσον σε πολλές χώρες της ΕΕ δεν υπάρχει έλλειψη υποψηφίων αλλά έλλειψη ευκαιριών. Η ΟΚΕ πιστεύει επομένως ότι δεν είναι ασφαλές να υποτεθεί ότι η ναυτική σταδιοδρομία είναι γενικά μη ελκυστική για τους ευρωπαίους πολίτες. Αντιθέτως, θεωρεί ότι μια ευρύτερη χρήση των Κατευθύνσεων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις θα στήριζε τις πρωτοβουλίες που σχεδιάστηκαν για να προωθήσουν μια σταδιοδρομία σε θαλάσσια επαγγέλματα και να προσφέρουν ευκαιρίες για μακροπρόθεσμη απασχόληση σε νέους ανθρώπους.

3.9. Οι στρατηγικές για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα που προκύπτουν από την μείωση των ναυτικών της ΕΕ θα πρέπει να επικεντρωθούν στην υπεροχή τους σε σχέση με τους υπηκόους τρίτων χωρών. Ένας τέτοιος παράγοντας υπεροχής είναι η προστιθέμενη αξία που απορρέει από τους ναυτικούς της ΕΕ και συγκεκριμένα το ότι συμβάλλουν στη διατήρηση των ναυτιλιακών ομίλων εντός των κρατών μελών.

3.10. Υπάρχει σοβαρός κίνδυνος ο αντίκτυπος των φθηνότερων πληρωμάτων στα επίπεδα των αποδοχών των ναυτικών της ΕΕ να υπονομεύσει τις στρατηγικές που αποσκοπούν στην άνοδο του επιπέδου επαγγελματικής τους κατάρτισης. Κατά συνέπεια, είναι ουσιαστικής σημασίας να αναληφθούν δράσεις που να εξασφαλίζουν διαρκώς ευκαιρίες απασχόλησης για τους εκπαιδευμένους κοινοτικούς ναυτικούς. Το κοινωνικό ντύμπιγκ πρέπει να αποφευχθεί. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί, όχι μόνο με την προσαρμογή του

κόστους απασχόλησης των ναυτικών της ΕΕ αλλά και με την καθιέρωση αποδοκτών για την ΕΕ εργασιακών συνθηκών για τους μη κοινοτικούς ναυτικούς, κυρίως στο πλαίσιο της διεύρυνσης της ΕΕ.

3.11. Θα ήταν ιδιαίτερα ωφέλιμο να πραγματοποιηθεί έρευνα σχετικά με τις επιπτώσεις του διαφοροποιούμενου κοινωνικού κόστους στον κλάδο των περιφερειακών πορθμειακών γραμμών. Επί παραδείγματι, η Θάλασσα της Ιρλανδίας μπορεί να αποτελέσει χρήσιμη περιφερειακή περιοχή για μία αρχική μελέτη, προκειμένου να γίνουν αντιληπτές οι υφιστάμενες ανταγωνιστικές δυνάμεις και ο αντίκτυπος του διαφορετικού κοινωνικού κόστους. Σε σύνολο 50 περίπου σκαφών προγραμματισμένων επιβατικών και πορθμειακών μεταφορών που δραστηριοποιούνται μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας, της Βορείου Ιρλανδίας και της Δημοκρατίας της Ιρλανδίας, υπάρχουν 29 σκάφη με σημαίες ευκαιρίας που απασχολούν φιλιππινέζους, πολωνούς και ισπανούς ναύτες με αποδοχές σημαντικά χαμηλότερες από εκείνες που λαμβάνουν οι βρετανοί και ιρλανδοί ναυτικοί σε παρόμοια σκάφη και για την ίδια εμπορική δραστηριότητα. Πρόσφατα, ένα σκάφος με σημαία των Βερμούδων Νήσων αντικατέστησε τους βρετανούς αξιωματικούς του με Ισπανούς, με τον ισχυρισμό ότι θα εξοικονομεί περίπου 300 000-250 000 δολάρια ετησίως. Επίσης, ένα σκάφος με σημαία Εσθονίας εισήλθε και αυτό στις εμπορικές δραστηριότητες της περιοχής. Το μέλλον προδιαγράφεται πολύ ζοφερό για τους εναπομείναντες βρετανούς και ιρλανδούς ναυτικούς που εργάζονται στη Θάλασσα της Ιρλανδίας. Άλλα παραδείγματα θα μπορούσαν επίσης να εξετασθούν κατά τρόπο εποικοδομητικό, συμπεριλαμβανομένης και της Βαλτικής Θάλασσας.

3.12. Η συνεχιζόμενη εισροή φθηνότερων πληρωμάτων μπορεί να υποστηριχθεί ότι θα συνεχισθεί. Είναι σκόπιμο να ληφθούν μέτρα που να διασφαλίζουν ότι αυτό δεν θα έχει ως αποτέλεσμα να μειωθούν τα μισθολογικά επίπεδα, κάτι που θα καταστήσει τη ναυτική σταδιοδρομία ακόμα λιγότερο ελκυστική. Έχει πρωταρχική σημασία το κόστος απασχόλησης των ναυτικών της ΕΕ σε σκάφη της ΕΕ να προσαρμοστεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι θέσεις εργασίας στα σκάφη αυτά θα παραμείνουν ανταγωνιστικές μέσα στα πλαίσια των διεθνών αγορών.

3.13. Η ελευθέρωση από τους περιορισμούς των ενδομεταφορών (cabotage) συνέβαλε ελάχιστα στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του στόλου της ΕΕ. Χρειάζεται να υπάρξει νέα επικέντρωση στους υποκείμενους στόχους αυτής της ελευθέρωσης, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν η κοινοτική βάση για τις επαγγελματικές ικανότητες των ναυτικών ωφελήθηκε ή ζημιώθηκε από την ελευθέρωση. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι προετοιμάζεται σήμερα από την Επιτροπή η τέταρτη έκθεση για τις ενδομεταφορές (cabotage) η οποία και θα περιλαμβάνει ένα μέρος αναφερόμενο στον αντίκτυπό τους στην απασχόληση των κοινοτικών ναυτικών.

3.14. Στις αναθεωρημένες το 1997, Κατευθύνσεις για τις Κρατικές Ενισχύσεις στις Θαλάσσιες Μεταφορές, η Επιτροπή δήλωνε (κεφάλαιο 1.4) ότι «οι στόχοι που αφορούν την προώθηση ενός ασφαλούς και ανταγωνιστικού κοινοτικού στόλου με την κατά το δυνατόν υψηλότερη απασχόληση κοινοτικών ναυτικών» εξακολουθούσαν να ισχύουν. Ειδικότερα δε (κεφάλαιο 2.2), τα μέτρα αυτά απέβλεπαν:

— στην περιφρούρηση της κοινοτικής απασχόλησης (τόσο στα πλοία όσο και στην ξηρά),

- στην διαφύλαξη της ναυτικής τεχνογνωσίας στην Κοινότητα και στην ανάπτυξη των ναυτικών δεξιοτήτων, και
- στη βελτίωση της ασφάλειας.

3.15. Σε ορισμένα κράτη μέλη, η χρήση μέτρων στο πλαίσιο των κοινοτικών κατευθύνσεων για τις κρατικές ενισχύσεις έχει συμβάλει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων της ΕΕ. Ωστόσο, υπάρχουν τομείς όπου τα μέτρα στο πλαίσιο των κατευθύνσεων για τις κρατικές ενισχύσεις μπορεί να υποστηριχθεί ότι αποβαίνουν εις βάρος της απασχόλησης των κοινοτικών ναυτικών, όπως επί παραδείγματι όσον αφορά τις επείγουσες μεταφορές μέσω πορθμείων⁽¹⁾, την αποδοχή υπηκόων τρίτων χωρών, ως ευρωπαϊών ναυτικών, σε πλοία νηολογημένα στην ΕΕ και την έλλειψη αναγνώρισης της εκπαίδευσης που έχει αποκτηθεί από τους ναυτικούς πάνω στο πλοίο. Ως εκ τούτου, η ΟΚΕ θεωρεί αναγκαία την επανεξέταση των κατευθύνσεων για τις κρατικές ενισχύσεις, στην οποία να συμμετέχουν πλήρως οι κοινωνικοί εταίροι.

3.16. Εκφράζονται ανησυχίες ότι οι διεθνείς συμβάσεις για τα κοινωνικά ζητήματα και την απασχόληση δεν εφαρμόζονται πλήρως στα κράτη μέλη και η Επιτροπή πρέπει να εξακριβώσει την κατάσταση. Ορισμένα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν επικυρώσει όλες τις ναυτικές συμβάσεις της ΔΟΕ, ενώ ορισμένα άλλα όχι, και μερικά κράτη μέλη της ΕΕ επιλέγουν να τηρήσουν ορισμένες πτυχές των υποχρεώσεων που επιβάλλονται στο πλαίσιο της ΔΟΕ. Θεωρείται σημαντική η απαίτηση για ομοιόμορφη προσέγγιση στην εφαρμογή των ναυτικών πράξεων της ΔΟΕ.

3.17. Στην ανακοίνωση διατυπώνονται ορισμένες αξιολογές προτάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος των εγκαταλελειμμένων πλοίων, προτάσεις που αξίζουν περαιτέρω εξέταση, ειδικότερα υπό το φως των εργασιών που ανέλαβε η μικτή ΔΝΟ/ΔΟΕ ad hoc επιτροπή εμπειρογνομόνων για την Αστική ευθύνη και την Αποζημίωση όσον αφορά αποζημιώσεις για θάνατο, ατομικό τραυματισμό και εγκατάλειψη ναυτικών. Εντούτοις, είναι ενδιαφέρον που, στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επιθυμεί να διασφαλίσει ότι «οι ναυτικοί που εργάζονται σε κοινοτικά πλοία απολαμβάνουν τουλάχιστον την ίδια προστασία με τους κοινοτικούς εργαζόμενους»· ωστόσο οι ναυτικοί συχνά αποκλείονται από τα κράτη μέλη από μέτρα προστασίας της απασχόλησης που παρέχονται σε άλλους εργαζομένους, π.χ. την οδηγία για τους αποσπασμένους εργαζομένους, την οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων και την οδηγία που αφορά τη νομοθεσία περί συλλογικών απολύσεων.

3.18. Επιδοκιμάζονται οι συστάσεις της Επιτροπής για την καλύτερη χρήση από τα κράτη μέλη των ευρωπαϊκών κοινωνικών και διαρθρωτικών ταμείων στους τομείς της ναυτικής εκπαίδευσης. Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να διερευνήσουν τις δυνατότητες αξιοποίησης των προγραμμάτων Equal, Socrates και Leonardo, αλλά εκφράζονται ανησυχίες ότι η πολύπλοκη διαδικασία της κατάρτισης έργων και το περιορισμένο πεδίο τους υπήρξε ανασταλτικός παράγοντας κατά το παρελθόν. Για παράδειγμα, η υποχρέωση

να έχουν τα προγράμματα διεθνικό χαρακτήρα, θεωρείται περιττό εμπόδιο, εφόσον είναι πολύ πιο εύκολο να προσδιοριστεί ένα πρόγραμμα κατάρτισης σύμφωνα με τις τρέχουσες ανάγκες και την κατάσταση με την οποία είναι κανείς εξοικειωμένος.

3.19. Η Επιτροπή προτείνει επίσης να καταβληθούν προσπάθειες για την προώθηση της απασχόλησης των γυναικών. Παρόμοια πρόταση θεωρείται θετική, ιδιαίτερα εάν συνυπολογισθούν οι υποδείξεις να δοθεί προσοχή προκειμένου η σταδιοδρομία σε κάποιο θαλάσσιο επάγγελμα να καταστεί περισσότερο συμβατή με τη δημιουργία οικογένειας. Είναι ουσιαστικό οι κοινωνικοί εταίροι της ΕΕ να αντιμετωπίσουν αυτό το ζήτημα, καθώς και εκείνο των ίσων ευκαιριών γενικότερα. Πρέπει ιδιαίτερα να ληφθεί υπόψη η πρόσφατη κοινοτική νομοθεσία για την ισότητα των φύλων και η προτεινόμενη δράση σχετικά με τη σεξουαλική παρενόχληση στον χώρο εργασίας⁽²⁾.

3.20. Η Επιτροπή έχει προσδιορίσει αρκετούς βασικούς φορείς, δηλαδή τους κοινωνικούς εταίρους, ιδιαίτερα τους πλοιοκτήτες της ΕΕ, τις δημόσιες αρχές και τους εκπαιδευτικούς του ναυτικού τομέα. Σύμφωνα με την άποψη της Επιτροπής, αυτοί οι φορείς πρέπει από κοινού να βρουν σύντομα λύση στο πρόβλημα της έλλειψης κοινοτικών ναυτικών.

3.21. Όσον αφορά τους πλοιοκτήτες, η Επιτροπή θεωρεί ότι η λύση βρίσκεται στην εκπαίδευση των κοινοτικών ναυτικών και στη συμβολή τους στην εκ νέου προαγωγή του κύρους της ναυτιλίας. Ο ρόλος των εκπαιδευτικών του ναυτικού τομέα είναι να διατηρήσουν τα υψηλότερα δυνατά πρότυπα εκπαίδευσης και να συμβάλουν στην εκ νέου προαγωγή του κύρους της ναυτιλίας. Σχετικά με αυτό το θέμα, η ΟΚΕ προτείνει τα εκπαιδευτικά ιδρύματα να εξετάσουν το ενδεχόμενο εγκατάστασης δικτύων που να ενθαρρύνουν την ανάληψη πρωτοβουλιών άριστης πρακτικής. Ο ρόλος δε των δημόσιων αρχών των κρατών μελών είναι να παρέχουν κάθε δυνατή υποστήριξη στους πλοιοκτήτες, μειώνοντας το υψηλό κόστος σχετικά με την απασχόληση κοινοτικών ναυτικών.

3.22. Η Επιτροπή έχει προσδιορίσει ορθώς ότι αυτοί οι διαφορετικοί τομείς συμφερόντων πρέπει να συνεργαστούν για την εξεύρεση λύσης και, τονίζοντας την πρόταση για την επονομαζόμενη οδηγία επάνδρωσης σκαφών⁽³⁾, η Επιτροπή έχει προσδιορίσει το βασικό πρόβλημα του ανταγωνισμού που προκαλείται από μη κοινοτικά σκάφη τα οποία απασχολούν μη κοινοτικούς ναυτικούς με χαμηλότερες αποδοχές. Η προτεινόμενη οδηγία επιδιώκει την καθιέρωση της αρχής ότι οι κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες στις ενδοευρωπαϊκές επιβατικές μεταφορές και πορθμεία πρέπει να

⁽²⁾ COM(2000) 334 τελικό.

⁽³⁾ Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τους όρους επάνδρωσης σκαφών τακτικών υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και πορθμείων που εκτελούνται μεταξύ κρατών μελών COM(98) 251 τελικό — SYN 98/0159 (EE C 213 της 9.7.1998, σ. 17) — γνωμοδότηση ΟΚΕ: EE C 40 της 15.2.1999, σ. 3.

⁽¹⁾ Οι εσωτερικές πορθμειακές υπηρεσίες είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική ευημερία των απομονωμένων κοινοτήτων.

είναι ανάλογες με αυτές που επικρατούν στις χώρες μεταξύ των οποίων αναπτύσσονται εμπορικές δραστηριότητες. Η Επιτροπή θεωρεί ότι έτσι θα καθιερωθούν ισότιμοι κανόνες παιχνιδιού και θα προληφθεί το κοινωνικό ντάμπινγκ. Κατ' αυτόν τον τρόπο, θα προστατευθεί ένας από τους ελάχιστους εναπομείναντες τομείς όπου οι κοινοτικοί ναυτικοί διατηρούν ισχυρή θέση. Υποστηρίζεται επίσης ότι κάτι τέτοιο θα ενθαρρύνει την περαιτέρω εκπαίδευση. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι οι ναυτικές ενώσεις έχουν δείξει την υποστήριξή τους προς την οδηγία και τη βούληση να υιοθετήσουν την πρόταση της Επιτροπής σε μια συμφωνία η οποία να περιλαμβάνει τα θεμελιώδη ζητήματα του εν λόγω τομέα. Η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αντιτίθεται πλήρως στην προτεινόμενη οδηγία, όπως πράττει από την αρχή στο ζήτημα αυτό, για το λόγο ότι θα μπορούσε να υπονομεύσει το δικαίωμα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους σημαίας) να έχει την ευθύνη των συνθηκών εργασίας επί των πλοίων που ανήκουν στο νηολόγιό του, ενώ θα οδηγούσε τις τρίτες χώρες σε αντίστοιχα προστατευτικά μέτρα με πιθανά δυσμενή αποτελέσματα για τους ναυτικούς της ΕΕ που απασχολούνται στη διεθνή αγορά. Η ΟΚΕ έχει καταρτίσει στο παρελθόν γνωμοδότηση σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την επάνδρωση των σκαφών η οποία όπως διευκρινίζεται παραμένει καίρια ⁽¹⁾.

3.23. Στη γνωμοδότηση αυτή, η ΟΚΕ δήλωνε ότι «συμφωνεί με τους στόχους της Επιτροπής που υποβάλλει το σχέδιο οδηγίας και πιστεύει ότι κάθε παρόμοια κοινοτική διάταξη πρέπει να λαμβάνει υπόψη και να ανταποκρίνεται στις ανησυχίες που εκφράσθηκαν ανωτέρω σχετικά με την απασχόληση και την εργασία, τις οικονομικές πτυχές, και την νομική συμβατότητα της πρότασης με άλλα νομικά μέσα και τις επιπτώσεις της στο διεθνές πλαίσιο εντός του οποίου αναπτύσσει δραστηριότητα η κοινοτική ναυτιλία».

3.24. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι η προτεινόμενη οδηγία έχει αποτελέσει αντικείμενο ενδελεχούς ελέγχου και οι υπηρεσίες της Επιτροπής έχουν επιβεβαιώσει ότι συνάδει με όλη την υφιστάμενη ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία, κ.λπ. ενώ ασχολούμενη με το ενδοευρωπαϊκό εμπόριο, αποτελεί μέτρο της εσωτερικής αγοράς που αποσκοπεί στην εξάλειψη των ανησυχιών ως προς τις εξωτερικές αντιδράσεις που πιθανώς να προέλθουν από την ανοικτή αγορά.

3.25. Η Επιτροπή δηλώνει ότι προτίθεται να συνεχίσει τις συζητήσεις αναφορικά με την οδηγία επάνδρωσης σκαφών στο Συμβούλιο Μεταφορών και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Προτείνει ωστόσο, να εργαστούν οι κοινωνικοί εταίροι παράλληλα και να επιδιώξουν την επίτευξη συμφωνίας σε αυτό το θεμελιώδες ζήτημα. Η ΟΚΕ προτρέπει τους κοινωνικούς εταίρους να αποδεχτούν αυτήν την πρόκληση.

3.26. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι απαιτείται ευρύτερο πλαίσιο κοινωνικής προστασίας για τη ναυτιλία της ΕΕ, το οποίο να διασφαλίζει

ότι ο ανταγωνισμός βασίζεται στα υψηλότερα δυνατά πρότυπα όσον αφορά την ασφάλεια, το περιβάλλον και τα κοινωνικά πρότυπα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, εξασφαλίζονται ισότιμοι κανόνες παιχνιδιού για όσους επιθυμούν να συμμετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά αγαθών μεταξύ των κοινοτικών λιμένων.

3.27. Η ΟΚΕ είναι επίσης της άποψης ότι πρέπει αφενός να επιβληθούν αυστηρότεροι έλεγχοι από το κράτος του λιμένα εντός των χωρών του Μνημονίου του Παρισιού, ώστε να συμπεριληφθούν κυρώσεις για παραβιάσεις και ανεπάρκειες, περιορίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο το εγγενές κίνητρο ορισμένων που διαχειρίζονται σκάφη τα οποία δεν πληρούν τις προδιαγραφές (μελέτες του ΟΟΣΑ) και, αφετέρου, οι επιθεωρητές του κράτους του λιμένα να συμπεριλάβουν στους ελέγχους τους και την επιθεώρηση των κοινωνικών συνθηκών και των συνθηκών απασχόλησης. Η Επιτροπή πρέπει να προτείνει τις ελάχιστες κοινωνικές συνθήκες που είναι αποδεκτές εντός της ΕΕ.

4. Συμπεράσματα και συστάσεις

4.1. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι όλοι εκείνοι, στους οποίους απευθύνεται η Ανακοίνωση της Επιτροπής για την εκπαίδευση και πρόσληψη των ναυτικών, πρέπει να αποδώσουν ιδιαίτερη σημασία στις συστάσεις της. Ειδικότερα πιστεύει ότι:

- Τα κράτη μέλη οφείλουν να εφαρμόζουν πλήρως τις κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές.
- Τα κράτη μέλη πρέπει να επιφέρουν βελτιώσεις στις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στο πλοίο, επικυρώνοντας και θέτοντας σε ισχύ σχετικά διεθνή πρότυπα, όπως εκείνα που έχει εγκρίνει η ΔΟΕ. Η τήρηση αυτών των προτύπων πρέπει να διασφαλίζεται μέσω του ελέγχου του κράτους του λιμένα επιβάλλοντας κυρώσεις σε όσους αρνούνται να συμμορφωθούν με τα διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.
- Τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να εργαστούν από κοινού για να εξεύρουν τρόπους καλύτερης χρήσης των υφιστάμενων μέσων ενίσχυσης της ΕΕ, όπως το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και τα προγράμματα Socrates, Leonardo και Equal για την προαγωγή της βασικής και περαιτέρω εκπαίδευσης. Ωστόσο, η Επιτροπή πρέπει να είναι διατεθειμένη να προβεί σε προσαρμογές των προϋποθέσεων χρηματοδότησης, προκειμένου να εξασφαλίσει την πλήρη αξιοποίηση των μέσων και την άρση περιττών αξιώσεων.
- Οι κοινωνικοί εταίροι (ΕCSC — Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ETF — Ευρωπαϊκό Ίδρυμα Κατάρτισης) πρέπει να καταλήξουν σε εκούσια συμφωνία η οποία να καθιστά δυνατή την εφαρμογή των ιδεών που περιλαμβάνει η Πρόταση οδηγίας για την επάνδρωση των σκαφών που εκτελούν τακτικές επιβατικές και πορθμειακές μεταφορές στην ΕΕ.

⁽¹⁾ Γνωμοδότηση ΟΚΕ: ΕΕ C 40 της 15.2.1999.

- Τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι, καλόν θα είναι να προβούν στην οργάνωση και τον συντονισμό εκστρατειών ενημέρωσης τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με στόχο να αποκατασταθεί η εικόνα του ναυτιλιακού κλάδου και να εξαρθεί η ελκυστικότητα μιας σταδιοδρομίας στον ναυτιλιακό κλάδο. Σε αυτό μπορεί επίσης να συμβάλει η μείωση του ποσοστού των μαθητευόμενων ναυτικών που εγκαταλείπουν τη ναυτιλία και η διευκόλυνση και προώθηση της απασχόλησης γυναικών στον κλάδο.
 - Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να αναλάβουν κατάλληλες δράσεις για την ενίσχυση του κοινωνικού γοήτρου και της επαγγελματικής ικανοποίησης που προσφέρουν τα ναυτικά επαγγέλματα (π.χ. βελτίωση των αμοιβών των αξιωματικών και ευνοϊκότερες βάρδιες εργασίας για τους ναυτικούς).
 - Όσοι απασχολούνται στον ναυτιλιακό κλάδο πρέπει να εργαστούν από κοινού έτσι ώστε η ναυτιλιακή εκπαίδευση και τα συστήματα κατάρτισης που προωθούν τα κράτη μέλη να εξακολουθήσουν να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του κανονιστικού πλαισίου, της σύγχρονης τεχνολογίας και του ναυτιλιακού τομέα γενικότερα.
 - Τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να εφαρμόσουν επείγοντως μέτρα για την εξασφάλιση ικανού αριθμού θέσεων εκπαίδευσης για τους δόκιμους ναυτικούς, τη χορήγηση στους ναυτικούς της ΕΕ συνεχούς κατάρτισης για την ενημέρωση και αναβάθμισή τους και την αύξηση της κινητικότητας των ναυτικών της ΕΕ.
 - Τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι οφείλουν να εξετάσουν το ενδεχόμενο βελτιστοποίησης της χρήσης των οργάνων που παρέχονται από την Κοινότητα για την οικονομική ενίσχυση της ναυτικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων και τέλος,
 - Οι κοινωνικοί εταίροι θα πρέπει να επωφεληθούν του Έκτου Προγράμματος Πλαισίου ώστε να αναδείξουν αποτελέσματα χρήσιμης έρευνας ως προς το έλλειμμα που παρουσιάζεται σε ναυτικούς της ΕΕ.
- 4.2. Είναι σημαντικό ότι κατά την άποψη της Επιτροπής δεν υπάρχει ανάγκη περαιτέρω νομοθετικών πρωτοβουλιών στα ζητήματα απασχόλησης, αλλά ότι η απάντηση βρίσκεται μάλλον στην ορθή χρήση των σχετικών κοινοτικών πράξεων για την αναστροφή του πτωτικού κλίματος στην απασχόληση των κοινοτικών ναυτικών.
- 4.3. Κατά πάσα πιθανότητα, πρόκειται για ένα ξεκάθαρο μήνυμα προς τα κράτη μέλη ότι, εάν οι κοινωνικοί εταίροι δεν καταλήξουν σε ομοφωνία στο ζήτημα της προτεινόμενης οδηγίας επάνδρωσης των σκαφών, δεν θα υπάρξει περαιτέρω υποστήριξη του επαγγελματικού κλάδου από την ήδη υπάρχουσα. Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να λάβουν σοβαρά υπόψη αυτή την προειδοποίηση.
- 4.4. Επομένως, το κύριο ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπίσουν τα κράτη μέλη είναι εάν υπάρχει πραγματική δέσμευση εκ μέρους των πλοιοκτητών της ΕΕ — του βασικού φορέα κατά την άποψη της Επιτροπής — να εκπαιδεύσουν και να προσφέρουν απασχόληση σε κοινοτικούς ναυτικούς.
- 4.5. Οι κοινωνικοί εταίροι (ECSA — Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ETF — Ευρωπαϊκό Ίδρυμα Κατάρτισης) δεν πρέπει να κωλυσιεργούν αλλά να υιοθετήσουν ταχέως τα μέτρα για τα οποία έχει επιτευχθεί συναίνεση, για παράδειγμα συνεργαζόμενοι για την προώθηση της σταδιοδρομίας σε θαλάσσιο επάγγελμα. Εντούτοις, για να αποβεί ωφέλιμη μια τέτοια εργασία οι κοινωνικοί εταίροι χρειάζεται κατόπιν να αναλάβουν δράση στα ζητήματα όπου δεν έχει επιτευχθεί μέχρι σήμερα συναίνεση, π.χ. στα μέτρα στήριξης της απασχόλησης των κοινοτικών ναυτικών.

Βρυξέλλες, 16 Ιανουαρίου 2002.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Göke FRERICHS