

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Promoción del transporte marítimo y contratación y formación de los marinos»

(2005/C 157/05)

El 29 de enero de 2004, de conformidad con el apartado 2 del artículo 29 de su Reglamento Interno, el Comité Económico y Social Europeo decidió elaborar un dictamen sobre el tema: «Promoción del transporte marítimo y contratación y formación de los marinos».

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 5 de octubre de 2004 (ponente: **Sr. CHAGAS**).

En su 413º Pleno de los días 15 y 16 de diciembre de 2004 (sesión del 15 de diciembre de 2004), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 137 votos a favor, 1 en contra y 5 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1 En 1996 la Comisión Europea y la Presidencia irlandesa del Consejo de Ministros de la UE organizaron en Dublín una conferencia internacional titulada «¿Son los marinos europeos una especie en peligro de extinción?» En aquella conferencia se reconoció que los marinos europeos son esenciales para la sostenibilidad del sector marítimo europeo y se presentaron diversas propuestas para lograr una reserva suficiente de marinos altamente cualificados. Ese mismo año la Comisión presentó un análisis de la situación en su Comunicación «Hacia una nueva estrategia marítima»⁽¹⁾. Esta preocupación quedó reflejada también en la Resolución de 20 de marzo de 1997 sobre una nueva estrategia para aumentar la competitividad del transporte marítimo comunitario⁽²⁾. El Consejo de Ministros de la Unión Europea respaldó la Comunicación de la Comisión y, entre otras cosas, reconoció que se necesitaban medidas positivas para fomentar el empleo de marinos comunitarios.

1.2 En la Comunicación sobre la formación y la contratación de la gente de mar⁽³⁾, la Comisión reconocía la marcada reducción, en las dos últimas décadas, de la oferta de personal debidamente preparado, especialmente de oficiales. En efecto, desde principios de la década de los ochenta, se han reducido significativamente tanto la flota como el número de marinos de la UE. No obstante, el sector comunitario del transporte regular de pasajeros y transbordadores constituye una excepción, puesto que predominan los buques con bandera de la UE y tripulación mayoritariamente comunitaria. El sector, los Estados miembros y la Comisión han abordado en diversas ocasiones el problema del descenso del número de marinos comunitarios y el déficit de personal cualificado, pero las medidas establecidas para detener e invertir esta tendencia han sido en su mayoría ineficaces.

1.3 Diversos estudios y proyectos de investigación han tratado de definir y de abordar la cuestión de la reducción de las cifras de marinos comunitarios. Entre ellos se incluyen:

— el estudio de 1996 sobre las profesiones marítimas en la Unión Europea (financiado por la Comisión);

⁽¹⁾ COM(96) 81 final de 8.4.1997.

⁽²⁾ DO C 109 de 8.4.1997, p. 1.

⁽³⁾ COM(2001) 188 final de 6.4.2001, Dictamen CESE: DO C 80, 3.4.2002, p. 9.

— el estudio conjunto de FST y ECSA de 1998 (financiado por la Comisión)⁽⁴⁾;

— los proyectos de investigación Methar⁽⁵⁾ y Metnet⁽⁶⁾, ambos financiados por la Comisión Europea dentro del cuarto y el quinto programas marco de IDT en el transporte, respectivamente.

1.4 Probablemente sea el informe BIMCO/ISF 2000 Manpower Update⁽⁷⁾, publicado en abril de 2000, el más exhaustivo realizado hasta la fecha sobre la oferta y demanda mundiales de marinos mercantes. Este informe calculaba que hacían falta unos 16 000 oficiales, es decir, el 4 % del sector. Las previsiones de oficiales en el año 2010, con las variables de crecimiento, capacitación del personal, pérdidas y aumento de la formación indican, tras el análisis de sensibilidad, un excedente del 11 % aproximadamente o bien un déficit del 24 %. Para 2005 es probable que se produzca un déficit. Según el estudio conjunto de FST y ECSA de 1998⁽⁸⁾, los efectos más graves los padece la UE, con un déficit de unos 13 000 oficiales en 2001 que llega a los 36 000 en 2006.

1.5 Un estudio reciente⁽⁹⁾ realizado en el Reino Unido por la Universidad de Cardiff y encargado por el Departamento de Transporte, la Cámara de Transporte Marítimo y la Marine Society, ha señalado un déficit significativo respecto del número de marinos cualificados del Reino Unido que pueden desarrollar trabajos marítimos en tierra.

⁽⁴⁾ Fuente: Estudio conjunto de la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST) y de la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA): «Improving the Employment Opportunities for EU Seafarers: An Investigation to Identify Seafarers Training and Education Priorities» (1998).

⁽⁵⁾ Methar: Armonización de los programas de educación y formación marítima europea.

⁽⁶⁾ Metnet: Red temática sobre la educación, formación y movilidad de los marinos.

⁽⁷⁾ BIMCO (Baltic and International Maritime Council)/ISF (International Shipping Federation) 2000 Manpower Update – The World-wide Demand for and Supply of Seafarers, abril de 2000.

⁽⁸⁾ Véase la nota a pie de página nº 3.

⁽⁹⁾ Fuente: «The UK Economy's Requirements for People with Experience of Working at Sea 2003», estudio encargado por el Departamento de Transporte, la Cámara de Transporte Marítimo y la Marine Society del Reino Unido y realizado por la Universidad de Cardiff.

1.6 La Comisión ha reconocido que el transporte marítimo de corta distancia es parte integrante del sistema de transporte⁽¹⁰⁾. Aunque se han adoptado una serie de iniciativas para promover el transporte marítimo de corta distancia, concretamente en el marco de las directrices para las ayudas estatales al transporte marítimo, no se ha logrado ninguna mejora material en cuanto al empleo de los marinos comunitarios. El tonelaje registrado ha dejado de reducirse en algunos Estados miembros, y en otros se ha producido un incremento. Sin embargo, el número de marinos comunitarios continúa descendiendo.

2. Recomendaciones de la Comisión para promover la contratación y formación de los marinos y el transporte marítimo⁽¹¹⁾

2.1 Aunque reconoce que el empleo y la formación son dos cuestiones que incumben principalmente a los Estados miembros, la Comisión ha definido y presentado unas recomendaciones para acciones prioritarias:

- a) aplicar correctamente la legislación comunitaria e internacional sobre las condiciones de vida y de trabajo y sobre la calidad de las actividades a bordo para mejorar las condiciones sociales, como medio para contratar y conservar un personal bien cualificado;
- b) se reconoce el aumento de la competencia de mano de obra no comunitaria más barata en los servicios de transporte de pasajeros y transbordadores dentro de la Unión Europea. Al tiempo que propone una solución a este problema, la Comisión señala la necesidad de acuerdos paralelos con los interlocutores sociales;
- c) los Estados miembros y los interlocutores sociales deben organizar campañas coordinadas de sensibilización a escala nacional y europea para recuperar la imagen del transporte marítimo y que los jóvenes conozcan las oportunidades y las implicaciones de una carrera marítima;
- d) los armadores deben explorar las posibilidades de mejora de las condiciones de vida y de trabajo, incluidos los turnos y la remuneración;
- e) los Estados miembros deben garantizar el mantenimiento de un sistema de formación marítima de alta calidad en la UE y los interlocutores sociales un número suficiente de plazas de formación a bordo;
- f) los Estados miembros y los interlocutores sociales deben explorar y aprovechar las oportunidades que ofrecen los instrumentos de apoyo financiero a la formación marítima;
- g) la Comisión señala que la Comunidad podrá apoyar los esfuerzos del sector para invertir el actual déficit de marinos de la Unión Europea patrocinando una serie de proyectos de investigación adecuados a través del sexto programa marco.

2.1.1 El Comité Económico y Social Europeo afirmó en un dictamen⁽¹²⁾ que todos los destinatarios de la Comunicación de la Comisión sobre la formación y la contratación de la gente de mar deben tomar buena nota de sus recomendaciones. En particular, se mencionaba a los Estados miembros que aprovechan plenamente las ayudas estatales para el transporte marítimo y otras ayudas de la UE. El Comité llamaba la atención hacia la necesidad de mejorar las condiciones de vida y de trabajo a bordo, de ratificar y aplicar las normas internacionales correspondientes y, en su caso, emprender acciones apropiadas para restaurar el prestigio social y la satisfacción laboral en las profesiones marítimas. Asimismo recordaba la necesidad de que los Estados miembros y los interlocutores sociales cooperen y promocionen estas profesiones.

2.2 Reconociendo que el transporte marítimo es una cuestión que incumbe principalmente a los Estados miembros, la Comisión ha definido y presentado unas recomendaciones para acciones prioritarias. Pese a que se ha insistido bastante en el transporte marítimo de corta distancia, las medidas no se han limitado a este sector:

- a) las acciones legislativas incluyen la aplicación de la Directiva sobre determinadas formalidades para los barcos que atraquen o zarpen de los puertos de los Estados miembros (FAL-OMI), la aplicación del programa Marco Polo, la normalización y armonización de las unidades de carga intermodales, las autopistas del mar y la mejora de los resultados medioambientales del transporte marítimo;
- b) las acciones técnicas incluyen la guía de los regímenes aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia, la identificación y eliminación de los obstáculos para que el transporte marítimo de corta distancia tenga mejores resultados, la aproximación de las aplicaciones nacionales, la informatización de los regímenes aduaneros comunitarios, la investigación y el desarrollo tecnológico;
- c) las acciones operativas incluyen las ventanillas administrativas únicas, garantizar el esencial papel de las personas de contacto del transporte marítimo de corta distancia, el buen funcionamiento y el asesoramiento a los centros de fomento del transporte marítimo de corta distancia, la promoción de la imagen de éste como buena alternativa al transporte y la recogida de información estadística.

2.2.1 El Comité Económico y Social Europeo respaldó la Comunicación de la Comisión en un Dictamen⁽¹³⁾ sobre el programa de acción para el fomento del transporte marítimo de corta distancia. No obstante, llamaba la atención hacia la necesidad de acabar con la congestión para que el transporte marítimo de corta distancia pueda evolucionar hacia la intermodalidad. Asimismo manifestaba su inquietud por una serie de problemas relacionados y subrayaba la importancia de una supervisión continua de las medidas que deban tomarse.

⁽¹⁰⁾ COM(2003) 155 final de 7.4.2003.

⁽¹¹⁾ Véase la nota a pie de página nº 3.

⁽¹²⁾ Dictamen del CESE, DO C 80 de 3.4.2002, p. 9.

⁽¹³⁾ Dictamen del CESE, DO C 32 de 5.2.2004, p. 67.

3. Recomendaciones del Consejo para promover la contratación y formación de los marinos y el transporte marítimo

3.1 El Consejo aceptó ⁽¹⁴⁾ la estructura general y la orientación política de la Comunicación de la Comisión sobre la formación y la contratación de la gente de mar ⁽¹⁵⁾. Al hacerlo admitía la importancia del transporte marítimo en el comercio mundial e intracomunitario y que representa la opción más eficaz, ecológica y económica.

3.2 Aunque reconocía la naturaleza competitiva del transporte marítimo, el Consejo subrayaba también la importancia de luchar contra el transporte marítimo deficiente incorporando normas internacionales y subsanando las carencias de la legislación internacional. Así, ponía de relieve el valor de aplicar y hacer cumplir la legislación actual, incluida la relativa a las condiciones de vida y de trabajo, porque los marinos son elementos fundamentales para la seguridad de los buques.

3.3 Específicamente reconocía que el factor humano es esencial para la calidad del transporte marítimo y la necesidad de influir favorablemente en la opinión pública, recuperando la imagen del marino y haciendo más atractivo el trabajo en el mar.

3.4 También se valora el efecto positivo de las directrices comunitarias para ayudas estatales en el sector marítimo y su importancia a la hora de mantener la competitividad de la flota de los Estados miembros y aumentar el número de buques registrados en ellos.

3.5 Afirmando la importancia del transporte marítimo, el Consejo, entre otras cosas, establecía y ofrecía recomendaciones relativas a las siguientes cuestiones concretas:

- a) la elaboración sin demora de directrices comunitarias revisadas para ayudas estatales en el sector marítimo, a fin de garantizar el mantenimiento de la competitividad y la promoción del conocimiento de este sector y del empleo de marinos europeos;
- b) la mejora de imagen del transporte marítimo por parte de los Estados miembros;
- c) la búsqueda de un mayor fomento de la calidad del transporte a través de una observancia más estricta de los instrumentos jurídicos de la OMI y de la legislación comunitaria en el marco del control del Estado del pabellón y del Estado del puerto;
- d) la posibilidad de establecer, como incentivo para fomentar un transporte marítimo de calidad, un sistema europeo de recompensa de la calidad que reconozca a los operadores que cumplan, entre otras cosas, con las normas de seguridad, de condiciones de vida y de trabajo de los marinos, seguridad y protección del medio ambiente;

e) acogía con agrado la intención de la Comisión de facilitar un informe sobre los posibles avances en los procedimientos de reconocimiento específico de los certificados de competencia en la Comunidad, a través del cumplimiento de los requisitos de las Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW);

f) instaba a los interlocutores sociales a contribuir a los esfuerzos de los Estados miembros y de la Comisión para atraer a los jóvenes hacia la profesión de marino, creando, por ejemplo, unas condiciones laborales y salariales atractivas; ello incluía la promoción del empleo femenino en mar y en tierra;

g) instaba a los armadores a garantizar y preservar un grado suficiente de empleo para ciudadanos de la UE a bordo de sus buques y en sus empresas. En particular, menciona la promoción de una carrera con perspectivas de movilidad, ascensos y empleo futuro mediante la firma de contratos de carrera para jóvenes oficiales. Todo ello se completa con la mejora de las condiciones de vida y de trabajo aprovechando los medios tecnológicos y de comunicación modernos;

h) la importancia de los convenios sobre las normas laborales, es decir, los convenios de la OIT.

4. Recomendaciones del Parlamento Europeo para promover la contratación y formación de los marinos y el transporte marítimo

4.1 El Parlamento Europeo se ha ocupado en distintas ocasiones de la promoción del transporte marítimo y las profesiones marítimas. En concreto, en su reciente Resolución sobre el refuerzo de la seguridad marítima (P5_TA_PROV(2004)0350) tras la catástrofe del petrolero Prestige frente a las costas de Galicia, se recoge una serie de propuestas que, si se aplican, contribuirían directa o indirectamente de forma significativa a mejorar el transporte marítimo en la UE y beneficiaría tanto a los armadores como a los marinos comunitarios.

4.2 Entre otras cosas, el CESE observa con interés las siguientes recomendaciones de dicho documento:

4.2.1 «[El Parlamento Europeo] reclama una Política Europea del Mar, global y coherente, dirigida a la creación de un espacio europeo de seguridad marítima; considera que esta política debe basarse especialmente en las siguientes medidas:

— la prohibición de buques subestándar,

— ...

— la mejora de las condiciones de vida, de trabajo y de formación de los profesionales del mar...».

⁽¹⁴⁾ 2515 reunión del Consejo, 5.6.2003, 9686/03 (Prensa 146).

⁽¹⁵⁾ Véase la nota 3.

4.2.2 «[El Parlamento Europeo] subraya que, para la seguridad marítima, es indispensable que los marinos perciban una reenumeración valorizadora y que se ponga fin a la explotación existente en muchos buques; pide a la Comisión que adopte medidas en favor de una armonización y de la revalorización de esta profesión a escala europea por medios legislativos y que actúe en este sentido en el seno de la OMI».

4.2.3 «[El Parlamento Europeo] demanda medidas destinadas a dignificar las profesiones marítimas, de cara a hacerlas más atractivas para los jóvenes en general, y para los jóvenes europeos en particular».

5. Observaciones generales y comentarios

5.1 Se reconoce el papel esencial del transporte marítimo dentro del programa actual de desarrollo sostenible en la UE. La importancia del transporte marítimo se señaló en el Libro Blanco de la Comisión titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»⁽¹⁶⁾ y también en un documento sobre política marítima titulado «Legislación y objetivos de la Unión Europea en relación con el transporte marítimo»⁽¹⁷⁾.

5.2 El transporte marítimo representa el 40,7 % del valor y el 69,9 % del peso de todas las exportaciones e importaciones de la UE⁽¹⁸⁾. Las cifras son significativamente superiores en los Estados miembros insulares. El transporte marítimo es el modo de transporte más importante en el comercio exterior de la UE.

5.3 El transporte marítimo representa el 12 % del valor y el 19,7 % del peso del comercio intracomunitario⁽¹⁹⁾. En las islas ultraperiféricas y algunas regiones estas cifras son significativamente más altas, en concreto en el Reino Unido e Irlanda, cuyo bienestar económico y prosperidad dependen casi exclusivamente del transporte marítimo.

5.4 Un sector naval fuerte y vigoroso contribuye a mantener otras formas de transporte. Asimismo, el éxito del sector naval contribuye al mantenimiento y la prosperidad del conjunto del sector marítimo. En particular, ayudará a conseguir que los marinos bien formados y cualificados se trasladen a los subsectores de los servicios, financiero, el ocio y la fabricación. Aunque existe la posibilidad de sustituir ciertos elementos, los métodos de formación alternativos no siempre son deseables o posibles.

5.5 Es preciso distinguir entre marineros y oficiales. Parece que los armadores se inclinan más por contratar oficiales comunitarios, a pesar de que los costes laborales son superiores.

5.6 Muchos oficiales comunitarios trabajan en el mar en puestos importantes de alto riesgo y ocupan cargos superiores en todo el sector a bordo de diversos tipos de buques. La experiencia de estas personas se aprovecha tanto en las navieras como para la gestión de las flotas dentro y fuera de la UE.

5.7 Los marinos comunitarios han sido sustituidos en muchos casos por personal no comunitario para barcos no registrados en la UE. Cada vez es más frecuente que los marinos comunitarios se vean limitados a buques especializados, incluidos los que se emplean en el sector de la energía en alta mar. La causa son las medidas de reducción de costes que aplican los armadores para rebajar los costes laborales a fin de seguir siendo competitivos y aumentar su rentabilidad.

5.8 Se reconoce que los puertos marítimos son centros de transporte esenciales para fomentar el comercio y el desarrollo económico de los Estados miembros. Su importancia en ese sentido, confirmada por los datos estadísticos, se menciona en el informe anual de 2003 de la Organización Europea de Puertos Marítimos⁽²⁰⁾. Los puertos marítimos de la UE dependen en gran medida de marinos cualificados y con experiencia que ocupan diversos puestos. Mientras que los prácticos y los capitanes de puerto son grupos fácilmente identificables, los marinos experimentados trabajan en la gestión de los puertos y en operaciones logísticas.

5.9 Buena parte de los ingresos que se generan en la UE proceden del suministro de servicios especializados para el transporte marítimo. Además de la gestión directa y el funcionamiento de las flotas, se incluyen ámbitos como el corretaje y los servicios legales y financieros.

5.10 La fabricación de equipos, incluidos los equipos de seguridad para buques y el sector del ocio, tiene gran importancia en la UE. Muchos antiguos marinos trabajan en este subsector, en desarrollo y venta.

5.11 La construcción naval, aunque sufre una fuerte competencia, sobre todo del Extremo Oriente, es primordial para la economía de algunos Estados miembros y regiones. En la actualidad tienen especial peso los buques de guerra, los cruceros y las embarcaciones altamente especializadas. También destaca la actividad en la reparación naval y el suministro al sector de la energía en alta mar.

5.12 Asimismo existe una notable demanda de marinos altamente cualificados y con experiencia en los órganos reguladores de los Estados miembros de la UE. Este personal es esencial para que se efectúen debidamente las inspecciones de buques respecto al control del Estado del pabellón y del Estado del puerto, que garantizan la seguridad de la vida en el mar y la protección del entorno marino.

⁽¹⁶⁾ Libro Blanco «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», Comisión Europea 2001.

⁽¹⁷⁾ Política marítima, «Legislación y objetivos de la Unión Europea en relación con el transporte marítimo», Comisión Europea 2002.

⁽¹⁸⁾ Fuente: «EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2003», Comisión Europea.

⁽¹⁹⁾ Véase la nota a pie de página 16.

⁽²⁰⁾ Informe anual de 2003 de la Organización Europea de Puertos Marítimos.

5.13 Las escuelas náuticas de la Comunidad ofrecen una excelente formación a los ciudadanos extracomunitarios y contribuyen así a la seguridad de la navegación y de la vida en el mar y a la protección del entorno marino.

5.14 Se necesitan marinos comunitarios altamente cualificados y con experiencia para el desarrollo sostenible de las infraestructuras marítimas y de los subsectores de servicios afines. La propuesta conjunta de ECSA y ETF para llevar a cabo un proyecto ⁽²¹⁾ para la organización de las posibilidades profesionales en los sectores marítimos ha sido aceptada y sus conclusiones estarán disponibles a lo largo de 2005.

5.15 No hay pruebas suficientes que indiquen que los jóvenes europeos no deseen iniciar una carrera en el sector del transporte marítimo. Las campañas de promoción eficaces para ofrecer oportunidades en ese sector han atraído a muchas personas.

6. Las profesiones marítimas

6.1 Se ha reconocido que la mano de obra envejece continuamente y que el ritmo actual de contratación es insuficiente para sustituir a los marinos comunitarios en activo. Éste es especialmente el caso de los oficiales superiores que trabajan en buques con bandera de la UE y que, además, tienen ofertas en buques de bandera extranjera. Dado el tiempo necesario para formar a estas personas y para que acumulen la experiencia necesaria, debe reconocerse que la situación está volviéndose muy complicada en algunos Estados miembros.

6.2 Parece que las profesiones marítimas se valoran de forma muy distinta en cada Estado miembro, lo cual sea tal vez consecuencia de la diversidad de circunstancias económicas, geográficas y culturales.

6.3 Se ha apuntado que los jóvenes son cada vez más reacios a pasar largos períodos en el mar, puesto que se considera algo social y económicamente poco atractivo. Sin embargo, pocos trabajos ofrecen vacaciones largas que permitan emprender actividades de ocio y viajar.

6.4 Existen pruebas empíricas, como pudo verse en el Reino Unido, de que las campañas de promoción eficaces, que contribuyen a dar a conocer las posibilidades de trabajo en el sector del transporte marítimo, consiguen que muchos jóvenes soliciten los puestos de formación que se ofrecen.

6.5 Por la sostenibilidad de los sectores de infraestructuras marítimas y en el marco de una campaña de promoción para atraer a los jóvenes hacia las profesiones marítimas, es esencial distinguir en la oferta entre el trabajo en el transporte marítimo de corta distancia y el trabajo en el mar. De este modo se ponen de manifiesto las grandes oportunidades existentes y se reduce la resistencia de los jóvenes y de sus padres a un desarrollo profesional en este sector.

⁽²¹⁾ Propuesta conjunta de ECSA y ETF para un proyecto de organización de las posibilidades profesionales en los sectores marítimos, 2004.

6.6 La educación y la formación marítimas, si bien cumplen las Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y el código IGS, deben garantizar que los cursos se impartan con precisión, para responder a las necesidades del sector y preparar a los alumnos para el cambio tecnológico.

6.7 Los marineros del sector pesquero y los militares suponen una reserva útil aunque limitada de mano de obra para el sector del transporte marítimo. Con el declive del sector pesquero y la reducción del tamaño de las fuerzas navales en la UE, disminuye también el número de personas que pueden trabajar en el sector pesquero, sea en tierra o en mar. No es probable que una reducción significativa de la flota pesquera de la UE produzca cifras de importancia, dado el envejecimiento de la mano de obra.

6.8 Conservar a los marinos comunitarios es también importante para conservar una base europea de personal marítimo cualificado. Además, puede constituir una valiosa fuente para la contratación para puestos de oficiales mediante la formación apropiada.

7. El transporte marítimo

7.1 Es cierto que ha habido diversas iniciativas en los Estados miembros para promover el transporte marítimo de corta distancia. En algunos casos aún se encuentran en las primeras fases y no es posible determinar sus efectos. No obstante, parece que la cooperación entre los Estados miembros es escasa. Iniciativas como la de las autopistas del mar son útiles para dar a conocer el sector del transporte marítimo. Es preciso que todos los Estados miembros colaboren con las medidas para sacar todo el rendimiento al transporte marítimo.

7.2 Aunque se reconoce que las directrices para ayudas estatales respecto a las medidas de apoyo para el transporte marítimo son esenciales para garantizar la competencia leal entre los Estados miembros, y una mayor competitividad, la eficacia de tales medidas podría ser discutible, dado el descenso continuado en la contratación de marinos comunitarios.

7.3 Existen pruebas de que algunos Estados miembros no aplican plenamente las disposiciones de las directrices para ayudas estatales. Por otra parte, se detecta falta de voluntad para cambiar la situación cuando existen o parecen existir restricciones.

7.4 Aunque se reconoce como responsabilidad de los Estados miembros la promoción del transporte marítimo, la falta de coordinación centralizada impide los avances. En consecuencia, no ha habido tiempo para que las repercusiones de iniciativas como Marco Polo o el proyecto de las autopistas del mar, concebidos para promover el transporte marítimo de corta distancia, se hayan dejado sentir.

8. Recomendaciones

8.1 La Comisión debe tomar las medidas apropiadas y presentar recomendaciones con el fin de:

- a) evaluar las medidas existentes para fomentar la promoción del transporte marítimo en los Estados miembros;
- b) evaluar las medidas existentes para fomentar la contratación y la formación de marinos en los Estados miembros;
- c) calcular la cifra de marinos comunitarios necesarios para sustentar las infraestructuras marítimas e industrias afines;
- d) estudiar los resultados y adecuación de las disposiciones actuales de las directrices para ayudas estatales con respecto a la cualificación del primer certificado. Asimismo, estudiar las disposiciones para el certificado de segundo y tercer grado de las STCW para servicio y formación a quienes trabajan a bordo de los buques.
- e) garantizar el establecimiento de prioridades para fomentar la contratación, formación y conservación de ciudadanos de la UE como marinos.

8.2 Los Estados miembros deben tomar las medidas apropiadas y presentar recomendaciones para:

- a) garantizar la aplicación y el cumplimiento de los convenios básicos y consolidados de la OIT y los convenios modificados de la OMI, así como de las Directivas de la UE, a fin de lograr unas condiciones apropiadas de empleo y de vida;
- b) proporcionar asistencia financiera adecuada para la formación, aprovechando al máximo las actuales directrices para ayudas estatales. En ello debe incluirse, en su caso, la utilización de regímenes fiscales y de seguridad social;
- c) determinar las nuevas medidas necesarias para fomentar la contratación y formación de marinos comunitarios;
- d) colaborar con los interlocutores sociales para crear campañas de promoción eficaces que animen a los jóvenes a trabajar en el sector del transporte marítimo;
- e) garantizar la existencia de financiación apropiada para ofrecer centros de educación y formación de calidad para los estudios náuticos especializados;
- f) lograr en los sectores marítimos un mayor respaldo a la formación de los marinos;
- g) garantizar la infraestructura de transportes necesaria para facilitar y aumentar el uso del transporte marítimo;

h) promover el uso del transporte marítimo como medio de transporte ecológico;

- i) garantizar la existencia de buques distintos para cubrir las necesidades estratégicas y económicas;
- j) garantizar que no se aplicarán medidas que perjudiquen a la profesión de marino y suprimir las medidas en vigor que perjudiquen a los marinos, en especial a los capitanes.

8.3 El Parlamento Europeo y el Consejo deben:

- a) facilitar la presentación de propuestas de la Comisión respecto a las medidas para promover el transporte marítimo;
- b) facilitar la presentación de propuestas de la Comisión respecto a las medidas para promover la contratación y la formación de los marinos;
- c) supervisar las acciones de la Comisión respecto a las medidas previstas para promover el transporte marítimo;
- d) supervisar las acciones de la Comisión respecto a las medidas previstas para promover la contratación y formación de marinos.

8.4 Los armadores deben tomar las medidas apropiadas para:

- a) garantizar unas condiciones sociales y de empleo adecuadas, a fin de fomentar la contratación y permanencia de marinos comunitarios debidamente cualificados;
- b) contratar a personas bien cualificadas y ofrecer una formación en consonancia;
- c) garantizar un número suficiente de plazas para formación y posterior empleo a fin de cubrir la demanda de oficiales superiores comunitarios;
- d) buscar formas de desarrollar el transporte marítimo para el comercio intracomunitario y exterior.

8.5 Los sindicatos deben tomar las medidas apropiadas para:

- a) promover el trabajo en el sector del transporte marítimo;
- b) garantizar a los marinos comunitarios un gran prestigio profesional;
- c) participar en la promoción del sector del transporte marítimo, incluido el de corta distancia.

Bruselas, 15 de diciembre de 2004.

La Presidenta
del Comité Económico y Social Europeo
Anne-Marie SIGMUND