

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamuse, mis käsitleb “merevedude ning meremeeste töölevärbamise ja väljaõppe edendamist”

(2005/C 157/05)

29. jaanuaril 2004. aastal otsustas Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee oma töökorra reegli 29(2) alusel koostada arvamuse teemal “Merevedude ning meremeeste töölevärbamise ja väljaõppe edendamine”.

Transpordi, energia, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon, kes oli vastutav komitee töö eest antud valdkonnas, võttis vastu arvamuse 5. oktoobril 2004. Raportöör oli **hr Chagas**.

Oma 143. 2004 plenaaristungil 15. ja 16. detsembril 2004 (15. detsembri 2004 istungjärgul) võttis Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee vastu järgmise arvamuse 137 häälega, vastu oli 1, erapooletuid oli 5.

1. Sissejuhatus

1.1 1996. aastal organiseerisid Euroopa Komisjon ja EL-i Ministrite Nõukogu eesistujariik Iirimaa Dublinis rahvusvahelise konverentsi “Kas Euroopa Liidu meremees on eriti ohustatud liik?” Konverentsil tõdeti, et Euroopa meremeestel on ülitähtis roll Euroopa laevanduse järjepidevuse seisukohalt. Tehti arvukalt ettepanekuid, et kõrge kvalifikatsiooniga meremehi oleks taas piisavalt. Samal aastal esitas komisjon analüüsi olukorra kohta oma teatises “Uue merestrategia suunas”.⁽¹⁾ Neid muresid kajastati samuti 24. märtsi 1997. aasta resolutsioonis, milles käsitleti uut strateegiat ühenduse laevanduse konkurentsivõime tõstmiseks.⁽²⁾ Euroopa Liidu Ministrite Nõukogu kiitis komisjoni teatise heaks ja tunnistas “*muu hulgas*” positiivsete meetmete vajalikkust, et soodustada ühenduse meremeeste tööühendust.

1.2 Komisjon on Meremeeste väljaõppe ja töölevärbamise teatises⁽³⁾ tõdenud, et viimase kahekümne aasta jooksul on järsult vähenenud hea väljaõppega personali, eriti ohvitseride, juurdekasv. Alates 1980-ndate algusest on nii EL-i laevastik kui ka meremeeste arv EL-is märgatavalt vähenenud. Erandiks on siiski EL-i graafikujärgne reisilaevandus ja laevatööstus, kus opereerivad peamiselt EL-i lipu all sõitvad laevad, mille meeskonnas on ülekaalus EL-i kodanikud. Laevandus, liikmesriigid ja komisjon on mitmel korral puudutanud EL-i meremeeste arvu vähenemise ja kõrgelt kvalifitseeritud meremeeste puuduse küsimust, kuid abistavad meetmed antud olukorra peatamiseks ja parandamiseks ei ole eriti tulemusi andnud.

1.3 Arvukates analüüsid ja teadusuuringutes on püütud kindlaks määrata ja tegeleda EL-i meremeeste hulga vähenemise probleemiga. Nende hulka kuuluvad:

— 1996. aasta uuring, mis käsitleb merendusega seotud elukutseid Euroopa Liidus (rahastajaks komisjon);

⁽¹⁾ K(96) 81 (lõplik) 8.4.1997

⁽²⁾ EÜT C 109, 8.4.1997, lk 1

⁽³⁾ K(2001) 188 (lõplik) 6.4.2001, EMSK arvamuse: EÜT C 80, 3.4.2002, lk 9

— 1998. a. FST/ECSA ühisuuring (rahastajaks komisjon)⁽⁴⁾;

— uurimisprojektid METHAR⁽⁵⁾ ja METNET⁽⁶⁾ (mõlemate rahastajaks Euroopa Komisjon vastavalt 4. ja 5. raamprogrammi raames transpordi teadusuuringute ja tehnoloogia arendamist käsitlevale programmile).

1.4 2000. a. aprillis avaldatud BIMCO/ISF 2000. a. tööjõu uuendatud aruanne⁽⁷⁾ on tõenäoliselt tänaseni kõige põhjalikum uuring kaubalaevadel töötavate meremeeste pakkumise ja nõudluse osas. Hinnanguliselt on puudu 16 000 ohvitseri ehk 4 % tööjõust. Sõltuvalt kasvust, tööjõu komplekteerimise oskusest, kadudest ja väljaõppest ning pärast tundlikkusanalüüsi prognoositakse aastaks 2010 kas ohvitseride umbes 11 % ülejääki või 24 % puudujääki. On oodata, et järgmised uuendatud andmed 2005. aastal tõenäoliselt viitavad puudujäägile. Vastavalt FST/ECSA 1998. a. ühisuuringule⁽⁸⁾ puudutab EL-i tötisemalt hinnanguliselt umbes 13 000 ohvitseri puudujääk 2001. aastal ja selle näitaja suurenemine ca 36 000 ohvitserini aastal 2006.

1.5 Transpordiosakonna, Veeteedeameti ja Mereühingu poolt tellitud ja Cardiffi Ülikooli poolt Ühendkuningriigis läbi viidud hiljutise uuringu⁽⁹⁾ käigus leiti, et märkimisväärselt on puudus hea kvalifikatsiooniga meremeestest, et täita töökohad Ühendkuningriigi mereettevõtetes maismaal.

⁽⁴⁾ Allikas: Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu (FST) ja Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ühisuuring: “EL-i meremeeste tööühenduse võimaluste parandamine: uurimus meremeeste väljaõppe ja hariduse põhieesmärkidest” (1998)

⁽⁵⁾ METHAR: Merehariduse ja praktilise mereväljaõppe harmoniseerimine EL-is

⁽⁶⁾ METNET: Meremeeste väljaõppe ja koolitusvõrgustik

⁽⁷⁾ BIMCO (Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu)/ISF (Rahvusvaheline Laevandusföderatsioon) 2000. a. tööjõu uuendatud aruanne – Pakkumine ja nõudlus meremeeste järele maailmas – Aprill 2000

⁽⁸⁾ Vt allmärkus 1

⁽⁹⁾ Allikas: Uuring “Ühendkuningriigi majanduse nõudlus meretöö kogemustega inimeste järele 2000”, tellija Ühendkuningriigi Transpordiosakond, Veeteedeamet ja Mereühing ning läbiviija Cardiffi Ülikool.

1.6 Komisjon on tunnistanud, et lähimeresõidud on transpordi süsteemi lahutamatuks osaks.⁽¹⁰⁾ Kuigi on tehtud mitmeid algatusi lähimeresõitude edendamiseks, nimelt merendussektorile riiklikku abi puudutatavate juhiste raames, ei ole see kaasa toonud mingit märkimisväärset paranemist EL-i meremeeste tööhõive osas. Registertonnaži langus on peatunud mõnedes liikmesriikides ning mõned on näinud tõusu. Kuid EL-i meremeeste arv väheneb jätkuvalt.

2. Komisjoni soovitusel meremeeste töölevärbamise ja väljaõppe ning merevedude edendamiseks⁽¹¹⁾

2.1 Olles teadlik, et tööhõive ja väljaõppe osas lasub põhivastutus liikmesriikidel, on komisjon välja toonud ja andnud soovitusi prioriteetse tegevuse osas:

- a) olemasolevate ühenduse ja rahvusvaheliste elu- ja töötingimuste seaduste ning pardatoimingute kvaliteedi õige kohaldamine, et parandada sotsiaalingimusi, mis on vahendiks heade võimetega personali tööle värbamisel ja tööl hoidmisel;
- b) tunnistab suurenenud konkurentsi odavama mitte-EL-i tööjõu osas reisilaevaliikluses Euroopa Liidu piires. Pakkudes lahendust antud probleemile, selgitas vajadust sotsiaalpartnerite samalaadsete abinõude järele;
- c) liikmesriigid ja sotsiaalpartnerid organiseerivad kooskõlastatud teadlikkuse tõstmise kampaaniaid rahvuslikul ja Euroopa tasandil, et taastada mereveonduse maine ning anda noortele teavet karjäärivõimaluste ja mõju kohta laevanduses;
- d) laevaomanikud uurivad võimalusi, et parandada elu- ja töötingimusi, kaasa arvatud ametisõidud ja töötasu;
- e) kindlustada kõrge kvaliteediga merendusõppe säilimine EL-is, kusjuures liikmesriigid ja sotsiaalpartnerid kindlustavad piisava arvu väljaõppekohti laevadel;
- f) liikmesriigid ja sotsiaalpartnerid uurivad ja kasutavad ühenduse vahendite poolt pakutavaid võimalusi merendusala väljaõppe rahastamiseks;
- g) tunnistasid, et ühendus võib toetada mereveonduse pingutusi vähendada praegust meremeeste puudujääki EL-is, rahastades mitmeid selleks loodud uuringuprojekte 6. raamprogrammi kaudu.

2.1.1 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee avaldas arvamust,⁽¹²⁾ et kõik need kellele komisjoni teatis meremeeste väljaõppe ja värbamise kohta oli suunatud, peaksid hoolikalt tähele panema antud soovitusi. Eriti vihjati seejuures liikmesriikidele, et nad täielikult kasutaksid merevedudele suunatud riiklikku abi ja teisi olemasolevaid EL-i abivahendeid. Komitee juhtis tähelepanu vajadusele parandada elu- ja töötingimusi pardal, ratifitseerida ja jõustada asjakohased rahvusvahelised standardid ning vajaduse korral võtta tarvitusele abinõud, et reklaamida laevandusala elukutsete ühiskondlikku tähtsust, mainet ja tööalast rahulolu. Komitee juhtis tähelepanu ka liikmesriikide ja sotsiaalpartnerite koostöövajadusele elukutse reklaamimisel ja edendamisel.

2.2 Olles teadlik, et merevedude osas lasub põhivastutus liikmesriikidel, on komisjon välja toonud ja andnud soovitusi esmategevuse osas. Kuigi märkimisväärne rõhk on seejuures lähimeresõidul, ei piirdu meetmed ainult selle sektoriga:

- a) seadusandlikud meetmed sisaldavad liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja/või neist lahkuvate laevade teatud formaalsuste kohta käiva direktiivi rakendamist (Rahvusvaheline Merendusorganisatsioon (IMO) — Rahvusvaheline mereliikluse hõlbustamise konventsioon (FAL)), Marco Polo programmi rakendamist, eri transpordiliikides kasutamiseks sobivate veoühikute standardiseerimist ja ühtlustamist, Mere kiirteed kontseptsiooni rakendamist ning laevanduse keskonnategevuse tulemuslikkuse parandamist;
- b) tehnilised meetmed sisaldavad Lähisõitude tolliprotseduuride juhendit, takistuste avastamist ja kõrvaldamist, et muuta lähisõidud edukamaks, rahvuslike taotluste lähendamist ja ühenduse tolliprotseduuride arvestamist ning teadus- ja tehnoloogilist arengut;
- c) operatiivmeetmete alla kuuluvad ühtsed teeninduspunktid, lähisõitude kontaktisikute ülitähtsa osa kindlustamine, lähisõitude edendamiskeskuste eduka töötamise ja juhendamise kindlustamine, lähisõitude propageerimine eduka alternatiivina transpordi osas ning statistilise informatsiooni kogumine.

2.2.1 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee toetas komisjoni teatist oma arvamuses,⁽¹³⁾ mis käsitleb meetmete programmi lähisõitude edendamisel. Komitee juhtis siiski tähelepanu kitsaskohtade kõrvaldamise vajadusele, et lähisõidud võiks areneda intermodaalseks. Muret avaldati mitmete antud probleemiga seonduvate küsimuste kohta. Komitee rõhutas ka rakendatavate meetmete pidevseire tähtsust.

⁽¹⁰⁾ K(2003) 155 (lõplik) 7.4.2003

⁽¹¹⁾ Vt. allmärkus 34

⁽¹²⁾ EMSK arvamus EÜT C 80, 3.4.2002, lk 9

⁽¹³⁾ EMSK arvamus EÜT C 32, 5.2.2004, lk 67

3. Nõukogu soovitud meremeeste töölevärbamise ja väljaõppe ning merevedude edendamiseks

3.1 Nõukogu võttis teadmiseks ⁽¹⁴⁾ “meremeeste väljaõpet ja töölevärbamist” käsitleva komisjoni teatise ⁽¹⁵⁾ üldstruktuuri ja tegevussuunad. Sellega tunnistas ta laevanduse tähtsust maailma- ja ühendusesiseses kaubanduses. Edasi tunnistas ta, et meretransport on kõige efektiivsem, keskkonnasõbralikum ja odavam transpordiviis.

3.2 Tõdedes laevanduse konkureerivat iseloomu, rõhutas nõukogu ka ebakvaliteetse laevanduse vastu võitlemise tähtsust, liitudes nii rahvusvaheliste standarditega kui ka kõrvaldades puudujäägid rahvusvahelises seadusandluses. Seejuures tõsteti esile olemasoleva seadusandluse rakendamise ja jõustamise tähtsust, kaasaarvatud elu- ja töötingimuste õigusaktid, kuna mere-mehed on laeva ohutuse alustalad.

3.3 Eriti tunnustati inimfaktori tähtsust heas laevanduses ning vajadust soodsalt mõjutada avalikku arvamust nii merendusega seotud karjääri maine kui veetluse osas.

3.4 Edasi tunnustati ühenduse suuniste positiivset mõju riikliku abi osas merendussektorile ning nende tähtsust liikmesriikide laevastike konkurentsivõime säilitamisel ja liikmesriikide kinnistusraamatutesse kantud laevade arvu suurendamisel.

3.5 Tunnistades merevedude tähtsust, tõi nõukogu välja ja andis soovitusi “*muu hulgas*” järgnevate eriküsimuste osas:

- a) merendussektorile riiklikku abi puudutavate ühenduse muudetud juhiste kiiret esitamist, et kindlustada konkurentsivõime säilimine ja merendusega seotud teadmiste reklaamimine, samuti ka Euroopa meremeeste tööhõive;
- b) liikmesriikides parandamaks laevanduse mainet;
- c) hea tasemega laevanduse jätkuv edendamine täpsemas vastavuses Rahvusvahelise Merendusorganisatsiooni (IMO) ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) juriidiliste dokumentidega, nagu ka vastavuses ühenduse õigusaktidega lipuriigi laevakontrolli rakendamise (FSI) ja sadamariigi kontrolli (PSC) raamistikus;
- d) võimalus rajada Euroopa kvaliteeditasu süsteem, mis tunnustaks heatasemelisi operaatoreid, kes “*muu hulgas*” peavad kinni ohutusele, meremeeste elu- ja töötingimustele, julgeolekule ning keskkonnakaitsele vastavatest standarditest. See oleks stiimuliks hea tasemega laevanduse edendamisel.

e) tervitas komisjoni kavatsust ette valmistada aruanne ühenduse sisese pädevussertifikaatide tunnustamise protseduuri võimaliku arengu kohta täielikus vastavuses Rahvusvahelise meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste konventsiooni (STCW) nõudmistega;

f) sotsiaalpartnereid kaasa aitama liikmesriikide ja komisjoni jõupingutustele meelitada noori laevandusega seotud elukutsete juurde, kaasaarvatud ahvatlevate töö- ja palgatingimuste loomine. Seejuures ka naiste tööhõive edendamine nii merel kui kaldal;

g) laevaomanikke kindlustama ja säilitama EL-i kodanike jaoks piisavat tööhõive taset oma laevadel ja ettevõtetes. Eriti reklaamida karjääri võimalikkust, rõhutades mobiilsuse, edutamise ja tulevase tööhõive perspektiivi, ning allkirjastades noorte ohvitseride karjäärilepingud. Lisaks parandades töö- ja elutingimusi, kasutades ära moodsaid tehnoloogilisi ja sidevahendeid;

h) töö standarditele viitavate konventsioonide tähtsus, s.t ILO konventsioonid.

4. Euroopa Parlamendi arvamused, mis puudutavad meremeeste töölevärbamist ja väljaõpet ning merevedude edendamist

4.1 Euroopa Parlament on pidevalt pööranud tähelepanu merevedude ja laevandusega seotud elukutsete edendamisele. Eriti aitavad EL-i merelaevanduse arengule otseselt või kaudselt kaasa mitmed ettepanekud, mis on avaldatud EP-i resolutsioonis mereohutuse parandamise kohta (P5_TA_PROV(2004)0350), mis avaldati pärast tankeriga “Prestige” Hispaania Galiitsia ranniku lähedal juhtunud õnnetust. Nende ettepanekute elluviimine tooks kasu nii EL-i laevaomanikele kui meremeestele.

4.2 Muuhulgas peab EMSK aruandes esitatud soovitustest huvipakkuvaks järgmisi:

4.2.1 “[EP] kutsub üles kõikehõlmavale ja sidusale Euroopa merenduspoliitikale, mille eesmärgiks on Euroopa mereohutuse võõndi loomine, ning on seisukohal, et see poliitika peaks põhinema järgmistel meetmetel:

— ebestandardsete aluste keelamine;

— ...

— meremeeste väljaõppe ning elu- ja töötingimuste parandamine ...”

⁽¹⁴⁾ Nõukogu 2515. istung, 5.6.2003, 9686/03 (Presse 146)

⁽¹⁵⁾ Vt allmärkus 1

4.2.2 “[EP] rõhutab, et mereohutuse huvides on oluline maksta meremeestele nende töö väärilist palka ja lõpetada paljudes laevades toimuv üleekspluuteerimine, ning kutsub komisjoni üles töötama selle nimel, et meremehe elukutse standardid ühtlustataks kogu Euroopas ja selle elukutse staatust leiaks väärilise koha seadusandlike meetmete rakendamise teel. Samuti kutsus EP üles koostööle nende eesmärkide nimel IMO raames.”

4.2.3 “[EP] kutsus üles rakendama meetmeid, mis tõstaksid merenduselukutsete prestiiži ning teeksid nad populaarsemaks noorte jaoks jaoks üldse ja eriti Euroopa noorte jaoks.”

5. Üldised märkused ja tähelepanekud

5.1 Euroopa Liidus käimasoleva säästva arengu programmi osana on laevanduse olulisus üldtunnustatud. Merevedude tähtsust märgiti komisjoni Valges raamatus “Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: otsustamise aeg”⁽¹⁶⁾ ning seda on üldjoontes kirjeldatud merenduspoliitika alases dokumendis pealkirjaga “Euroopa Liidu seadusandlus ja merevedude eesmärgid”.⁽¹⁷⁾

5.2 Laevanduse osaks langeb 40,7 % EL-i ekspordi ja impordi väärtusest ja 69,9 % kaalust.⁽¹⁸⁾ Mereriikide puhul on need arvud tunduvalt suuremad. Meretransport on EL-i väliskaubanduses tähtsaim transpordiliik.

5.3 Laevanduse osaks langeb 12 % ühendusesisese kaubanduse väärtusest ja 19,7 % kaalust.⁽¹⁹⁾ Kaugel asuvate saarte ja mõnede muude regioonide puhul on laevanduse osakaal palju kõrgem, eriti Ühendkuningriigi ja Iirimaa puhul, kes sõltuvad majanduslikult peaaegu täielikult merevedudest.

5.4 Elujõuline ja toimiv laevandus aitab kaasa muude transpordi liikide püsima jäämisele. Lisaks edukas laevandus aitab kaasa kogu merendussektori püsimisele laiemalt. Eriti mis puudutab väljaõppinud tööjõu liikumist teenindus-, rahandus-, meelelahutus- ja tootmissektorisse. Samal ajal kui elukutsetevaheline asendus on võimalik, ei ole alternatiivsed väljaõppemeetodid alati soovitatavad ega võimalikud.

5.5 Erinevalt tuleb läheneda reakoosseisule ja ohvitseridele. Laevaomanikud tunduvad eelistavat EL-i ohvitseride, hoolimata kõrgematest tööjõukuludest.

⁽¹⁶⁾ Valge raamat “Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: otsustamise aeg” – Euroopa Komisjon 2001

⁽¹⁷⁾ Merenduspoliitika “Euroopa Liidu seadusandlus ja merevedude eesmärgid” – Euroopa Komisjon 2002

⁽¹⁸⁾ EL-i energia ja transport arvudes. Statistiline taskuraamat 2003 – Euroopa Komisjon

⁽¹⁹⁾ Vt allmärkus 17

5.6 Oluline osa EL-i ohvitseride leiab kogu sektoris rakendust kõrge riskiga ja kõrgelt väärtustatud merendusvaldkondades ning vastutavatel ametikohtadel erinevat liiki alustel. Selliste töötajate kogemus leiab laialdaselt kasutamist nii laevandusfirmades kui laevanduse juhtimises Euroopa Liidus ja väljaspool.

5.7 EL-s registreeritud alustel on EL reakoosseisu liikmed suurel määral asendatud EL väliste meresõitjatega. Järjest enam piirduv EL reakoosseisu rakendamine vaid erialustega, sealhulgas avamere energiasektoris. Selline olukord tuleneb kulude vähendamiseks kasutusele võetud meetmetest laevaomanike poolt, kes otsivad viise tööjõukulude vähendamiseks jätkamaks konkurentsivõimelistena ja/või suurendamaks oma tulusust.

5.8 Üldtunnustatud on tõik, et meresadamad on olulised liikmesriikidevahelist kaubavahetust ja majandusarengut edendavad transpordisõlmed. Meresadamate tähtsust transpordisõlmedena toetavad statistilised andmed on esitatud Euroopa Meresadamate Organisatsiooni aastaaruandes 2003.⁽²⁰⁾ EL-i meresadamad tuginevad suurel määral kõrgesti kvalifitseeritud ja kogenud meremeestele. Kuna lootsi ja sadamakapteni eriala on väga spetsiifiline, leiavad kogenud meremehed rakendust sadamahalduses ja logistikas.

5.9 Oluline osa tulust Euroopa Liidus luuakse laevanduslaste eriteenuste osutamise teel. Lisaks otsesele laevade haldamisele ja opereerimisele tegeldakse ka selliste valdkondadega nagu maaklerlus, juriidilised ja finantsteenused.

5.10 Euroopa Liidus on oluline ka seadmete tootmine, sealhulgas turvaseadmete tootmine laevadele ning meelelahutus-tööstusele. Oluline hulk endisi meremehi on leidnud selles alamsektoris tööd nii arenduse kui müügi alal.

5.11 Laevaehitus on oluline mitme liikmesriigi ja regiooni jaoks, kuigi konkurents sellel alal on suur, eriti Kaug-Ida riikide poolt. Nüüd on peamine tähelepanu pööratud sõjalaevadele, kruiisilaevadele ja eriliselt spetsialiseeritud alustele. Aktiivselt on asutud tegelema ka laevaremondiga ning avamere energiasektori varustamisega.

5.12 Märkatav on nõudlus kõrgesti spetsialiseeritud ja kogenud meremeeste järgi ka EL-i liikmesriikide juhtorganites. Selline personal on oluline, tagamaks aluste adekvaatset FSI ja PSC järelevalvet, mis kindlustab inimelude ohutuse ja merekeskkonna kaitset.

⁽²⁰⁾ Euroopa Meresadamate Organisatsiooni aastaaruanne 2003

5.13 Ühenduse merekoolid annavad kõrgetasemelist haridust ja väljaõpet väljastpoolt EL-i tulnud õpilastele, aidates nii kaasa navigatsiooniohutusele, inimeste ohutusele ning merekeskkonna kaitsele.

5.14 Kõrgelt kvalifitseeritud ja kogenud EL-i meremehed on otsitud töajõud merenduse infrastruktuuri ja teenustega seotud alamsektorite säästva arengu tagamiseks. ECSA/ETF (ETF — Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon) on teinud ühise ettepaneku projekti ⁽²¹⁾ kohta, mis käsitleb karjäärivõimalusi laevanduses ning mis on vastu võetud ja mille kokkuvõtted peaksid olema kättesaadavad 2005. aasta vältel.

5.15 Tõendust ei leia arvamuse, nagu ei tahaks noored EL-i kodanikud siduda oma karjääri laevandusega. Laevanduses leiduvad karjäärivõimalusi pakuvad reklaamikampaaniad toovad alati kaasa hulgaliselt soovivaldusi.

6. Merenduselukutsed

6.1 Tuntud on tõik, et töajõud vananeb järjest ning et praegu töötavate meremeeste asendamiseks juurdetulevatest ei piisa. Eriti kehtib see vanemohvitseride kohta, kes ei leia raketust mitte ainult EL-i lipu all sõitvatel laevadel, vaid on nõutud ka muude riikide lippude all sõitvatel alustel. Arvestades selliste spetsialistide väljaõppeks ning kogemuste omandamiseks kuluvat aega on selge, et mõnedes liikmesriikides on olukord muutumas kriitiliseks.

6.2 Erinevates liikmesriikides tundub merendusala karjäär olevat erineva külgetõmbejõuga. See võib tuleneda erinevast majandusolukorrast, geograafilisest asukohast või kultuurist.

6.3 On avaldatud arvamust, et noored ei taha enam veeta pikki perioode merel, kuna see ei rahulda neid sotsiaalses ega rahanduslikus mõttes. Kuid samas pakuvad vähesed elukutsed sarnaseid pikki puhkuseperioode, mille jooksul on võimalik tegelda oma hobide ja reisimisega.

6.4 On olemas empiiriline tõendusmaterjal Ühendkuningriigi selle kohta, et tõhusa reklaamikampaania olemasolu korral, mis kutsus esile kasvava teadlikkuse karjäärivõimaluste kohta laevanduses, leidub küllaldasel arvul noori, kes nendest võimalustest kinni haaravad.

6.5 Merenduse infrastruktuuri jätkusuutlikkuse huvides ning osana merendusega seotud elukutseid reklaamivast kampaaniast on oluline pakkuda noortele karjääri asemel merel karjääri laevanduses. Nii on võimalused selgemini väljendatud ning

väheneb noorte ja vanemate vastumeelsus karjääri suhtes antud sektoris.

6.6 Merendusaridus ja -väljaõpe peavad peale vastavuse STCW-konventsioonile ja ISM-koodeksi (rahvusvaheline ohutuse korraldamise koodeks) tingimustele garanteerima kursuste ajakohasuse, vastama valdkonna nõuetele ning tagama töötajate tehnoloogilise paindlikkuse.

6.7 Kalanduses ja sõjalaevadel töötavad meremehed moodustavad laevanduse jaoks kasuliku, kuid piiratud töajõureservi. Kuna nii kalandus kui EL-i liikmesriikide merejõud kahanevad pidevalt, väheneb ka nende arv, kes võiksid merendussektoris tööd leida kas siis merel või kaldal. EL-i kalapüügiaru oluline vähenemine ei anna samuti olulist lisa, kuna töajõud vananeb.

6.8. EL reakoosseisu säilitamine on oluline ka Euroopa merendusala oskuste baasi säilitamiseks. Lisaks võivad nad piisava väljaõppe korral olla väärtuslikuks allikaks ohvitseride ametikohadele värbamisel.

7. Meretransport

7.1 On teada, et liikmesriikides on tehtud mitmeid lähisõite soodustavaid algatusi. Paljuski on need aga veel lapsekingades ning nende mõju kindlaks määramata. Liikmesriikidevaheline koostöö tundub olevat ebapiisav. Algatused nagu "Mere kiirteed" on laevanduse profiili suurendamiseks kasulikud. Kõik liikmesriigid tuleb koostöömeetmesse hõlmata, kasutamaks meretransporti võimalikult paremini ära.

7.2 Tunnustades, et riigiabi suunised toetusmeetmete osas laevandusele on küll olulised liikmesriikidevahelise ausa ning suurenenud konkurentsi tagamiseks, võib olla selliste meetmete tõhusus kaheldav, arvestades EL-i meremeeste tööhõive pidevat kahanemist.

7.3 On olemas tõendusmaterjali, mis näitab, et mõned liikmesriigid ei kasuta täielikult ära riigiabi vahendeid. Tundub isegi, et puudub tahe muutusteks seal, kus on olemas piirangud või neid arvatakse olemas olevat.

7.4 Kuigi laevanduse edendamine kuulub liikmesriikide vastutusalasse, tundub keske koordineerimise puudumine arengut takistavat. Selle tulemusena on algatustel nagu Marco Polo või Mere kiirteede projektid, mis on mõeldud lähisõitude soodustamiseks, ei ole neil olnud aega mõju avaldamiseks.

⁽²¹⁾ Ettepanek ECSA/ETF ühise projekti kohta, mis käsitleb karjäärivõimalusi laevanduses aastal 2004

8. Soovitused

8.1 Komisjon peab tegutsema olukorrale vastavalt ja andma soovitused:

- a) hinnata liikmesriikides olemasolevaid merevedude edendamiseks mõeldud meetmeid;
- b) hinnata liikmesriikides olemasolevaid meremeeste töölevõtmist ja väljaõpet soodustavaid meetmeid;
- c) hinnata merendusinfrastruktuuri ning sellega seonduvate majandusarude säilimiseks vajalik EL-i meremeeste arv;
- d) uurida olemasolevate riigiabi vahendite toimivust ja piisavust 1. sertifikaaditaseme osas. Lisaks uurida varusid väljaõppeüli 2. ja 3. STCW sertifikaaditaseme osas, mis käsitleb teenindust/väljaõpet töötamiseks laeva pardal;
- e) tagama, et prioriteedid oleks paigas selliselt, mis aitaks kaasa EL-i kodanike meremeestena töölevõtmise, väljaõppe ja kinnihoidmise osas.

8.2 Liikmesriigid peavad tegutsema olukorrale vastavalt ja andma soovitused:

- a) tagamaks, et põhilised ILO ja nendega seotud IMO konventsioonid ning EL-i direktiivid viidaks ellu, võimaldamaks adekvaatseid töö- ja elutingimusi;
- b) tagamaks adekvaatne rahaline toetus väljaõppe alal, kasutades võimalikult ära olemasolevaid riigiabi suuniseid. Vajadusel tuleb hõlmata sotsiaalkindlustuse ja maksupoliitika meetmeid;
- c) märkimaks ära kõik edasised meetmed, mis on vajalikud EL-i meremeeste töölevõtmise ja väljaõppe soodustamiseks;
- d) tegemaks koostööd sotsiaalpartneritega tõhusate reklaamikampaaniate juurutamiseks, et julgustada noorsugu siduma oma eluteed karjääriga laevanduses;
- e) tagamaks vastavate rahaliste vahendite olemasolu kvaliteetseks merendusalasest hariduseks/väljaõppeks;
- f) julgustamaks laialdasemat toetust meremeeste väljaõppele;
- g) tagamaks vajalikku transpordi infrastruktuuri, et soodustada ja laiendada laevanduse kasutamist;

h) soodustamaks merevedude kui keskkonnasõbraliku transpordiliigi kasutamist;

- i) tagamaks strateegilisel ja majanduslikul otstarbel kasutatavate laevade laialdast valikut;
- j) tagamaks, et ei rakendataks meremehe elukutset kriminaliseerivaid meetmeid ning kõrvaldamaks praegused meetmed, mis taotlevad meremeeste kriminaliseerimist, eriti kaptenite osas.

8.3 Euroopa Parlament ja Nõukogu peavad:

- a) kaasa aitama komisjoni ettepanekute elluviimisele merevedude edendamise osas;
- b) kaasa aitama komisjoni ettepanekute elluviimisele meremeeste töölevõtmise ja väljaõppe edendamise osas;
- c) jälgima komisjoni merevedusid soodustavat tegevust;
- d) jälgima komisjoni meremeeste töölevõtmist ja väljaõpet puudutavat tegevust.

8.4 Laevaomanikud peaksid:

- a) tagama piisav tööhõive ja sotsiaalingimused, et julgustada kõrgelt kvalifitseeritud EL-i meremeeste töölevõtmist ja tööl hoidmist;
- b) taotlema kõrge kvalifikatsiooniga isikute töölevõtmist ja neile vastava väljaõppe tagamist;
- c) kindlustama EL-i vanemohvitseridele väljaõppe ja piisava arvu töökohti;
- d) uurima laevanduse arengumeetmeid EL-i sise- ja väliskaubanduse tarvis.

8.5 Ametiühingud peavad rakendama meetmeid:

- a) soodustamaks laevandusalaseid karjäärivõimalusi;
- b) taotlemaks EL-i meremeeste kõrge professionaalse staatuse tagamist;
- c) suurendamaks osalust laevanduse populariseerimises, sealhulgas lähisõitute osas.

Brüssel, 15. detsember 2004.

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee

president

Anne-Marie SIGMUND