

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o spodbujanju pomorskega prometa ter zaposlovanju in usposabljanju pomorščakov (mnenje na lastno pobudo)

(2005/C 157/05)

Evropski ekonomsko-socialni odbor je 29. januarja 2004 sklenil, da v skladu s členom 29(2) svojega poslovnika na lastno pobudo pripravi mnenje o: spodbujanju pomorskega prometa ter zaposlovanju in usposabljanju pomorščakov.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, ki je bila odgovorna za pripravo dela Odbora v zvezi s to tematiko, je sprejela mnenje 5. oktobra 2004. Poročevalec je bil **g. Chagas**.

Na svojem 413. plenarnem zasedanju dne 15. in 16. decembra 2004 (seja z dne 15. decembra 2004) je Evropski ekonomsko-socialni odbor sprejel to mnenje s 137 glasovi za, 1 proti in 5 vzdržanimi.

1. Uvod

1.1 Leta 1996 sta Evropska komisija in irsko predsedstvo Sveta ministrov EU v Dublinu organizirala mednarodno konferenco z naslovom Ali je pomorščak Evropske Unije ogrožena vrsta? Konferenca je potrdila, da so bili evropski pomorščaki bistvenega pomena za trajnost evropske pomorske industrije. Pripravljenih je bilo več predlogov za obnovitev dovolj številnih, visoko usposobljenih pomorščakov. Komisija je istega leta predstavila analizo v svojem sporočilu Na poti k novi strategiji za pomorstvo⁽¹⁾. To je bilo izraženo tudi v resoluciji z dne 24. marca 1997 o novi strategiji za povečanje konkurenčnosti ladijskega prometa Skupnosti⁽²⁾. Svet ministrov Evropske unije je potrdil sporočilo Komisije in med drugim priznal, da so potrebni učinkoviti ukrepi za povečanje zaposlenosti pomorščakov Skupnosti.

1.2 Komisija je v Sporočilu o usposabljanju in zaposlovanju pomorščakov⁽³⁾ ugotovila, da se je ponudba ustrezno usposobljenega osebja, zlasti častnikov, v zadnjih dveh desetletjih močno zmanjšala. Od začetka 80. let prejšnjega stoletja se je izrazito zmanjšalo tako ladjevje kot število pomorščakov EU. Izjema je prevoz s potniškimi ladjami in trajekti na rednih linijah v EU, ki ga še naprej v glavnem izvajajo plovila pod zastavo EU, katerih posadke sestavljajo predvsem državljani EU. Industrijske panoge, države članice in Komisija so večkrat obravnavale vprašanje zmanjševanja števila pomorščakov EU skupaj s pomanjkanjem ustrezno usposobljenih pomorščakov, vendar so bili ukrepi, določeni za ustavitev in preusmeritev trenda upadanja, v glavnem neučinkoviti.

1.3 Izvedene so bile številne študije in raziskovalni projekti, ki so skušali ugotoviti in raziskati problem upadanja števila pomorščakov EU. Sem spadajo:

— študija iz leta 1996 o pomorskih poklicih v Evropski uniji (ki jo je financirala Komisija);

⁽¹⁾ COM(96) 81, final z dne 8.4.1997

⁽²⁾ UL C 109, 8.4.1997, str. 1

⁽³⁾ COM(2001) 188, final z dne 6.4.2001. Mnenje EESO: UL C 80, 3.4.2002, str. 9

— skupna študija FST/ECSC leta 1998 (ki jo je financirala Komisija)⁽⁴⁾;

— raziskovalni projekt METHAR⁽⁵⁾ in raziskovalni projekt METNET⁽⁶⁾ (oba je financirala Evropska komisija na podlagi programa RTR za promet iz 4. oziroma 5. okvira).

1.4 Posodobljeno poročilo o delovni sili iz leta 2000⁽⁷⁾, ki sta ga aprila 2000 objavila BIMCO/ISF, je verjetno najbolj izčrpna študija svetovne ponudbe in povpraševanja po pomorščakih za trgovsko mornarico do danes. Po njeni oceni primanjkuje 16.000 častnikov ali 40 % delovne sile. Po izvedeni občutljivostni analizi napovedi za leto 2010 kažejo približno 11-odstotni presežek častnikov ali 24-odstotni primanjkljaj, odvisno od rasti, usposobljenosti posadk, osipa in povečanega usposabljanja. Naslednja posodobitev, ki se pričakuje leta 2005, bo verjetno pokazala primanjkljaj. Po podatkih iz skupne študije FST/ECSC iz leta 1998⁽⁸⁾ je EU resneje prizadeta, saj znaša njen ocenjeni primanjkljaj približno 13.000 častnikov v letu 2001, leta 2006 pa naj bi se povečal na približno 36.000 častnikov.

1.5 Nedavna študija⁽⁹⁾, ki jo je v Združenem kraljestvu po naročilu ministrstva za promet, zbornice za pomorstvo in pomorskega društva Marine Society izvedla Univerza v Cardiffu, je pokazala velik primanjkljaj števila ustrezno usposobljenih pomorščakov, ki so v Združenem kraljestvu na voljo za zapolnitev delovnih mest v pomorskih zaposlitvah na kopnem.

⁽⁴⁾ Vir: skupna študija Federacije sindikatov delavcev v prometu Evropske unije (FST) in Združenja ladjarjev Evropske skupnosti (ECSCA): „Izboljšanje možnosti za zaposlitev pomorščakov EU: Poizvedovanje za določitev prednostnih nalog pri usposabljanju in izobraževanju pomorščakov“ (1998)

⁽⁵⁾ METHAR: uskladitev evropskih programov pomorskega izobraževanja in usposabljanja

⁽⁶⁾ METNET: tematska mreža o pomorskem izobraževanju in usposabljanju ter mobilnosti pomorščakov

⁽⁷⁾ Posodobljeno poročilo BIMCO (Baltiški in mednarodni svet za pomorstvo)/ ISF (Mednarodna federacija za pomorski promet) o delovni sili – povpraševanje in ponudba pomorščakov – april 2000

⁽⁸⁾ Glej opombo 4

⁽⁹⁾ Vir: študija z naslovom „Zahteve gospodarstva Velike Britanije po ljudeh z delovnimi izkušnjami iz pomorstva v letu 2003“, ki jo je naročilo ministrstvo za promet, zbornica za pomorstvo in pomorsko društvo Marine Society v Združenem kraljestvu, izvedla pa Univerza v Cardiffu

1.6 Komisija je priznala, da je ladijski promet sestavni del komunikacijske infrastrukture⁽¹⁰⁾. Čeprav so bile za pospeševanje pomorskega prometa sprejete številne spodbude, te niso prinesle bistvene izboljšave pri zaposlovanju pomorščakov EU. Registrska tonaža EU se je prenehala zmanjševati v nekaterih državah članicah, nekatere so zabeležile celo povečanje. Vendar število pomorščakov EU še naprej upada.

2. Priporočila Komisije za spodbujanje zaposlovanja in usposabljanja pomorščakov ter pospeševanje pomorstva⁽¹¹⁾

2.1 Komisija je ob potrditvi, da sta zaposlovanje in usposabljanje dve vprašanji, za kateri so v glavnem odgovorne države članice, določila in pripravila priporočila za naslednje prednostne ukrepe:

- a) pravilna uporaba veljavne zakonodaje Skupnosti in mednarodne zakonodaje o življenjskih razmerah in delovnih pogojih ter kakovosti dela na ladji, da se izboljšajo socialne razmere kot sredstvo za zaposlitev in zadržanje vrhunsko usposobljenega osebja;
- b) priznanje povečane konkurence cenejše delovne sile iz držav, ki niso članice EU, na rednih potniških in trajektnih linijah v Evropski uniji. Med iskanjem rešitve tega vprašanja je treba opredeliti potrebo po vzporednih dogovorih s socialnimi partnerji;
- c) države članice in socialni partnerji organizirajo usklajene dejavnosti za spodbujanje zavesti na nacionalni in evropski ravni, da se povrne ugled sektorju pomorskih prevozov in mladim zagotovi podatke o možnostih in posledicah pomorskega poklica;
- d) ladjarji raziščejo možnosti za izboljšanje življenjskih razmer in delovnih pogojev, vključno z delovnim časom in plačilom;
- e) zagotoviti ohranitev visokokakovostnega sistema pomorskega usposabljanja v EU, države članice in socialni partnerji pa zagotovijo zadostno število mest za usposabljanje na ladjah;
- f) države članice in socialni partnerji raziščejo in izkoristijo možnosti, ki jih dajejo instrumenti Skupnosti za finančno podporo pomorskega usposabljanja;
- g) priznati, da Skupnost lahko podpre prizadevanja te gospodarske panoge za preobrnitev trenutnega pomanjkanja pomorščakov v EU s sponzoriranjem številnih priložnostnih raziskovalnih projektov prek šestega okvirnega programa.

2.1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor je izrazil mnenje⁽¹²⁾, da se morajo vsi tisti, katerim je bilo namenjeno sporočilo Komisije o usposabljanju in zaposlovanju pomorščakov, temeljito seznaniti z njegovimi priporočili. Zlasti je pozval države članice, da v celoti izkoristijo državne pomoči za pomorski promet in druge veljavne ukrepe pomoči EU. Odbor je opozoril, da je treba izboljšati življenjske razmere in delovne pogoje na ladjah, ratificirati in uveljavljati ustrezne mednarodne standarde in po potrebi sprejeti ustrezne ukrepe za povečanje socialnega zadovoljstva, ugleda in zadovoljstva na delovnem mestu v pomorskih poklicih. Odbor je tudi opozoril, da morajo države članice in socialni partnerji sodelovati pri spodbujanju tega poklica.

2.2 Komisija je ob potrditvi, da je pomorski promet vprašanje, za katerega so v glavnem odgovorne države članice, določila in pripravila priporočila za prednostne ukrepe. Čeprav je bil bistven poudarek na prevozih po morju na kratkih razdaljah, ukrepi niso omejeni samo na to področje:

- a) zakonodajni ukrepi vključujejo izvajanje direktive o določenih formalnostih za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali iz njih izplujejo (IMO-FAL), izvajanje Marca Pola, standardizacijo in usklajevanje intermodalnih nakladalnih enot, pomorske avtoceste in izboljšanje okoljske učinkovitosti ladijskega prometa;
- b) tehnični ukrepi vključujejo Priročnik o carinskih postopkih za prevoze po morju na kratkih razdaljah, ugotavljanje in odpravljanje ovir, ki preprečujejo, da bi bili prevozi po morju na kratkih razdaljah uspešnejši, usklajevanje nacionalnih prijav in uvajanje računalnikov v carinske postopke Skupnosti ter raziskovalno dejavnost in tehnološki razvoj;
- c) operativni ukrepi vključujejo poslovalnice, kjer se vse ureja na enem mestu (One-Stop Administrative Shops), ki zagotavljajo ključno vlogo kontaktnih točk za prevoze po morju na kratkih razdaljah, ki zagotavljajo dobro delovanje centrov za spodbujanje prevozov po morju na kratkih razdaljah in napotitev vanje, ki krepijo ugled prevozov po morju na kratkih razdaljah kot uspešne možnosti prevoza ter spodbujajo zbiranje statističnih podatkov.

2.2.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor je podprl sporočilo Komisije v mnenju⁽¹³⁾ o programu ukrepov za spodbujanje prevozov po morju na kratkih razdaljah. Vendar je Odbor opozoril na potrebo po odpravljanju ozkih grl, kar bo omogočilo, da bodo prevozi po morju na kratkih razdaljah lahko postali intermodalni. Izrazil je svojo zaskrbljenost v zvezi s številnimi, s tem povezanimi vprašanji. Odbor je tudi poudaril pomen nenehnega spremljanja izvajanja ukrepov, ki jih je treba sprejeti.

⁽¹⁰⁾ COM(2003) 155, final z dne 7.4.2003.

⁽¹¹⁾ Glej opombo 3

⁽¹²⁾ Mnenje EESO UL C 80 z dne 3.4.2002, str. 9

⁽¹³⁾ Mnenje EESO UL C 32 z dne 5.2.2004, str. 67.

3. Priporočila Sveta za spodbujanje zaposlovanja in usposabljanja pomorščakov ter pospeševanje pomorstva

3.1 Svet je potrdil ⁽¹⁴⁾ splošno sestavo in politične usmeritve iz Sporočila Komisije o usposabljanju in zaposlovanju pomorščakov ⁽¹⁵⁾. Hkrati je potrdil pomen ladijskega prometa v svetovni trgovini in trgovini med državami Evropske skupnosti. Nadalje je potrdil, da je pomorski promet najbolj učinkovit, okolju prijazen in poceni način prevoza.

3.2 Svet je ob priznanju konkurenčne narave ladijskega prometa tudi poudaril pomen preprečevanja podstandardnega ladijskega prometa, tako z vključitvijo mednarodnih standardov kot z zapolnitvijo vrzeli v mednarodni zakonodaji, s tem pa je poudaril pomen izvajanja in uveljavljanja ustrezne zakonodaje, vključno z zakonodajo, ki se nanaša na življenjske razmere in delovne pogoje, saj so pomorščaki temelj varnosti na ladjah.

3.3 Posebej je potrdil pomen človeškega dejavnika za kakovost ladijskega prometa in potrebo po pozitivnem vplivu na javno mnenje tako glede ugleda kot glede privlačnosti pomorstva kot poklica.

3.4 Nadalje je potrdil ugoden učinek smernic Skupnosti za državno pomoč na področju pomorstva ter njihovega pomena pri ohranjanju konkurenčnosti ladjevja držav članic in povečanju števila plovil, vpisanih v registre držav članic.

3.5 Svet je ob priznanju pomena pomorskega prometa med drugim določil in sprejel priporočila za naslednja posebna vprašanja:

- a) čimprejšnja priprava popravljenih smernic Skupnosti za državno pomoč na področju pomorstva, da se zagotovi ohranjanje konkurenčnosti ter širjenje pomorskega znanja in spodbujanje zaposlovanja evropskih pomorščakov;
- b) povečanje ugleda ladijskega prometa v državah članicah;
- c) nadaljnje spodbujanje kakovostnega ladijskega prometa s strožjim upoštevanjem pravnih instrumentov Mednarodne pomorske organizacije (IMO) in Mednarodne organizacije dela (ILO) kakor tudi zakonodaje Skupnosti v okviru izvajanja nadzora države zastave in pristanišča (Flag State Implementation — FSI, Port State Control — PSC).
- d) preučitev možnosti za vzpostavitev evropskega sistema priznanj za kakovost, ki bo priznal kakovostne prevoznike, ki bodo med drugim upoštevali standarde varnosti, življenjske razmere in delovne pogoje za pomorščake ter varnost in varstvo okolja kot pobudo za spodbujanje kakovostnega ladijskega prometa;

- e) odobravanje namere Komisije, da zagotovi poročilo o možnem razvoju posebnih postopkov za priznavanje spričeval o usposobljenosti v okviru Skupnosti na podlagi upoštevanja zahtev STCW (standardov za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov);
- f) spodbujanje socialnih partnerjev, da si skupaj z državami članicami in Komisijo prizadevajo za pritegnitev mladih v pomorski poklic, vključno z ustvarjanjem privlačnih delovnih pogojev in plač. Sem je treba prišteti tudi spodbujanje zaposlovanja žensk, tako na morju kot na kopnem;
- g) pozvati ladjarje, da zagotovijo in ohranijo zadovoljivo raven zaposlovanja državljanov EU na svojih ladjah in v svojih podjetjih. Sem spada zlasti promocija poklica z možnostmi za mobilnost, napredovanje in zaposlitev v prihodnje s podpisom delovnih pogodb z mladimi častniki. To mora dopolnjevati izboljšanje delovnih pogojev in življenjskih razmer s tem, da se izkoristijo sodobna tehnološka in komunikacijska sredstva;
- h) pomen konvencij o delovnih standardih, npr. konvencije ILO.

4. Mnenja Evropskega parlamenta o spodbujanju zaposlovanja in usposabljanja pomorščakov ter pospeševanja pomorstva

4.1 Evropski parlament je večkrat obravnaval vprašanje spodbujanja pomorskega prometa in pomorskih poklicev. Zlasti v svoji zadnji resoluciji o izboljšanju varnosti na morju (P5_TA_PROV(2004)0350), ki je sledila nesreči tankerja Prestige na španski obali Galicije, je navedel številne predloge, ki bi, če bi se uresničili, bistveno prispevali, bodisi neposredno bodisi posredno, k spodbujanju ladijskega prometa EU, od česar bi imeli koristi tako ladjarji EU kot njeni pomorščaki.

4.2 Med drugimi je EESO z zanimanjem sprejel na znanje naslednja priporočila, ki jih vsebuje omenjeno poročilo:

4.2.1 „[EP] poziva k celoviti in povezovalni pomorski politiki, ki bi imela za cilj oblikovanje evropskega območja varnosti v pomorskem prometu, in meni, da bi morala ta politika temeljiti na naslednjih ukrepih:

— prepoved podstandardnih plovil;

— ...

— izboljšanje življenjskih razmer in delovnih pogojev ter usposabljanja pomorščakov...“

⁽¹⁴⁾ 2515. zasedanje Sveta 5.6.2003, 9686/03 (Presse 146)

⁽¹⁵⁾ Glej opombo 3

4.2.2 „[EP] poudarja, da je za varnost na morju bistveno, da pomorščaki prejemajo plačo, ki ustrezno ovrednoti njihovo delo, in da je treba dokončno odpraviti prekomerno izkoriščanje, ki še obstaja na mnogih ladjah; poziva Komisijo, da si v evropskem merilu s pravnimi sredstvi prizadeva za uskladitev tega poklica in njegov višji status ter da v ta namen deluje v okviru IMO“.

4.2.3 „[EP] poziva k sprejetju ukrepov, da se poveča ugled pomorskih poklicev in se jih naredi privlačnejše za mlade na splošno, zlasti pa za mlade Evropejce.“

5. Splošne pripombe in ugotovitve

5.1 Ugotavlja se, da ima ladijski promet pomembno vlogo kot sestavni del potekajočega programa trajnostnega razvoja v okviru EU. Pomen pomorskega prometa je bil določen v beli knjigi Komisije z naslovom Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev ⁽¹⁶⁾ in opisan v dokumentu o pomorski politiki z naslovom Zakonodaja Evropske unije in cilji pomorskega prometa ⁽¹⁷⁾.

5.2 Z ladijskim prometom se prepelje po vrednosti 40,7 % in po masi 69,9 % izvoza/uvoza EU ⁽¹⁸⁾. Ta odstotek je še bistveno višji za države članice z otoško lego. Pomorski promet je najpomembnejši način prevoza za zunanjo trgovino EU.

5.3 Z ladijskim prometom se prepelje po vrednosti 12 % in po masi 19,7 % blagovne menjave med državami članicami Evropske skupnosti ⁽¹⁹⁾. Za odmaknjene otoke in nekatere regije je ta odstotek še bistveno višji, zlasti za Združeno kraljestvo in Irsko, ki sta glede svoje gospodarske blaginje in napredka skoraj v celoti odvisni od pomorskega prometa.

5.4 Trden in močan sektor pomorskih prevozov prispeva k ohranjanju drugih oblik prevozov. Razen tega uspešnost ladijskih prevozov podpira vzdrževanje in blaginjo celotnega pomorskega sektorja. Zlasti je treba izpolniti zahtevo po visoko usposobljenih pomorščakih, da se preselijo v storitveni, finančni, pristočasni in proizvodni podsektor. Medtem ko obstaja možnost nekaterih elementov nadomestitve, nadomestne metode usposabljanja niso vedno zaželeni ali možni.

5.5 Treba je razlikovati med mornarji in častniki. Zdi se, da ladjarji kljub višjim stroškom dela raje zaposlujejo častnike EU.

⁽¹⁶⁾ Bela knjiga „Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev“ –Evropska komisija 2001

⁽¹⁷⁾ Pomorska politika „Zakonodaja Evropske unije in cilji za pomorski promet“ –Evropska komisija 2002

⁽¹⁸⁾ EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2003 – Evropska komisija

⁽¹⁹⁾ Glej opombo 16

5.6 Veliko število častnikov EU, zaposlenih na morju, dela na zelo tveganih območjih visoke vrednosti na višjih položajih po vsem sektorju in na različnih ladjah na morju. Izkušnje teh posameznikov izčrpno uporabljajo tako v ladjarskih družbah kot pri upravljanju ladjeva v EU in zunaj nje.

5.7 Mornarje EU so na plovilih, registriranih v EU, v velikem številu nadomestili pomorščaki iz držav, ki niso članice EU. Povečano zaposlovanje mornarjev EU je omejeno samo na posebna plovila, vključno s tistimi v energetskega sektorja na morju. To je posledica ukrepov za znižanje stroškov, ki so jih sprejeli ladjarji za znižanje svojih stroškov delovne sile, tako da bi ostali konkurenčni in/ali povečali svojo rentabilnost.

5.8 Priznava se, da so obmorska pristanišča pomembna vozlišča, ki so ključna za pospeševanje trgovine in gospodarskega razvoja držav članic. Pomen obmorskih pristanišč kot prometnih vozlišč, podprt s statističnimi podatki, je vključen v letno poročilo Evropske organizacije obmorskih pristanišč za leto 2003 ⁽²⁰⁾. Obmorska pristanišča EU se na številnih delovnih mestih opirajo na visoko usposobljene in izkušene pomorščake. Pomorski piloti in pristaniški poveljniki so zlahka prepoznavna skupina, izkušeni pomorščaki pa so zaposleni v pristaniških upravah in logistiki.

5.9 Velik del prihodka se v EU ustvari z izvajanjem posebnih storitev ladijskega prometa. Poleg neposrednega upravljanja in vodenja ladjeva te segajo še na področja, kot so posredovanje ter pravne in finančne storitve.

5.10 Izdelovanje opreme, vključno z varnostno opremo za ladje in pristočasno dejavnost, je v EU pomembna dejavnost. Številni nekdanji pomorščaki so zaposleni v tem podsektorju, tako v razvoju kot v prodaji.

5.11 Medtem ko je ladjedelništvo zelo ogroženo zaradi konkurence, zlasti z Daljnega vzhoda, pa je pomembno za gospodarstva nekaterih držav članic in regij. Usmerjeno je predvsem v vojne in potniške ladje ter visoko specializirana plovila. Pomembna dejavnost je tudi popravilo ladij in oskrba energetskega sektorja na morju.

5.12 Veliko je tudi povpraševanje po visoko usposobljenih in izkušenih pomorščakih v upravnih organih držav članic EU. Takšno osebje je bistveno za zagotovitev ustreznega nadzora države zastave in pristanišča (FSI, PSC) nad plovili, da se zagotovi varnost življenja na morju in varstvo morskega okolja.

⁽²⁰⁾ Letno poročilo Evropske organizacije obmorskih pristanišč za leto 2003

5.13 Visoke šole za pomorstvo v Skupnosti zagotavljajo visok standard izobraževanja/usposabljanja nedržavljanov EU in tako pripomorejo k varni plovbi, varnemu življenju na morju in varstvu morskega okolja.

5.14 Trajnosten razvoj pomorske infrastrukture in podsektorjev, ki so z njim storitveno povezani, zahteva visoko usposobljene in izkušene pomorščake EU. Skupni predlog ECSA/ETF za projekt ⁽²¹⁾ o izdelavi načrta poklicnih poti v pomorski industriji je bil sprejet, njegovi zaključki pa bi morali biti na voljo leta 2005.

5.15 Ni dovolj dokazov, ki bi kazali na to, da se mladi državljani EU ne želijo odločiti za poklic v sektorju pomorskih prevozov. Z izvajanjem učinkovitih promocijskih dejavnosti, ki ponujajo priložnosti v sektorju ladijskih prevozov, se pritegne veliko število kandidatov.

6. Pomorski poklic

6.1 Ugotavlja se, da se delovna sila vse bolj stara, trenutna raven zaposlovanja pa ne zadostuje za nadomestilo trenutnega števila pomorščakov EU. To zlasti velja za višje častnike, ki niso zaposleni samo na plovilih pod zastavo EU, temveč se po njih povprašuje tudi na ladjah pod tujimi zastavami. Glede na čas, ki je potreben, da se takšni posamezniki usposobijo in pridobijo potrebne izkušnje, je treba priznati, da v nekaterih državah članicah razmere postajajo kritične.

6.2 Zdi se, da je privlačnost pomorskega poklica v posameznih državah članicah EU precej različna. Temu so lahko vzrok različne gospodarske razmere, geografski položaj ali kultura.

6.3 Ugotovljeno je bilo, da so mladi vse manj pripravljeni preživeti dolgo časa na morju, saj se jim to zdi socialno in finančno nepriljubeno. Vendar pa je le malo poklicev s podaljšanim dopustom, ki omogoča rekreativno dejavnost in potovanja.

6.4 Izkušnje v Združenem kraljestvu kažejo, da se ob učinkoviti promocijski dejavnosti, ki povečuje zavest o poklicu v sektorju ladijskih prevozov, zadostno število mladih prijavi za ponujena mesta usposabljanja.

6.5 Za trajnost industrije pomorske infrastrukture in kot sestavni del promocijske dejavnosti za spodbujanje mladih, da se odločijo za pomorski poklic, je bistveno ponuditi „poklic v pomorskih prevozih“ in ne „poklic na morju“. Tako se ponazorijo širše možnosti, ki so na voljo, ter zmanjša odpor mladih in njihovih staršev do poklica v tem sektorju.

⁽²¹⁾ Predlog za skupni projekt ECSA/ETF za izdelavo načrta poklicnih poti v pomorski industriji za leto 2004

6.6 Pomorsko izobraževanje in usposabljanje morata hkrati z izpolnjevanjem določb Konvencije STCW in Kodeksa ISM (Mednarodni kodeks ravnanja za varno upravljanje ladij) zagotoviti, da gredo tečaji v korak s časom, da izpolnjujejo potrebe sektorja in da posameznika pripravijo na tehnološke spremembe.

6.7 Pomorščaki iz ribiške industrije in vojne mornarice zagotavljajo koristen, čeprav številčno omejeno rezervo dodatne delovne sile za sektor ladijskih prevozov. Z upadom ribiške industrije in z zmanjševanjem vojnih mornaric EU se znižuje število tistih, ki so na voljo za zaposlovanje v sektorju ladijskih prevozov, bodisi na morju bodisi na kopnem. Zaradi starajoče se delovne sile je malo verjetno, da bo bistveno zmanjšanje ribiškega ladjevja EU dalo na voljo pomembno število pomorščakov.

6.8 Pomembno je obdržati mornarje EU tudi zato, da se zadržijo osnove znanja v pomorskih spretnostih. Razen tega lahko s pomočjo ustreznega usposabljanja predstavljajo dragocen vir za zaposlovanje na oficirskih položajih.

7. Pomorski promet

7.1 Ugotavlja se, da so bile v državah članicah sprejete številne pobude za spodbujanje prevozov po morju na kratkih razdaljah. V nekaterih primerih so te še v povojih, učinke pa bo treba še določiti. Vendar se zdi, da države članice med seboj malo sodelujejo. Pobude, kot je uvedba blagovne znamke „Pomorske avtoceste“, so koristne za povečanje profila ladijskega prometa. K skupnim ukrepom je treba pritegniti vse države članice, da se v celoti izkoristi pomorski promet.

7.2 Ob priznanju, da so smernice za državno pomoč podpornim ukrepom za ladijski promet ključne za zagotavljanje lojalne konkurence med državami članicami in večjo konkurenčnost, pa je učinkovitost takšnih ukrepov vprašljiva, saj se zaposlovanje pomorščakov EU še naprej zmanjšuje.

7.3 Dokazi kažejo, da nekatere države članice ne izkoriščajo v celoti določb, sprejetih na podlagi smernic za državno pomoč. Poleg tega se zdi, da primanjkuje volje za izvajanje sprememb tam, kjer omejitve obstajajo ali jih je mogoče zaznati.

7.4 Ob priznanju, da je spodbujanje ladijskega prometa odgovornost držav članic, se zdi da pomanjkanje centralnega usklajevanja zavira razvoj. Zato doslej še ni bilo časa, da bi se razvil učinek pobud, kot sta projekta Marco Polo in Pomorske avtoceste, zasnovana za spodbujanje prevozov po morju na kratkih razdaljah.

8. Priporočila

8.1 Komisija mora ustrezno ukrepati in sprejeti priporočila za:

- a) oceno obstoječih ukrepov, ki so jih države članice sprejele za spodbujanje pomorskega prometa;
- b) oceno obstoječih ukrepov, sprejetih za spodbujanje zaposlovanja in usposabljanja pomorščakov v državah članicah;
- c) oceno števila pomorščakov EU, potrebnega za ohranitev pomorske infrastrukture in sorodnih industrijskih panog;
- d) preučitev izvajanja in ustreznosti veljavnih določb iz smernic za državno pomoč glede na usposobljenost 1. stopnje. Poleg tega je treba preučiti določbe o povezavi usposabljanja z 2. in 3. stopnjo spričevala STCW za storitev/usposabljanje med zaposlitvijo na ladji;
- e) zagotovitev, da se določijo prednostne naloge za spodbujanje zaposlovanja, usposabljanja in zadržanja državljanov EU kot pomorščakov.

8.2 Države članice morajo ustrezno ukrepati in sprejeti priporočila za:

- a) zagotovitev, da se temeljne konvencije Mednarodne organizacije dela in konsolidirane konvencije ter konvencije Mednarodne pomorske organizacije, kot so bile spremenjene, in direktive EU izvajajo, da se omogoči ustrezno zaposlitev in življenjske razmere;
- b) zagotovitev ustrezne finančne podpore za usposabljanje, ob tem pa v celoti izkoristiti obstoječe smernice za državno pomoč. Sem spada, kjer je ustrezno, tudi uporaba davčnih sistemov in programov socialne varnosti;
- c) določitev vseh nadaljnjih potrebnih ukrepov za spodbujanje zaposlovanja in usposabljanja pomorščakov EU;
- d) sodelovanje s socialnimi partnerji, da se uvedejo učinkovite promocijske dejavnosti za spodbujanje mladih, da se odločijo za poklic v sektorju ladijskih prevozov;
- e) zagotovitev, da so na voljo ustrezna finančna sredstva za zagotavljanje visoko kakovostnih izobraževalnih ustanov/ustanov za usposabljanje strokovnjakov za pomorstvo;
- f) spodbujanje širše podpore za usposabljanje pomorščakov iz pomorske industrije;

- g) zagotovitev potrebne prometne infrastrukture, da se omogoči in razširi uporaba ladijskega prometa;
- h) spodbujanje uporabe pomorskega prometa kot okolju prijaznega načina prevoza;
- i) zagotovitev izbora ladij, ki bo na voljo za zadovoljitev strateških in gospodarskih potreb;
- j) preprečitev sprejema ukrepov, ki bi razvrednotili pomorski poklic, in ukinitvev trenutno veljavnih ukrepov, ki skušajo razvrednotiti ugled pomorščakov, zlasti kapitanov.

8.3 Evropski parlament in Svet morata:

- a) ugodno vplivati na predloge Komisije glede ukrepov za spodbujanje pomorskega prometa;
- b) ugodno vplivati na predloge Komisije glede ukrepov za spodbujanje zaposlovanja in usposabljanja pomorščakov;
- c) spremljati delo Komisije v zvezi z ukrepi, namenjenimi za spodbujanje pomorskega prometa;
- d) spremljati delo Komisije v zvezi z ukrepi, namenjenimi za spodbujanje zaposlovanja in usposabljanja pomorščakov.

8.4 Ladjarji morajo sprejeti ustrezne ukrepe za:

- a) zagotovitev ustrezne zaposlitve in socialnih razmer, ki bodo spodbujale zaposlovanje vrhunskih pomorščakov EU in jih zadržale;
- b) prizadevanja, da se zaposlijo vrhunski posamezniki in zagotovi ustrezno usposabljanje;
- c) zagotovitev ustreznega števila mest za usposabljanje in kasneje mest za zaposlitev, da se zagotovi ponudba višjih častnikov EU;
- d) preučitev načinov razvoja ladijskega prometa za trgovino med državami članicami EU in za zunanjo trgovino.

8.5 Sindikati morajo sprejeti ustrezne ukrepe za:

- a) spodbujanje poklicev v sektorju pomorskih prevozov;
- b) prizadevanja, da se zagotovi visok poklicni ugled pomorščakov EU;
- c) sodelovanje pri spodbujanju sektorja pomorskih prevozov, vključno s prevozi po morju na kratkih razdaljah.

V Bruslju, 15. decembra 2004

Predsednica

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Anne-Marie SIGMUND