

## Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „A tengeri szállítás, a tengerészképzés és -felvétel támogatása”

(2005/C 157/05)

2004. január 29-én az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy Működési Szabályzata 29. cikkének 2. bekezdése alapján saját kezdeményezésű véleményt bocsát ki az alábbi témában: A tengeri szállítás, a tengerészképzés és -felvétel támogatása.

A munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2004. október 5-én fogadta el a véleményt. Az előadó **E. M. Chagas** volt.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2004. december 15-én és 16-án megtartott 413. plenáris ülésén (december 15-i ülés) 137 szavazattal, 1 ellenében és 5 tartózkodás mellett az alábbi véleményt fogadta el:

### 1. Bevezetés

1.1 1996-ban az Európai Bizottság és az EU Miniszterek Tanácsa ír elnöksége nemzetközi konferenciát rendezett Dublinban „Az uniós tengerészeket kihalás fenyegeti?” címmel. A konferencián elismerték, hogy az európai tengerészek létfontosságúak Európa tengerészeti ágazatának fenntarthatóságára nézve. Számos javaslat született a magasan képzett tengerészállomány kellő számban történő újrafeltöltésére. Ugyanebben az évben az Európai Bizottság „Új tengerészeti stratégia felé”<sup>(1)</sup> című közleményében elemzést mutatott be a helyzetről. Ezeket az aggodalmakat tükrözte egy 1997. március 27-én kelt, a közösségi hajózás versenyképességének növelésére irányuló új stratégiáról szóló állásfoglalás<sup>(2)</sup> is. Az Európai Unió Miniszterek Tanácsa is csatlakozott az Európai Bizottság közleményéhez és többek között elismerte, hogy pozitív intézkedésekre van szükség a közösségi tengerészek foglalkoztatásának támogatása végett.

1.2 Az Európai Bizottság a tengerészek képzéséről és felvételéről szóló közleményében<sup>(3)</sup> hivatalosan elismerte, hogy az elmúlt két évtizedben meredeken csökkent a jól képzett tengerészek száma, különösen a tisztéké. A kora 1980-as évektől kezdve az EU hajóállománya és az uniós tengerészek száma is folyamatosan és jelentős mértékben hanyatlik. Ez alól azonban kivétel az EU menetrendszerű utasszállító hajózási és réviparagra, melyet továbbra is főleg az uniós zászló alatt futó hajók látnak el, zömében EU-állampolgárokból álló legénységgel. Az iparág, a tagállamok és az Európai Bizottság már számos esetben foglalkozott az uniós tengerészállomány fogyásának és a jól képzett tengerészek hiányának kérdésével, a csökkenő tendencia megállítására és megfordítására irányuló intézkedések hatása azonban jórészt elmaradt.

1.3 Már számos tanulmány és kutatási projekt próbálta megfejtetni, miért csökken az EU-ban a tengerészek száma, és keresett megoldást erre a problémára. Ilyenek voltak:

– az Európai Unió tengeri foglalkozásairól szóló 1996-os tanulmány (az Európai Bizottság pénzügyi támogatásával);

– az FST és az ECSA 1998-as közös tanulmánya (az Európai Bizottság pénzügyi támogatásával)<sup>(4)</sup>;

– A METHAR<sup>(5)</sup> és a METNET<sup>(6)</sup> kutatási projektjei (mindkettőt az Európai Bizottság támogatta a 4., illetve az 5. keret közlekedési KTF-programján belül).

1.4 A BIMCO/ISF 2000 áprilisában megjelent, munkaerővel foglalkozó 2000-es helyzetjelentése<sup>(7)</sup>, amely a mai napig talán a legátfogóbb tanulmány a kereskedelmi hajók legénységének globális kínálatáról és keresletéről. A jelentés a tiszték létszámának csökkenését 16 000-re becsüli, amely a munkaerő 4%-ának felel meg. A tisztekre vonatkozó 2010-es előrejelzés a növekedés, a munkaerő-szervezési képességek, a csökkenés és a képzés növelésének függvényében – érzékenységelemzés elvégzése után – vagy 11 %-os többletet, vagy 24 %-os hiányt mutat. A 2005-ben várható újabb helyzetjelentés szerint valószínűleg hiány mutatkozik majd. Az FST és az ECSA 1998-as közös tanulmánya<sup>(8)</sup> szerint az EU sokkal súlyosabb mértékű tisztahiányban szenved: a becsült szám 2001-ben kb. 13 000, amely 2006-ban várhatóan kb. 36 000-re emelkedik.

1.5 Egy nemrégiben készült tanulmány<sup>(9)</sup>, melyet a nagybritanniai (UK) Cardiffi Egyetemen végeztek a Közlekedési Minisztérium, a Hajózási Kamara és a Tengerészeti Társaság megbízásából, jelentős esést mutatott ki az Egyesült Királyság parti létesítményeinek tengerészeti álláshelyeinek betöltésére alkalmas jól képzett tengerészek számában.

<sup>(4)</sup> Forrás: Európai Unió Szállítómunkás-szakszervezeteinek Szövetsége (FST) és az Európai Hajótulajdonosok Egyesülete (ECSA) „Az EU-s tengerészek munkavállalási lehetőségeinek javítása: a tengerészek képzési és oktatási prioritásainak megtalálását célzó kutatás” című közös tanulmánya (1998)

<sup>(5)</sup> METHAR: Az európai tengerészeti oktatási és képzési sémák harmonizációja

<sup>(6)</sup> METNET: A tengeri oktatás és képzés, valamint a tengerészek mobilitásának tematikus hálózata

<sup>(7)</sup> BIMCO (Balti és Nemzetközi Tengerészeti Tanács)/ISF (Nemzetközi Hajózási Szövetség): A munkaerőhelyzet 2000-ben – Kereslet és kínálat tengerészek iránt világszerte – 2000. április

<sup>(8)</sup> Lásd a 3-as lábjegyzetet.

<sup>(9)</sup> Forrás: „Az Egyesült Királyság gazdaságának a tengeri munkában jártas dolgozókkal szemben támasztott követelményei – 2003” című, a Cardiffi Egyetem (Egyesült Királyság) által, a Közlekedési Minisztérium, a Hajózási Kamara és a Tengerészeti Társaság megbízásából készített tanulmány

<sup>(1)</sup> COM(96) 81 végleges, 1997. 04. 08.

<sup>(2)</sup> HL C 109, 1997. 04. 08. 1. oldal

<sup>(3)</sup> COM(2001) 188 végleges, 2001. 04. 06. EGSZB-velemény: HL C 80., 2002. 04. 03., 9. o.

1.6 Az Európai Bizottság felismerte, hogy a rövid távú tengeri szállítás a szállítási infrastruktúra szerves része<sup>(10)</sup>. A rövid távú tengeri szállítás előmozdítására számos kezdeményezés indult útjára – főleg a tengeri szállítás állami támogatásának iránymutatása keretében –, ezek azonban nem eredményeztek jelentős kézzelfogható javulást az EU tengerészeinek foglalkoztatását illetően. A hajóállomány regisztertonnamennyisége nem csökkent tovább, sőt, egyes tagállamokban újból növekedésnek indult. Az uniós tengerészek száma azonban továbbra is egyre fogy.

## 2. Az Európai Bizottság ajánlásai a tengeri szállítás, a tengerészképzés és -felvétel támogatására<sup>(11)</sup>

2.1 Az Európai Bizottság, miközben elismeri, hogy a foglalkoztatás és a képzés két olyan tárgykör, amelyért elsősorban a tagállamok felelősek, elsődleges fontosságú intézkedésekre dolgozott ki és tett ajánlásokat:

- a) az élet- és munkakörülményekre, valamint a hajók fedélzetén folyó munkák minőségére vonatkozó jelenlegi közösségi és nemzetközi jogszabályokat megfelelő módon kellene alkalmazni a szociális körülmények javítása érdekében, mivel ezen is múlik a munkaerő-felvétel és a magas beosztású személyzet megtartása;
- b) Az Európai Bizottság elismerte, hogy az olcsóbb, nem EU-s munkaerő konkurenciája egyre erősödik az Európai Unión belül közlekedő menetrendszerinti kompjakon. Erre a problémára megoldást javasolt, ugyanakkor hangsúlyozta, hogy a szociális partnerekkel párhuzamos egyeztetésekre van szükség;
- c) a tagállamok és a szociális partnerek szervezzenek összehangolt tájékoztató kampányt nemzeti és európai szinten a hajózási iparág közismertségének növelésére és a fiatalok tájékoztatására a tengerészi pálya lehetőségeiről és vonatkozásairól;
- d) a hajótulajdonosok pedig keressék az élet- és munkakörülmények javításának lehetőségeit, többek közt a műszakok és a fizetés kérdésében;
- e) biztosítani kell az EU-ban a tengerészképzés magas minőségű rendszerének fenntartását azáltal, hogy a tagállamok és a szociális partnerek elegendő helyet bocsátanak rendelkezésre helyszíni képzéshez;
- f) a tagállamok és a szociális partnerek keressék és használják ki a tengerészképzés pénzügyi támogatását szolgáló közösségi eszközök nyújtotta lehetőségeket.
- g) az Európai Bizottság felismerte, hogy a Közösség a 6. keretprogramon belül számos *ad hoc* kutatási projekt szponzorálásával támogathatná az ágazat erőfeszítéseit az EU-ban jelenleg uralkodó tengerészhiány ellensúlyozására.

2.1.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság kifejtette azt a véleményét<sup>(12)</sup>, miszerint mindazoknak, akikhez az Európai Bizottságnak a tengerészek képzéséről és felvételéről írott közleménye szól, alaposan meg kell fontolniuk az itt szereplő ajánlásokat. Különösen azokra a tagállamokra utalt, amelyek a legnagyobb mértékben kihasználják a tengeri szállításra kapott állami segélyeket és más létező uniós segítő intézkedéseket. Az EGSZB felhívta a figyelmet a fedélzeti élet- és munkakörülmények javításának szükségességére, az ide vonatkozó nemzetközi normák ratifikálására és végrehajtására, és arra, hogy szükség esetén megfelelő lépéseket kell tenni a tengerészi hivatás szociális, presztízsbeli és szakmai megelégedettségének növelésére. Az EGSZB hangsúlyozta továbbá, hogy együttműködésre és a szakma támogatására van szükség a tagállamok és a szociális partnerek részéről.

2.2 Az Európai Bizottság, elismervén, hogy a tengeri közlekedés olyan tárgykör, amelyért elsősorban a tagállamok felelősek, elsődleges fontosságú intézkedésekre dolgozott ki és tett ajánlásokat. Bár mindeddig jelentős hangsúlyt kapott a rövid távú tengeri szállítás, az intézkedések nem szorítkoznak erre a szektorra.

- a) jogszabályi intézkedések: a tagállamok kikötőibe beérkező és onnan kiinduló hajók számára előírt bizonyos formalitásokról szóló irányelv végrehajtása (IMO-FAL), a „Marco Polo” program végrehajtása, az intermodális rakodóegységek szabványosítása és harmonizációja, tengeri „hajópályák” és a hajózás környezetvédelmi hatásainak javítása;
- b) technikai intézkedések: Vámeljárási útmutató rövid távú tengeri szállításhoz, akadályok megkeresése és eltávolítása a rövid távú tengeri szállítás nagyobb sikere érdekében, a nemzeti gyakorlatok és a közösségi vámeljárások számítógépes rendszereinek közelítése, valamint kutatás és technológiafejlesztés;
- c) működéssel kapcsolatos intézkedések: egyszeri adminisztrációs pontok, a rövid távú tengeri szállítási fókuszpontok létfontosságú szerepének biztosítása, a rövid távú tengeri közlekedési segélyközpontok megfelelő működtetése és tanácsadás biztosítása, a rövid távú tengeri szállítás, mint sikeres szállítási alternatíva közismertségének javítása, valamint statisztikai adatok gyűjtése.

2.2.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a rövid távú tengeri szállítás elősegítését célzó akciótervről szóló véleményében<sup>(13)</sup> támogatta az Európai Bizottság közleményét. Az EGSZB azonban felhívta a figyelmet a szűk keresztmetszetek megszüntetésének szükségére, hogy a rövid távú tengeri szállítás intermodálissá válhasson. Számos más, ide tartozó kérdéssel kapcsolatban is aggodalmát fejezte ki. Az EGSZB ezenkívül hangsúlyozta a megteendő lépések folyamatos ellenőrzésének fontosságát.

<sup>(10)</sup> COM(2003) 155 végleges, 2003. 04. 07.

<sup>(11)</sup> Lásd a 3-as lábjegyzetet.

<sup>(12)</sup> EGSZB-velemény, HL C 80, 2002. 04. 03. 9. oldal

<sup>(13)</sup> EGSZB-velemény, HL C 32, 2004. 02. 05., 67. oldal

### 3. A Tanács ajánlásai a tengeri szállítás, a tengerészképzés és -felvétel támogatására

3.1 A Tanács tudomásul vette <sup>(14)</sup> az Európai Bizottság „A tengerészek képzése és felvétele” című közleményének <sup>(15)</sup> általános szerkezetét és politikai irányvonalait. Egyúttal elismerte a nemzetközi és a Közösségen belüli kereskedelmi hajózás fontosságát. Elismerte továbbá, hogy a tengeri szállítás a leghatékonyabb, legkörnyezetbarátabb és legolcsóbb szállítási mód.

3.2 A Tanács felismerte a hajózás versenyképes jellegét, viszont hangsúlyozta a színvonalatlan tengeri szállítás elleni küzdelem fontosságát egyrészt nemzetközi szabványok bevezetése, másrészt a nemzetközi jogszabályi hézagok kitöltése révén, külön kiemelve a meglévő – köztük az élet- és munkakörülményekre vonatkozó – jogszabályok megvalósítását és végrehajtását, mivel a tengerészek a hajók biztonságának alapvető elemei.

3.3 Külön elismerte az emberi tényező fontosságát a minőségi tengeri szállításban és a közvélemény kedvező irányba való befolyásolásának szükségességét, mindkettőt a tengerészi karrier közismertségének és vonzóságának tekintetében.

3.4 Elismerte ezenkívül a közösségi iránymutatás pozitív hatását a tengerhajózási szektor állami segélyezésére, valamint ennek fontosságát a tagállamok versenyképességének fenntartásában és a tagállamok nyilvántartása alatt futó hajók számának növelésében.

3.5 A Tanács, elismervén a tengeri szállítás fontosságát, többek között ajánlásokat dolgozott ki és tett az alábbi konkrét témákkal kapcsolatban:

- a) a tengerhajózási szektor állami segélyezésére vonatkozó átdolgozott közösségi iránymutatások mihamarabbi elkészítése, melynek célja, hogy biztosítsa a versenyképesség fenntartását és a tengerészeti tudás előmozdítását, valamint az európai tengerészek foglalkoztatottságát;
- b) segítség a tagállamok részéről a hajózás közismertségének növelésében;
- c) a minőségi hajózás további ösztönzése az IMO és ILO jogi eszközök, valamint a Lobogó szerinti állam általi végrehajtás (FSI) és a Kikötői állam általi ellenőrzés (PSC) keretén belüli közösségi jogszabályok szigorúbb betartása révén;
- d) a minőségi hajózás ösztönzése érdekében egy európai minőségjutalmazási rendszer kiépítésének lehetősége, amely azokat a minőséget felmutató hajókat jutalmazná, akik többek közt eleget tesznek a biztonsági, a tengerészek élet- és munkakörülményeire vonatkozó, a biztonsági és a környezetvédelmi normáknak;

e) örömmel fogadta, hogy az Európai Bizottságnak szándékában áll jelentést összeállítani arról, hogy a Közösségen belül milyen, az STCW követelményei alapján képességbizonyítványok kiállítását lehetővé tevő elismerési eljárásokat lehetne kifejleszteni;

f) a szociális partnerek részéről hozzájárulás a tagállamoknak és az Európai Bizottságnak a fiatalok tengerészpálya iránti érdeklődésének felkeltésére irányuló erőfeszítéseikhez, többek közt vonzó munka- és fizetési feltételek kialakításával. Ennek a nők tengeri és szárazföldi foglalkoztatásának ösztönzését is magában kellene foglalnia.

g) a hajótulajdonosoknak hajóikon és hajózási vállalkozásokban megfelelő foglalkoztatási szintet kell biztosítaniuk és fenntartaniuk az EU-állampolgárok számára. Különösen a mobilitást, az előre lépési lehetőséget és a jövőbeli foglalkoztatottságot ígérő munkakört kell támogatniuk úgy, hogy fiatal tisztekkel kötnek munkaszerződést. Ezt az élet- és munkakörülmények javításával egészíthetnék ki, amelyet a modern technológiai és kommunikációs eszközök kihasználásával érhetnek el;

h) a munkanormákra vonatkozó egyezmények (pl. az ILO-egyezmények) jelentősége.

### 4. Az Európai Parlament által kiadott vélemények a tengeri szállítás, a tengerészképzés és -felvétel támogatásáról

4.1 Az Európai Parlament számos alkalommal foglalkozott a tengeri szállítás és a tengerész szakmák előmozdításának kérdésével. Különösen a tengeri biztonság javításáról szóló, a Prestige olajszállítónak a spanyol galíciai partok mentén történt katasztrófáját követően nemrégiben kiadott állásfoglalásában (P5\_TA\_PROV(2004)0350) leír számos javaslat – ha megvalósítanák – járulhatna hozzá jelentősen, közvetlenül vagy közvetve, az EU hajózási iparágának fellendítéséhez, és ez mind az uniós hajótulajdonosok, mint az uniós tengerészek számára előnnyel járna.

4.2 Az EGSZB ebben a jelentésben többek közt az alábbi ajánlások iránt mutat érdeklődést:

4.2.1 „[Az EP] átfogó és összefogott európai tengerészeti politikára tart igényt, amelynek célja egy európai tengerbiztonsági terület létrehozása lehetne; úgy véli, hogy ezt a politikát az alábbi intézkedésekre kell alapozni:

– a gyenge minőségű hajók betiltása;

– ...

– a tengerészek élet- és munkakörülményeinek, valamint képzésének tökéletesítése...”

<sup>(14)</sup> A Tanács 2515. ülése, 2003. 06. 05., 9686/03 (Presse 146)

<sup>(15)</sup> Lásd a 3-as lábjegyzetet.

4.2.2 „[Az EP] hangsúlyozza, hogy a tengeri biztonság érdekében alapvető, hogy a tengerészek olyan fizetést kapjanak, amely tükrözi munkájuk értékét, és véget kell vetni a számos hajón tapasztalható túldolgoztatásnak; felkéri az Európai Bizottságot, hogy – jogi eszközök alkalmazásával – tegyen európai szintű lépéseket ennek a foglalkozásnak a harmonizációja és magasabb státusza érdekében, és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (IMO) is erre törekedjen.”

4.2.3 „[Az EP] olyan intézkedéseket tart szükségesnek, amelyek emelik a tengeri hivatások presztízsét és felkeltik általában a fiatalok, konkrétan az európai fiatalok érdeklődését a szakma iránt.”

## 5. Általános megjegyzések és észrevételek

5.1 Az EU-n belül a fenntartható fejlődés folyamatban levő programja részeként általánosan elismert tény, hogy a hajózás létfontosságú szerepet játszik. A tengeri szállítás fontosságát az Európai Bizottság fogalmazta meg „Európai szállítási politika 2010: Itt az idő dönteni”<sup>(16)</sup> című fehér könyvében, és felvázolta egy „Az Európai Unió jogszabályai és célkitűzései a tengeri szállítás terén”<sup>(17)</sup> című tengerészeti politikai dokumentumban.

5.2 Az EU összes exportjának és importjának érték szerinti 40,7 %-át, súly szerinti 69,9 %-át hajóval szállítják<sup>(18)</sup>. Ez a szigeten elhelyezkedő tagállamokban ennél jelentősen magasabb. Az EU külkereskedelmében a tengeri szállítás a legfontosabb szállítási mód.

5.3 A Közösségen belüli kereskedelemben érték szerint az áruk 12 %-át, súly szerint 19,7 %-át szállítják hajóval<sup>(19)</sup>. A távolabb fekvő szigetek és egyes régiók esetében ez az arány jóval magasabb, különösen az Egyesült Királyságban és Írországbán, amely országok gazdasági jóléte és sikere szinte teljes mértékben a tengeri szállítástól függ.

5.4 Az egészséges és élénk tengeri szállítóipar hozzájárul a többi szállítási mód fenntartásához, ha emellett pedig sikeres is, az segíti a teljes tengerészeti ágazat fenntartását és virágzását, különösen akkor, ha a képzett, magas rangú tengerészek megfelelnek azoknak a feltételeknek, melyek lehetővé teszik, hogy az iparágon belül a szolgáltatói, a pénzügyi, a szórakoztató vagy a gyártási ágazatban is elhelyezkedhessenek. Lehetőség van ugyan helyettesítésre, de nem mindig kívánatosak vagy lehetségesek alternatív képzési módszerek.

5.5 Különbséget kell tenni közlegények és tisztek között. A hajótulajdonosok látszólag nagyobb hajlandóságot mutatnak EU-s tisztek alkalmazására, még a magasabb munkabér ellenére is.

<sup>(16)</sup> „Európai szállítási politika 2010: Itt az idő dönteni” című fehér könyv – Európai Bizottság, 2001.

<sup>(17)</sup> „Az Európai Unió jogszabályai és célkitűzései a tengeri szállítás terén” című tengerészeti politikai kiadvány – Európai Bizottság, 2001.

<sup>(18)</sup> Energia és szállítás az EU-ban a számok tükrében – statisztikai zsebkönyv, 2003. – Európai Bizottság

<sup>(19)</sup> Lásd a 16-os lábjegyzetet.

5.6 Jelentős számú EU-s tiszt fontos pozícióban és vezető beosztásban – az ipar különféle ágazataiban és sokféle típusú hajón – nagy kockázatnak kitéve dolgozik a tengeren. Ezeknek az embereknek a tapasztalatát a hajózási társaságok és a flottairányítók egyaránt alaposan igénybe veszik az EU-n belül és kívül is.

5.7 Az uniós közlegényeket nagy számban váltották fel EU-n kívüli tengerészek az uniós nyilvántartású hajókon. Az uniós közlegényeket egyre inkább csak különleges hajókon alkalmazzák, például a part menti energiatermelési szektorban. Ez annak folyománya, hogy a hajótulajdonosok költségeiket a munkabérek csökkentésével szeretnék elérni.

5.8 Elismert tény, hogy a tengeri kikötők olyan létfontosságú közlekedési csomópontok, amelyekre a tagállamok kereskedelmének és gazdasági fejlődésének előmozdítása érdekében van szükség. A tengeri kikötők, mint közlekedési csomópontok jelentőségét statisztikai adatok is alátámasztják, mint ahogy az az Európai Tengeri Kikötők Szervezete 2003-as éves jelentésében<sup>(20)</sup> is szerepel. Az EU tengeri kikötőiben számos pozíciót magasan képzett és tapasztalt tengerészek töltenek be. A hajókormányosok és a révkapitányok azonnal felismerhető csoportot alkotnak, ám a tapasztalt tengerészeket a kikötő ügyműveletében és a logisztikai műveletek terén is alkalmazzák.

5.9 Az EU jelentős bevételre tesz szert a különleges hajózási szolgáltatások révén. A flották közvetlen ügyvezetésén és irányításán kívül ezek a szolgáltatások az ügynöki, a jogi és a pénzügyi területre is kiterjednek.

5.10 A berendezések gyártása is jelentős az EU-ban, beleértve a hajók és a szórakoztatóipar biztonsági berendezéseit is. Számos volt tengerész dolgozik ebben az alszektorban, a fejlesztési és az értékesítési részlegben egyaránt.

5.11 A hajóépítés – bár jelentős konkurenciával küzd, különösen a Távol-Kelet részéről – jó néhány tagállam és régió gazdasága számára fontos elem. Az ipar most a hadihajókra, a cirkálókra és a különleges funkciójú hajókra összpontosít. Jelentős a hajójavítással, valamint a part menti energiaellátási szektor ellátásával kapcsolatos tevékenység is.

5.12 Jelentős kereslet mutatkozik a magasan képzett és tapasztalt tengerészek iránt az EU tagállamainak szabályozó testületeiben is. Az ilyen személyzet alapvető a hajók megfelelő FSI- és PSC-vizsgálatának kivitelezéséhez, hogy biztosítani lehessen a tengeren az élet biztonságát, valamint a tengeri környezet védelmét.

<sup>(20)</sup> Európai Tengeri Kikötők Szervezete 2003-as éves jelentése

5.13 A Közösség tengerhajózási főiskolái magas színvonalú oktatást/képzést nyújtanak az EU-n kívüli nemzetek állampolgárai számára, ezzel is hozzájárulnak a hajózás biztonságához, az élet biztonságához a tengeren, valamint a tengeri környezet védelméhez.

5.14 A tengeri infrastruktúra és a szolgáltató alszektorok fenntartható fejlődéséhez magasan képzett és tapasztalt EU-s tengerészekre van szükség. Az ECSA és az ETF közös javaslatát a tengerészeti iparágak szakmai irányvonalainak feltérképezéséről szóló projektre <sup>(21)</sup> elfogadták, következményei várhatóan 2005 folyamán lesznek elérhetőek.

5.15 Nincs elegendő bizonyíték arra nézve, hogy a fiatal EU-állampolgárok ne akarnák a tengerészi pályát választani. Hatékony figyelemfelkeltő kampányokkal kell felkínálni a hajózási iparág lehetőségeit, és ezek elegendő számú jelentkezőt eredményeznek majd.

## 6. A tengerészi pálya

6.1 Elismert tény, hogy a munkaerő átlagéletkora egyre magasabb, és jelenleg az újonnan felvettek száma nem elég ahhoz, hogy felváltsa az EU-s tengerészek jelenlegi állományát. Ez különösen a vezető beosztású tisztek esetében igaz, akik nemcsak az EU zászlaja alatt futó hajókon dolgoznak, de idegen hajókon is nagy a kereslet irántuk. Mivel sok időt vesz igénybe az ilyen személyek képzése és számukra a megfelelő tapasztalat megszerzése, fel kell ismerni, hogy a helyzet néhány tagállamban válságosra kezd fordulni.

6.2 Az EU tagállamaiban nagyon különböző a hozzáállás a tengerészi pályához. Ez valószínűleg a különböző gazdasági körülményeknek, földrajzi fekvésnek és a kulturális különbségeknek köszönhető.

6.3 A közvélemény úgy tartja, hogy a fiatalok egyre kevésbé hajlandóak hosszú időt eltölteni a tengeren, mivel ez sem társadalmi, sem pénzügyi szempontból nem vonzó. Azonban nem sok foglalkozás kínál ilyen hosszú szabadságot, amelyet pihe-néssel vagy utazással lehet eltölteni.

6.4 A nagy-britanniai tapasztalat alapján feltételezhetjük, hogy ahol hatékony kampányok eredményeképpen nő az érdeklődés a tengeri szállítási iparban betöltendő hivatások iránt, ott elegendő számú fiatal jelentkezik majd a felkínált képzési helyekre.

6.5 A tengeri infrastruktúrával foglalkozó iparágak fenntarthatósága érdekében és a fiatalok érdeklődésének a tengerészeti szakmák iránti felkeltésére irányuló kampány részeként fontos „tengeri szállítási pályát” kínálni, nem pedig „tengerészi pályát”. Ezzel a rendelkezésre álló szélesebb lehetőségek is világosá

válnak, és a fiatalok és szüleik ellenállása is csökken az iparág szakmáinak irányában.

6.6 A tengerészeti oktatásnak és képzésnek nemcsak az STCW-egyezmény és az ISM-szabályzat rendelkezéseinek kell eleget tennie, hanem azt is biztosítani kell, hogy a tanfolyamok időszerűek legyenek, megfeleljenek az ipar igényeinek és felkészítsék a résztvevőket a technológiai változásokra.

6.7 A halászati és a hadászati ipar tengerészei hasznos – bár korlátozott számú – munkaerőt jelenthetnek a tengeri szállítási ipar számára. A halászati ipar hanyatlása és az uniós haditengerészeti leépítése folytán a szállítási ipar számára rendelkezésre álló – vízi vagy szárazföldi – munkaerő-állomány is csökken. Az EU halászflojtájának számottevő leépítése nem valószínű, hogy nagy számú jelentkezőt eredményez, mivel itt a munkaerő-állomány átlagéletkora elég magas.

## 7. Tengeri szállítás

7.1 Elismert tény, hogy a tagállamokban már számos kezdeményezés látott napvilágot a rövid távú tengeri szállítás elősegítésére. Egyes esetekben ezek még gyerekcipőben járnak, és hatásuk még nem tisztázott. Azonban úgy tűnik, hogy a tagállamok között nincs nagy együttműködés. Az olyan kezdeményezések, mint például a „Tengeri hajópályák” elnevezés, hasznosak a tengeri szállítás közismertségének növelésére nézve. A tengeri szállítás teljes mértékű kihasználása érdekében minden tagállamnak együtt kell működni.

7.2 El kell ismerni, hogy a tengeri szállítás támogatási intézkedéseivel kapcsolatos állami segélyezési iránymutatás alapvető fontosságúak a nagyobb versenyképességhez és ahhoz, hogy a tagállamok között tiszta legyen a verseny, ám az effajta intézkedések hatékonysága kérdéses, minthogy az EU-s tengerészek foglalkoztatottsága továbbra is csökken.

7.3 Joggal feltételezhetjük, hogy egyes tagállamok nem teljes mértékben az állami segélyezési iránymutatásban előírtaknak megfelelően járnak el. Ezenkívül úgy tűnik, hogy nemigen van meg a hajlandóság a változtatásra ott, ahol már tényleges korlátozások vannak, vagy ahol csak úgy látszik, mintha korlátozások lennének, de még valójában nincsenek.

7.4 El kell ismerni, hogy a tengeri szállítás elősegítése a tagállamok felelőssége, azonban úgy tűnik, hogy a központi koordináció hiánya hátráltatja a fejlődést. Következésképpen a rövid távú tengeri szállítás elősegítésére irányuló kezdeményezéseknek – mint a „Marco Polo” vagy a „Tengeri hajópályák” programoknak – mindeddig nem volt elég idejük arra, hogy kifejtsék hatásukat.

<sup>(21)</sup> Az ECSA és az ETF közös projektjavaslata a tengerészeti iparágak szakmai irányvonalainak feltérképezésére – 2004.

## 8. Ajánlások

8.1 Az Európai Bizottságnak az alábbi területeken kell intézkedéseket hoznia és ajánlásokat tennie:

- a) ki kell értékelni azokat a meglévő intézkedéseket, amelyek arra irányulnak, hogy a tagállamok elősegítsék a tengeri szállítását;
- b) ki kell értékelni azokat a meglévő intézkedéseket, amelyek a tagállamokban a tengerészek felvételének és képzésének ösztönzésére irányulnak;
- c) meg kell becsülni a tengerészeti infrastruktúra és az ezzel kapcsolatos iparágak fenntartásához szükséges EU-tengerészek számát;
- d) meg kell vizsgálni az állami segélyezési iránymutatás meglévő rendelkezéseinek működését a gyakorlatban az alapszintű szakképesítésre nézve. Ugyanígy meg kell vizsgálni az aktív fedélzeti személyzet számára a 2. és 3. szintű STCW-bizonyítvány megszerzéséhez szükséges képzésre vonatkozó rendelkezést is;
- e) biztosítani kell, hogy a prioritások az uniós állampolgárságú tengerészek felvételére, képzésére és megtartására ösztönözzenek.

8.2 A tagállamoknak az alábbi területeken kell intézkedéseket hozniuk és ajánlásokat tenniük:

- a) garantálni kell az alapvető és az összevont ILO-egyezmények, a módosított IMO-egyezmények és az EU-irányelvek végrehajtását és megfelelő alkalmazását, ezzel megfelelő szintű foglalkoztatási és életkörülményeket biztosítva;
- b) megfelelő mértékben kell finanszírozni a képzést, a lehető legmesszebb menőkig kihasználva a meglévő állami segélyezési iránymutatást. Ebben – ahol az helyénvaló – az adózási és társadalombiztosítási rendeletek is beleértendők;
- c) meg kell határozni, hogy milyen újabb intézkedések szükségesek az uniós tengerészek felvételének és képzésének ösztönzéséhez;
- d) együtt kell működni a szociális partnerekkel, hogy hatékony figyelemfelkeltő kampányokat lehessen indítani, amelyek a fiatalokat arra ösztönzik, hogy a tengeri szállítási iparban válasszanak pályát;
- e) biztosítani kell, hogy a különleges tengerészeti képzés magas színvonalú oktatási/képzési intézményei számára megfelelő mértékű anyagi támogatás álljon rendelkezésre;
- f) a tengerészeti iparágakat a tengerészképzés szélesebb körű támogatására kell ösztönözni;

- g) biztosítani kell a szükséges szállítási infrastruktúrát, amely megkönnyíti a tengeri szállítást és annak szélesebb körű kihasználását is lehetővé teszi;
- h) ösztönözni kell a tengeri szállítást, mint környezetbarát szállítási módszer használatát;
- i) biztosítani kell, hogy a stratégiai és gazdasági szükségletek kielégítésére különféle hajók álljanak rendelkezésre;
- j) biztosítani kell, hogy az intézkedések ne azért kerüljenek bevezetésre, hogy üldözzék a tengerész szakmát, és törölni kell minden olyan intézkedést, amely bűnözőnek minősíti a tengerészeket, különösen a hajóskapitányokat.

8.3 Az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak:

- a) segítenie kell az Európai Bizottságnak javaslatokat tenni a tengeri szállítást ösztönző intézkedésekre;
- b) segítenie kell az Európai Bizottságnak javaslatokat tenni a tengerészek felvételét és képzését ösztönző intézkedésekre;
- c) figyelemmel kell kísérnie az Európai Bizottságnak a tengeri szállítást ösztönző intézkedésekkel kapcsolatban tett lépéseit;
- d) figyelemmel kell kísérnie az Európai Bizottságnak a tengerészek felvételét és képzését ösztönző intézkedésekkel kapcsolatban tett lépéseit.

8.4 A hajótulajdonosoknak:

- a) biztosítaniuk kell a megfelelő foglalkoztatási és szociális körülményeket, amelyek a magas képzettségű EU-tengerészek felvételét és megtartását segítik elő;
- b) magasan képzett egyének felvételére kell törekedniük, és megfelelő képzést kell biztosítaniuk;
- c) elegendő képzési és jövőbeni álláshelyet kell biztosítaniuk, hogy a magas rangú EU-s tisztek állománya a megfelelő számban álljon rendelkezésre;
- d) módszereket kell találniuk az EU-s bel- és külkereskedelmi tengeri szállítás fejlesztésére.

8.5 A szakszervezeteknek pedig:

- a) támogatniuk kell a munkavállalást a tengeri szállítási iparban;
- b) az EU-s tengerészek magas szakmai presztízsének biztosítására kell törekedniük;
- c) részt kell venniük a tengeri szállítási ipar támogatásában, beleértve a rövid távú tengeri szállítást is.

Brüsszel, 2004. december 15.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

Elnöke

Anne-Marie SIGMUND