

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie promowania transportu morskiego oraz rekrutacji i szkolenia kadr morskich

(2005/C 157/05)

Dnia 29 stycznia 2004 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny, działając na podstawie art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, postanowił przygotować opinię w sprawie promowania transportu morskiego oraz rekrutacji i szkolenia kadr morskich.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac na ten temat, przyjęła swoją opinię w dniu 5 października 2004 r. Sprawozdawcą był **Eduardo Manuel Chagas**.

Na 413 sesji plenarnej w dniach 15-16 grudnia 2004 r. (posiedzenie z dn. 15 grudnia 2004 r.), Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 137 do 1, przy 5 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię.

### 1. Wstęp

1.1 W roku 1996 Komisja Europejska oraz Irlandzka Prezydencja Rady Ministrów UE zorganizowały w Dublinie międzynarodową konferencję pt.: „Marynarz: ginący zawód w Unii Europejskiej” [*Is the European Union Seafarer an Endangered Species?*]. Na konferencji tej stwierdzono, iż europejscy marynarze mają zasadnicze znaczenie dla zachowania trwałości europejskiego przemysłu morskiego. Uczestnicy konferencji wystąpili z szeregiem propozycji odtworzenia wystarczającej liczby wysokokwalifikowanego personelu statków morskich. W tym samym roku Komisja przedstawiła analizę bieżącej sytuacji w Komunikacie pt. „O nową strategię na rzecz gospodarki morskiej”<sup>(1)</sup>. Kwestie te zostały także uwzględnione w uchwale z dn. 24 marca 1997 r. w sprawie nowej strategii na rzecz zwiększenia konkurencyjności żeglugi UE<sup>(2)</sup>. Rada Ministrów Unii Europejskiej poparła komunikat Komisji i stwierdziła między innymi, iż potrzebne są pozytywne działania sprzyjające zatrudnianiu personelu statków morskich w UE.

1.2 W komunikacie nt. rekrutacji i szkolenia personelu statków morskich<sup>(3)</sup>, Komisja stwierdziła, iż w ostatnich dwóch dziesięcioleciach odnotowano nagły spadek podaży dobrze wyszkolonej kadry, zwłaszcza oficerów. Od początku lat 1980-tych znacznie zmniejszyła się zarówno liczebność floty UE, jak i liczba marynarzy. Wyjątek w Unii Europejskiej stanowi jednakże branża regularnych przewozów pasażerskich i promowych, nadal obsługiwana przeważnie przez jednostki pod banderą UE z załogami złożonymi głównie z obywateli UE. Branża ta, Państwa Członkowskie oraz Komisja zajmowały się problemem spadku liczebności marynarzy w UE oraz niedoboru dobrze wykwalifikowanego personelu statków morskich, przy różnych okazjach; niemniej jednak środki stosowane celem zatrzymania i odwrócenia tego spadku były dotąd w dużej mierze nieskuteczne.

1.3 Przeprowadzono szereg analiz i projektów badawczych poświęconych rozpoznaniu przyczyn i przeciwdziałaniu spadkowi liczebności marynarzy w UE, w tym:

— Analiza z roku 1996 nt. zawodów morskich w Unii Europejskiej (finansowana przez Komisję);

<sup>(1)</sup> COM(96)81 final z 8.4.1997 [*Towards a new maritime strategy*]

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 109 z 8.4.1997, str. 1

<sup>(3)</sup> COM(2001) 188 final z 6.4.2001, opinia EKES: Dz.U. C 80, 3.4.2002, str. 9

— Wspólne opracowanie FST/ECSA z roku 1998 (finansowane przez Komisję)<sup>(4)</sup>;

— Projekt Badawczy METHAR<sup>(5)</sup> i Projekt Badawczy METNET<sup>(6)</sup> (oba finansowane przez Komisję Europejską w ramach Programu Transport RTD, odpowiednio w IV i V programach ramowych).

1.4 Opublikowany w kwietniu 2000 r. raport o stanie kadr w roku 2000, przygotowany przez BIMCO/ISF<sup>(7)</sup> stanowi zapewne najbardziej jak dotąd kompleksową analizę globalnego popytu i podaży kadry morskiej floty handlowej. Oszacowany w raporcie deficyt oficerów wyniósł 16 000 osób, co stanowi 4 % pracowników. Przewidywania dotyczące oficerów na rok 2010, w zależności od wzrostu, kwalifikacji personelu, liczby odchodzących pracowników i poprawy szkoleń pokazują, poddane analizie wrażliwości, albo nadmiar ok. 11 %, albo deficyt 24 %. Oczekuje się, że kolejny raport w roku 2005 wykaże deficyt. Według Wspólnego Studium FST/ECSA z roku 1998<sup>(8)</sup>, UE poważniej dotyka niedobór ok. 13 000 oficerów w roku 2001, który wzrośnie do ok. 36 000 oficerów w roku 2006.

1.5 Niedawne badanie<sup>(9)</sup> przeprowadzone w Wielkiej Brytanii (UK), przez University of Cardiff, na zlecenie Departamentu Transportu, Izby Żeglugi [*Chamber of Shipping*] oraz Towarzystwa Morskiego [*Marine Society*] wskazało na znaczny niedobór dobrze wykwalifikowanych pracowników gospodarki morskiej, którzy mogliby podjąć pracę w zawodach morskich na lądzie w Wielkiej Brytanii.

<sup>(4)</sup> Źródło: Wspólne opracowanie Federacji Związków Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) oraz Europejskiego Stowarzyszenia Armatorów (ECSA): *Zwiększenie możliwości zatrudnienia dla marynarzy UE: badanie celem określenia priorytetów szkolenia i kształcenia marynarzy* [*Improving the Employment Opportunities for EU Seafarers: An Investigation to Identify Seafarers Training and Education Priorities*](1998)

<sup>(5)</sup> METHAR: Harmonizacja europejskiego szkolnictwa morskiego i programów szkoleniowych

<sup>(6)</sup> METNET: Sieć tematyczna w zakresie kształcenia, szkolenia i mobilności kadr morskich

<sup>(7)</sup> BIMCO [*Baltic and International Maritime Council*] – Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska/ ISF [*Międzynarodowe Stowarzyszenie Żeglugi - International Shipping Federation*]: *Raport o stanie kadr w 2000 r., światowy popyt i podaż kadr morskich - kwiecień 2000* [*Manpower Update - The World-wide Demand for and Supply of Seafarers*]

<sup>(8)</sup> Patrz przypis 3

<sup>(9)</sup> Źródło: opracowanie pt. *Wymogi gospodarki brytyjskiej wobec osób z doświadczeniem pracy na morzu, 2003 r.* [*The UK economy's requirements for people with experience of working at sea 2003*], przygotowane na zlecenie Departamentu Transportu, Izby Żeglugi oraz Towarzystwa Morskiego w Wielkiej Brytanii przez University of Cardiff.

1.6 Komisja stwierdziła, iż żegluga przybrzeżna [*short sea shipping*] stanowi integralny element systemu transportowego<sup>(10)</sup>. Pomimo podjęcia szeregu inicjatyw na rzecz promocji żeglugi przybrzeżnej, w ramach wytycznych dotyczących pomocy publicznej dla transportu morskiego, nie spowodowały one żadnej istotnej zmiany w zatrudnieniu kadr morskich UE. Odnotowuje się zatrzymanie spadku zarejestrowanego tonażu a w pewnych Państwach Członkowskich nawet jego wzrost, mimo to liczba marynarzy UE ciągle obniża się.

## 2. Zalecenia Komisji, aby promować rekrutację i szkolenie kadr morskich oraz transport morski<sup>(11)</sup>

2.1 Uznając iż zatrudnienie i szkolenie to dwie dziedziny, za które odpowiadają przede wszystkim same Państwa Członkowskie, Komisja określiła działania priorytetowe i sformułowała w związku z nimi szereg zaleceń:

- a) właściwe stosowanie obowiązującego prawa wspólnotowego i międzynarodowego w zakresie warunków życia i pracy oraz jakości czynności wykonywanych na pokładach statków w celu poprawy warunków socjalnych, jako sposobu na pozyskiwanie i utrzymanie wysokiej klasy personelu;
- b) stwierdzono nasilenie się konkurencji ze strony tańszej siły roboczej spoza UE na regularnych pasażerskich liniach promowych w Unii Europejskiej. Poszukując rozwiązania tego problemu uznano, iż partnerzy społeczni powinni przedstawić równoległe propozycje zajęcia się tą kwestią;
- c) Państwa Członkowskie oraz partnerzy społeczni organizują skoordynowane kampanie informacyjne na szczeblu krajowym i europejskim w celu stworzenia nowego wizerunku żeglugi i przekazania młodym ludziom informacji na temat możliwości i implikacji kariery morskiej;
- d) armatorzy badają możliwości poprawy warunków życia i pracy, w tym okresów służby i wynagrodzenia;
- e) zapewnienie zachowania wysokiej jakości systemu szkoleń morskich w UE, przy zagwarantowaniu przez Państwa Członkowskie i partnerów społecznych odpowiedniej liczby miejsc na szkoleniach na pokładzie;
- f) Państwa Członkowskie i partnerzy społeczni badają i wykorzystują możliwości, jakie oferują instrumenty wspólnotowe dostępne jako wsparcie finansowe dla szkoleń morskich;
- g) uznano, że Wspólnota może wspierać starania branży na rzecz wyeliminowania obecnego niedoboru marynarzy UE poprzez sponsorowanie szeregu projektów badawczych *ad hoc* realizowanych w VI programie ramowym.

2.1.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyraził opinię<sup>(12)</sup>, że wszyscy adresaci komunikatu Komisji w sprawie szkolenia i naboru kadr morskich powinni starannie uwzględnić jej zalecenia. W szczególności nawiązano do możliwie pełnego wykorzystania przez Państwa Członkowskie pomocy publicznej dla transportu morskiego oraz innych dostępnych środków pomocowych UE. Komitet zwrócił uwagę na potrzebę poprawy warunków życia i pracy na pokładzie, przyjęcia i stosowania odpowiednich norm międzynarodowych oraz, w razie potrzeby, podjęcia stosownych działań na rzecz zwiększenia zadowolenia z pozycji społecznej, prestiżu i pracy w zawodach związanych z gospodarką morską. Komitet zwrócił także uwagę na potrzebę współpracy i promocji tego typu zawodów przez Państw Członkowskie i partnerów społecznych.

2.2 Uznając, iż transport morski jest dziedziną, za którą opowiadają przede wszystkim Państwa Członkowskie, Komisja określiła działania priorytetowe i sformułowała w związku z nimi szereg zaleceń. Mimo iż nacisk położono głównie na żeglugę przybrzeżną [*short sea shipping*], środki nie ograniczają się jedynie do tego sektora.

- a) działania legislacyjne obejmują wprowadzenie w życie dyrektywy w sprawie pewnych formalności dokonywanych przez statki przy wchodzeniu do/lub wychodzeniu z portów w Państwach Członkowskich (IMO-FAL), wdrożenie Marco Polo, normalizację i harmonizację intermodalnych jednostek ładunku, Autostrady Morskie [*Motorways of the Sea*] i poprawę wskaźników żeglugi w zakresie ochrony środowiska;
- b) działania techniczne obejmują *Przewodnik po Procedurach Celnych w Żegludze Przybrzeżnej* [*Guide to Customs Procedures for Short Sea Shipping*], rozpoznanie i eliminację przeszkód w procesie usprawniania żeglugi przybrzeżnej, zbliżenie krajowych aplikacji i komputeryzacja wspólnotowych procedur celnych, jak również badania i rozwój technologiczny;
- c) działania operacyjne obejmują punkty kompleksowej obsługi administracyjnej [*one-stop administrative shops*], zagwarantowanie podstawowej roli centralnych punktów żeglugi przybrzeżnej [*short sea shipping focal points*] oraz zapewnienie dobrego funkcjonowania i wytycznych dla ośrodków promocji żeglugi przybrzeżnej [*short sea promotion centres*], promowanie żeglugi przybrzeżnej jako korzystnej alternatywy transportowej i gromadzenie danych statystycznych.

2.2.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyraził poparcie dla komunikatu Komisji<sup>(13)</sup> w swojej opinii w sprawie programu działań na rzecz promocji żeglugi przybrzeżnej. Komitet zwrócił wszakże uwagę na potrzebę usunięcia wąskich gardeł, aby umożliwić rozwój żeglugi przybrzeżnej w kierunku intermodalności. Wyrażono niepokój co do liczby spraw związanych z tą dziedziną. Komitet podkreślił także znaczenie stałego monitorowania działań podejmowanych w przyszłości.

<sup>(10)</sup> COM(2003) 155 final z 7.04.2003

<sup>(11)</sup> Patrz przypis 34

<sup>(12)</sup> Opinia EKES, Dz.U. C. 80 z 3.4.2002, str.9

<sup>(13)</sup> Opinia EESC Dz.U. C. 32 z 5.2.2004, str. 67

### 3. Zalecenia Rady, aby promować rekrutację i szkolenie kadr morskich oraz transport morski

3.1 Rada zapoznała się z <sup>(14)</sup> ogólną strukturą i kierunkami polityk przedstawionymi w komunikacie Komisji w sprawie kształcenia i rekrutacji kadr morskich <sup>(15)</sup>. Tym samym uznała znaczenie żeglugi w handlu światowym i wewnątrzspółnotowym. Ponadto stwierdziła, iż transport morski jest najbardziej efektywnym, przyjaznym środowisku i tanim środkiem transportu.

3.2 Uznając konkurencyjność żeglugi, Rada podkreśliła także znaczenie, jakie ma zwalczanie transportu morskiego o niskim standardzie, zarówno poprzez wdrażanie norm międzynarodowych jak i wypełnianie luk w ustawodawstwie międzynarodowym, kładąc tym samym nacisk na stosowanie i egzekwowanie obowiązującego prawa, w tym przepisów dotyczących warunków życia i pracy, ze względu na to, iż kadry morskie stanowią fundamentalny element bezpieczeństwa na statkach.

3.3 W szczególności Rada uznała znaczenie czynnika ludzkiego dla jakości transportu morskiego i potrzebę pozytywnego oddziaływania na opinię publiczną, zarówno w odniesieniu do wizerunku jak i atrakcyjności pracy w zawodach morskich.

3.4 Uznaje także korzystny wpływ wytycznych wspólnotowych w zakresie pomocy publicznej w sektorze gospodarki morskiej oraz ich znaczenie dla utrzymania konkurencyjności flot Państw Członkowskich i wzrostu liczby statków w rejestrach Państw Członkowskich.

3.5 Uznając znaczenie transportu morskiego, Rada sformułowała i wydała zalecenia dotyczące między innymi kwestii wyszczególnionych poniżej:

- a) możliwie szybkiego przygotowania zrewidowanych wytycznych Wspólnoty w zakresie pomocy publicznej dla sektora gospodarki morskiej w celu zachowania konkurencyjności oraz promocji wiedzy w tej dziedzinie, a także zatrudnienia europejskich kadr morskich;
- b) ulepszenia przez Państwa Członkowskie wizerunku żeglugi;
- c) zapewnienia dalszej promocji jakości transportu morskiego poprzez ściślejsze przestrzeganie instrumentów prawnych IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej) i ILO (Międzynarodowej Organizacji Pracy), a także prawa wspólnotowego w ramach *Flag State Implementation* (FSI – inspekcja bandery) oraz *Port State Control* (PSC – inspekcja portu);
- d) możliwości ustanowienia europejskiego systemu wynagradzania jakości, uznawania jakości operatorów przestrzegających między innymi norm bezpieczeństwa, warunków życia i pracy kadr morskich, standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego jako zachęty do promowania jakości transportu morskiego;

- e) przyjęła z zadowoleniem zamiar sporządzenia przez Komisję raportu na temat możliwości opracowania konkretnych procedur uznawania świadectw stwierdzających posiadane kwalifikacje i umiejętności wewnątrz Wspólnoty, poprzez zgodność z wymogami STCW;
- f) uczestnictwa partnerów społecznych w działaniach podejmowanych przez Państwa Członkowskie i Komisję w celu zachęcenia młodych ludzi do pracy w zawodach morskich, w tym stworzenia atrakcyjnych warunków pracy i płacy. Obejmuje to także promocję zatrudnienia kobiet na morzu i na lądzie;
- g) zagwarantowania i utrzymania przez armatorów wystarczającej liczby miejsc pracy dla obywateli Unii Europejskiej na pokładach swoich statków i w swoich przedsiębiorstwach. Szczególne znaczenie ma promowanie kariery, dającej perspektywę mobilności, awansu i przyszłego zatrudnienia poprzez podpisywanie z młodymi oficerami kontraktów zawodowych. Uzupełnieniem tych działań byłaby poprawa warunków pracy i życia w drodze zastosowania nowoczesnych technologii i rozwiązań komunikacyjnych;
- h) znaczenia konwencji w zakresie norm pracy, np. konwencji ILO.

### 4. Opinie Parlamentu Europejskiego w sprawie promowania rekrutacji i szkoleń kadr morskich oraz transportu morskiego

4.1 Parlament Europejski zajmował się sprawą transportu morskiego i zawodów morskich przy wielu okazjach. Szczególną uwagę w tej kwestii poświęcił w niedawno przyjętej uchwale w sprawie poprawy bezpieczeństwa na morzu (P5\_TA\_PROV(2004)0350), w następstwie katastrofy tankowca *Prestige* u wybrzeży Galicji w Hiszpanii; szereg propozycji w niej zawartych, w przypadku ich realizacji, znacznie przyczyniłaby się, bezpośrednio lub pośrednio, do promocji transportu morskiego w UE, przynosząc korzyści zarówno dla armatorów, jak i marynarzy w UE.

4.2 Między innymi EKES z zainteresowaniem zwraca uwagę na następujące zalecenia zawarte w tym raporcie:

4.2.1 „[PE] apeluje o całościową i spójną europejską politykę morską, która miałaby za cel utworzenie europejskiego obszaru bezpieczeństwa morskiego; uważa że polityka ta powinna opierać się na następujących działaniach:

— zakaz eksploatacji statków o niskim standardzie;

— ...

— poprawa warunków życia i pracy oraz kształcenia kadr morskich...”

<sup>(14)</sup> 2515 posiedzenie Rady z dn. 5.6.2003, 9686/03 (Presse 146)

<sup>(15)</sup> Patrz przypis 3

4.2.2 „[PE] podkreśla, że w interesie bezpieczeństwa na morzu zasadniczo ważne jest, by marynarze otrzymywali wynagrodzenie, które nadaje wartość ich pracy oraz by położyć kres nadmiernemu wykorzystywaniu, które ma miejsce na wielu statkach; wzywa Komisję do podjęcia prac nad harmonizacją i podniesieniem statusu tego zawodu w skali europejskiej poprzez odpowiednie przepisy oraz do działania w tym kierunku w ramach IMO.”

4.2.3 „[PE] wzywa do podjęcia działań na rzecz podniesienia prestiżu zawodów morskich oraz podniesienia ich atrakcyjności w oczach wszystkich młodych ludzi, a w szczególności w oczach młodzieży europejskiej.”

## 5. Uwagi i spostrzeżenia ogólne

5.1 W ramach obecnie realizowanego programu na rzecz trwałego rozwoju w Unii Europejskiej uznaje się, iż żegluga odgrywa zasadniczą rolę. Znaczenie transportu morskiego dostrzeżono w Białej Księdze Komisji: *Europejska polityka transportowa do roku 2010: Czas na decyzje* <sup>(16)</sup> i przedstawiono w zarysie w dokumencie poświęconym polityce morskiej: *Ustawodawstwo i cele Unii Europejskiej w odniesieniu do transportu morskiego* <sup>(17)</sup>.

5.2 Żegluga przewozi 40,7 % pod względem wartości i 69,9 % pod względem wagi towarów importowanych i eksportowanych z UE <sup>(18)</sup>. W przypadku do Państw Członkowskich o statusie wysp, wielkości te są znacznie wyższe. Transport morski jest zatem najważniejszym środkiem transportu w odniesieniu do handlu zewnętrznego UE.

5.3 Żegluga przewozi 12 % pod względem wartości i 19,7 % pod względem wagi towarów w obrocie wewnątrz-wspólnotowym <sup>(19)</sup>. W przypadku najbardziej peryferyjnie położonych wysp i kilku innych regionów, wielkości te są znacznie wyższe, w szczególności w Wielkiej Brytanii i Irlandii, których to krajach dobrobyt gospodarczy i dobra koniunktura niemal w całości zależą od transportu morskiego.

5.4 Dobrze funkcjonujący i prężny transport morski przyczynia się do utrzymania innych form transportu. Ponadto efektywny transport morski pomaga w utrzymaniu i zachowaniu dobrej koniunktury całej gospodarki morskiej. W szczególności zachodzi możliwość, by wyszkolone, wysokiej klasy kadry morskie przechodziły do innych podsektorów w branży usługowej, finansowej, rekreacji i wypoczynku oraz wytwórczej. Mimo że pewne elementy mogą być zastąpione, alternatywne metody szkolenia nie zawsze są pożądane, czy też możliwe.

5.5 Należy dokonać rozróżnienia pomiędzy zwykłymi marynarzami a oficerami. Armatorzy wydają się bardziej skłonni do zatrudniania oficerów z Unii Europejskiej, pomimo wyższych kosztów ich wynagrodzeń.

5.6 Znaczna liczba oficerów z Unii Europejskiej zatrudniona jest na morzu, zajmując ważne i odpowiedzialne stanowiska, z którymi wiąże się wysokie ryzyko, lub podejmując funkcje zarządcze we wszystkich obszarach przemysłu morskiego i na różnych typach statków. Z doświadczenia takich osób korzysta się powszechnie, zarówno w przedsiębiorstwach żeglugowych, jak i w zarządzaniu flotami, w Unii Europejskiej i poza nią.

5.7 Znaczna liczba zwykłych marynarzy UE pracujących na statkach zarejestrowanych w UE została zastąpiona przez marynarzy spoza Wspólnoty. W coraz większym stopniu marynarze z UE zatrudniani są jedynie na statkach specjalistycznych, na przykład w morskiej branży energetycznej. Jest to konsekwencją ograniczenia wydatków ponoszonych przez armatorów, poszukujących oszczędności z redukcji kosztów siły roboczej celem utrzymania konkurencyjności oraz/lub zwiększenia zyskowności.

5.8 Uznaje się, że porty morskie stanowią węzły transportowe o podstawowym znaczeniu dla rozwoju handlu i gospodarki Państw Członkowskich. Znaczenie portów morskich jako węzłów transportowych, poparte danymi statystycznymi, podkreślono w raporcie rocznym z 2003 r. Europejskiej Organizacji Portów Morskich [*European Sea Port Organisation*] <sup>(20)</sup>. Porty morskie UE polegają na wysokokwalifikowanych i doświadczonych kadrach morskich pracujących na licznych stanowiskach. Choć piloci portowi i kapitanowie portów stanowią łatwo identyfikowalną grupę, doświadczeni marynarze zatrudniani są do zarządzania portami i działalności logistycznej.

5.9 W przypadku Unii Europejskiej, znaczne przychody generuje się ze specjalistycznych usług transportowych. Obok bezpośredniego zarządzania flotami, świadczone są także usługi brokerskie, prawne i finansowe.

5.10 W Unii Europejskiej istotne znaczenie ma wytwarzanie sprzętu, w tym aparatury zapewniającej bezpieczeństwo statków i branży rekreacyjno-wypoczynkowej. W sektorze tym zatrudnionych jest wielu byłych marynarzy, zarówno przy pracach rozwojowych, jak i w sprzedaży.

5.11 Przemysł stoczniowy, choć znacznie ucierpiał ze strony konkurencji, zwłaszcza z Dalekiego Wschodu, jest ważny dla gospodarki niektórych regionów i Państw Członkowskich. Obecnie główny nacisk kładzie się na produkcję okrętów wojennych, statków wycieczkowych oraz statków wysoce wyspecjalizowanych. Odnotowuje się także działalność na znaczną skalę w dziedzinie remontów statków i zaopatrzenia morskiego sektora energetycznego.

5.12 Jest także znaczny popyt na wysokokwalifikowanych i doświadczonych pracowników w organach regulacyjnych Państw Członkowskich UE. Personel taki ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia odpowiednich inspekcji FSI i PSC statków w celu zagwarantowania bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony morskiego środowiska naturalnego.

<sup>(16)</sup> Biała Księga *European transport policy for 2010: time to decide* – Komisja Europejska, 2001 r.

<sup>(17)</sup> Polityka morska *European Union legislation and objectives for sea transport* – Komisja Europejska, 2002 r.

<sup>(18)</sup> *EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2003* – Komisja Europejska

<sup>(19)</sup> Patrz przypis 17

<sup>(20)</sup> *European Sea Ports Organisation Annual Report 2003*

5.13 Wyższe szkoły morskie w Unii Europejskiej zapewniają wysoki standard kształcenia/szkolenia dla osób nie będących obywatelami UE, przyczyniając się tym samym do zwiększenia bezpieczeństwa nawigacji i życia na morzu, a także ochrony morskiego środowiska naturalnego.

5.14 Wysokokwalifikowani i doświadczeni marynarze potrzebni są w UE dla trwałego rozwoju infrastruktury morskiej oraz branż związanych z usługami. Wspólna propozycja projektu ECSA/ETF, <sup>(21)</sup> polegająca na mapowaniu ścieżek kariery w gospodarce morskiej została przyjęta a wyniki z realizacji projektu powinny być dostępne w ciągu 2005 r.

5.15 Nie ma dostatecznych dowodów, które wskazywałyby na to, że młodzi obywatele UE nie chcą podejmować pracy zawodowej w gospodarce morskiej. Skutecznie prowadzone kampanie promocyjne, oferujące perspektywy kariery w gospodarce morskiej, przyciągają znaczną liczbę kandydatów.

## 6. Zawody morskie

6.1 Uznaje się, iż wiek personelu podwyższa się, a bieżący nabór nie wystarczy, aby zastąpić obecne kadry morskie w UE. W szczególności dotyczy to starszych oficerów zatrudnianych na statkach nie tylko pod banderami UE, ale także spoza Wspólnoty. Zważywszy czas potrzebny na wykształcenie takich osób, a następnie na zdobycie przez nich koniecznego doświadczenia, należy stwierdzić, że sytuacja w niektórych Państwach Członkowskich staje się krytyczna.

6.2 Wydaje się, iż atrakcyjność pracy w gospodarce morskiej w kategoriach kariery różni się w poszczególnych Państwach Członkowskich. Może być to wynikiem różnic w uwarunkowaniach gospodarczych, geograficznych lub kulturowych.

6.3 Pojawiały się sugestie, iż młodzi ludzie coraz bardziej niechętnie odnoszą się do perspektywy przebywania przez długi okres czasu na morzu, gdyż taki sposób życia nie jest atrakcyjny ani w aspekcie społecznym ani finansowym. Jednakże nie ma wielu zawodów, pozwalających na długie okresy wypoczynku, które dają możliwość korzystania z różnych form rekreacji i podróżowania.

6.4 Dowody empiryczne, zebrane w Wielkiej Brytanii, wskazują na fakt, iż w przypadku skutecznych kampanii promocyjnych, których celem jest lepsze informowanie społeczeństwa o możliwościach kariery w transporcie morskim, wystarczająco dużo młodych ludzi składa podania o przyjęcie na oferowane szkolenia.

6.5 W interesie trwałego rozwoju branży infrastruktury morskiej, i w ramach kampanii promocyjnych zachęcających młodzież do wyboru zawodu morskiego, istotne jest oferowanie „kariery w gospodarce morskiej”, a nie „kariery na morzu”. W ten sposób pokazuje się szerszą gamę możliwości i zmniejsza niechęć młodzieży i jej rodziców do kariery w tym sektorze.

<sup>(21)</sup> Propozycja wspólnego projektu ECSA/ETF, polegającego na mapowaniu ścieżek kariery w gospodarce morskiej w 2004 r.

6.6 Kształcenie i szkolenia morskie, prowadzone zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW i Kodeksu ISM, muszą gwarantować, by ich zakres merytoryczny był aktualizowany stosownie do potrzeb przemysłu oraz by umożliwiał przygotowanie uczestników takich programów i kursów na zmiany technologiczne.

6.7 Rybacy oraz piechota morska zapewniają pożyteczną, nawet jeśli ograniczoną, pulę dodatkowych kadr dla transportu morskiego. Redukcja sektora rybołówstwa i liczebności marynarki wojennej w UE prowadzą do spadku liczby osób, które mogą być zatrudnione w transporcie morskim, zarówno na morzu jak i na lądzie. Jest mało prawdopodobne, że zmniejszenie wielkości floty rybackiej UE doprowadzi do wzrostu kadr morskich ze względu na starzenie się personelu.

6.8 Równie ważne jest utrzymanie zatrudnionych marynarzy pochodzących z krajów UE celem zachowania poziomu kwalifikacji marynarzy w Europie. Ponadto osoby takie, dzięki odpowiednim szkoleniom, mogą stanowić nieocenione rezerwy kadrowe dla naboru na stanowiska oficerskie.

## 7. Transport morski

7.1 Prawdą jest, iż podjęto szereg inicjatyw na rzecz promocji żeglugi przybrzeżnej w Państwach Członkowskich. W pewnych przypadkach projekty takie wciąż pozostają na bardzo wczesnym etapie prac i na efekty ich realizacji trzeba poczekać. Wydaje się jednak, że współpraca pomiędzy Państwami Członkowskimi jest ograniczona. Takie inicjatywy, jak tworzenie wizerunku marki *Autostrady Morskie* [*Motorways of the Sea*] są użyteczne dla zaakcentowania roli transportu morskiego. Należy zaangażować wszystkie Państwa Członkowskie we wspólne działania na rzecz jak najlepszego wykorzystania atutów transportu morskiego.

7.2 Nawet jeżeli wytyczne dotyczące pomocy publicznej [*State Aid Guidelines*] w zakresie środków pomocowych dla transportu morskiego mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia uczciwej konkurencji pomiędzy Państwami Członkowskimi i zwiększenia konkurencyjności, można by poddać w wątpliwość efektywność takich instrumentów, zważywszy na ciągły spadek zatrudnienia kadr morskich w UE.

7.3 Istnieją dowody wskazujące na to, że niektóre Państwa Członkowskie nie w pełni stosują się do obowiązujących przepisów, wynikających z wytycznych dotyczących pomocy publicznej. Ponadto wydaje się, że brak jest woli wprowadzenia zmian w przypadku, gdy istnieją restrykcje lub gdy są postrzegane jako istniejące.

7.4 Mimo stwierdzenia, iż promocja transportu morskiego stanowi obowiązek Państw Członkowskich, wydaje się, że brak centralnej koordynacji hamuje rozwój. W konsekwencji inicjatywy, takie jak *Marco Polo* lub *Autostrady Morskie*, których celem jest promowanie żeglugi przybrzeżnej, dotychczas nie mogły przynieść efektów.

## 8. Zalecenia

8.1 Komisja powinna podjąć stosowane działania i wydać zalecenia w celu:

- a) dokonania oceny istniejących środków mających w założeniu zachęcać do promocji transportu morskiego przez Państwa Członkowskie;
- b) dokonania oceny istniejących środków mających w założeniu zachęcać do rekrutacji i szkolenia kadr morskich w Państwach Członkowskich;
- c) określenia liczby marynarzy potrzebnych do utrzymania infrastruktury morskiej i branż z nią związanych;
- d) zbadania funkcjonowania i adekwatności istniejących przepisów w ramach wytycznych dotyczących pomocy publicznej w odniesieniu do świadectwa/dyplomu potwierdzającego kwalifikacje I stopnia. Ponadto zbadania możliwości dla personelu zatrudnionego na pokładzie statku do uczestniczenia w szkoleniach prowadzących do uzyskania świadectw/dyplomów STCW stopnia II i III;
- e) zagwarantowania, że zostaną wyznaczone priorytety celem zachęcenia do naboru, szkolenia i utrzymania obywateli Wspólnoty na stanowiskach w gospodarce morskiej.

8.2 Państwa Członkowskie powinny podjąć stosowane działania i wydać zalecenia w celu:

- a) zagwarantowania, że zostaną wprowadzone w życie i stosowane podstawowe i skonsolidowane konwencje ILO, znowelizowane konwencje IMO oraz dyrektywy UE celem zapewnienia odpowiednich warunków zatrudnienia i życia;
- b) zapewnienia odpowiedniego wsparcia finansowego dla organizacji szkoleń, przy jak najlepszym wykorzystaniu możliwości wynikających z obowiązujących wytycznych dotyczących pomocy publicznej. Zależnie od okoliczności wiąże się to także z zastosowaniem rozwiązań przewidzianych w ramach systemów podatkowych i ubezpieczeń społecznych;
- c) określenia wszelkich dodatkowych środków niezbędnych celem zachęcenia do naboru i szkolenia kadr morskich z UE;
- d) współpracy z partnerami społecznymi w zakresie organizacji skutecznych kampanii promocyjnych, zachęcających młodych ludzi do rozpoczęcia kariery zawodowej w transporcie morskim;
- e) zagwarantowania odpowiedniego finansowania dla zapewnienia dostępności do instytucji kształcących i szkoleniowych o wysokim standardzie na potrzeby specjalistycznego kształcenia morskiego;

- f) zachęcenia do szerszego wsparcia dla szkolenia kadr morskich ze strony sektora transportu morskiego;
- g) zapewnienia niezbędnej infrastruktury transportowej aby ułatwić i rozszerzyć wykorzystanie transportu morskiego;
- h) promowania transportu morskiego jako przyjaznego środowisku naturalnemu środkowi transportu;
- i) zapewnienia dostępności odpowiednich statków dla zaspokojenia potrzeb strategicznych i gospodarczych;
- j) zagwarantowania, że środki nie są wdrażane celem kryminalizacji zawodów morskich oraz usunięcia wszelkich obowiązujących środków zmierzających do kryminalizacji kadr morskich, w szczególności kapitanów.

8.3 Parlament Europejski i Rada powinny:

- a) spowodować, aby Komisja przygotowała propozycje w zakresie środków promowania transportu morskiego;
- b) spowodować, aby Komisja przygotowała propozycje w zakresie środków promowania rekrutacji i szkolenia kadr morskich;
- c) monitorować działania Komisji w odniesieniu do środków mających na celu promocję transportu morskiego;
- d) monitorować działania Komisji w odniesieniu do środków mających na celu promocję rekrutacji i szkolenia marynarzy.

8.4 Armatorzy powinni podjąć odpowiednie działania w celu:

- a) zagwarantowania odpowiednich warunków zatrudnienia i socjalnych, które sprzyjałyby rekrutacji i utrzymaniu wysokiej klasy kadr morskich z UE;
- b) przeprowadzania naboru wysokiej klasy personelu i zapewnienia odpowiedniego szkolenia;
- c) zagwarantowania odpowiedniej liczby szkoleń, a później stanowisk pracy, dla zapewnienia dostępności starszych oficerów z UE;
- d) zbadania sposobów rozwoju transportu morskiego w handlu wewnętrznym i zewnętrznym UE.

8.5 Związki zawodowe powinny podjąć odpowiednie działania w celu:

- a) promocji karier w przemyśle morskim;
- b) zapewnienia wysokiego statusu zawodowego kadr morskich w UE;
- c) zaangażowania się w promocję przemysłu morskiego, w tym żeglugi przybrzeżnej.

Bruksela, 15 grudnia 2004 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Anne Marie SIGMUND