



**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

**Βρυξέλλες, 19 Απριλίου 2001 (20.04)
(OR. fr)**

8014/01

LIMITE

**MAR 28
SOC 156**

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας : κ. Bernhard ZEPTER, Αναπληρωτής Γενικός Γραμματέας της
Ευρωπαϊκής Επιτροπής
Ημερομηνία παραλαβής : 6 Απριλίου 2001
Αποδέκτης : κ. Javier SOLANA, Γενικός Γραμματέας / Ύπατος Εκπρόσωπος

Θέμα : Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό
Κοινοβούλιο σχετικά με την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο της Επιτροπής - COM (2001) 188 final.

συνημμ. : COM (2001) 188 final



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 6.4.2001
COM(2001)188 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

σχετικά με την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εκπαίδευση και την πρόσληψη ναυτικών

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Εισαγωγή.....	3
1. Η πτώση του αριθμού ναυτικών από την ΕΕ.....	5
1.1. Δεδομένα.....	5
1.2. Αίτια.....	7
1.2.1. Οικονομικά προβλήματα των πλοιοκτητών της ΕΕ.....	7
1.2.2. Κοινωνικά προβλήματα απασχόλησης των ναυτικών	8
1.3. Συνέπειες.....	8
2. Εφαρμογή του κοινοτικού και του διεθνούς <i>κεκτημένου</i>	9
3. Προτάσεις δράσης.....	12
3.1. Προώθηση της απασχόλησης.....	13
3.1.1. Η πρόταση για την “επάνδρωση” και άλλες πρωτοβουλίες των κοινωνικών εταίρων σε θέματα απασχόλησης	13
3.1.2. Εκστρατείες πληροφόρησης και συναφή μέτρα προώθησης της απασχόλησης.....	14
3.2. Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας	15
3.3. Εστίαση της ναυτικής εκπαίδευσης και εξάσκησης	16
3.3.1. Ναυτική Εκπαίδευση και Εξάσκηση (NEE)	16
3.3.2. Κοινοτικές πρωτοβουλίες	18
3.4. Χρηματοδότηση από το ερευνητικό πρόγραμμα	19
4. Συμπεράσματα και συστάσεις.....	19

Εισαγωγή

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες παρατηρήθηκε μεγάλη πτώση στην ανεύρεση καλά εκπαιδευμένων ναυτικών, ιδίως αξιωματικών. Σε πρόσφατη σχετική μελέτη¹ γίνεται γνωστό ότι σήμερα υπάρχει παγκοσμίως έλλειψη αξιωματικών κατά 4% επί του συνόλου της εργατικής δύναμης (16.000 αξιωματικοί) και προβλέπεται έλλειψη 12% (46.000 αξιωματικοί) το έτος 2010. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετωπίζει το ίδιο πρόβλημα αλλά σε μεγαλύτερη έκταση, και η έλλειψη ναυτικών φθάνει περίπου τους 13.000 αξιωματικούς το 2001 και όπως υπολογίζεται θα φθάσει περίπου τους 36.000 αξιωματικούς το 2006².

Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 ο συνολικός στόλος της ΕΕ μειώθηκε, όπως και ο αριθμός των ναυτικών της³. Ο συνολικός αριθμός υπηκόων της ΕΕ εργαζόμενων σε σκάφη με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ είναι σήμερα περίπου 120.000, πτώση 40% σε σύγκριση με το 1985, ενώ ο αριθμός μη υπηκόων της ΕΕ εργαζόμενων σε σκάφη με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ αυξήθηκε από το 1983 από περίπου 29.000 σε περίπου 34.500 σήμερα⁴. Ο κλάδος των τακτικών επιβατικών και πορθμειακών μεταφορών στην ΕΕ αποτελεί εξαίρεση στην τάση αυτή: η αγορά αυτή εξυπηρετείται ακόμη προς το παρόν από σκάφη υπό σημαία κρατών μελών της ΕΕ επανδρωμένα κυρίως από υπηκόους της ΕΕ και απασχολεί σχεδόν το 50% του ναυτιλλόμενου προσωπικού των κρατών μελών της ΕΕ (20% σε ενδοκοινοτικές μεταφορές και 30% σε ενδομεταφορές). Στις ενδοκοινοτικές μεταφορές απασχολούνται περίπου 30.300 ναυτικοί ενώ οι μη υπήκοοι της ΕΕ καταλαμβάνουν μόνον 651 θέσεις εργασίας.

Ο κλάδος, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή έχουν ήδη τονίσει επανειλημμένα το θέμα της πτώσης του αριθμού ναυτικών της ΕΕ και της έλλειψης ναυτικών με τα απαραίτητα προσόντα και συμφώνησαν ότι χρειάζεται να καθοριστούν δράσεις αντιμετώπισης του προβλήματος. Το 1996 η Επιτροπή παρουσίασε μια ανάλυση στην ανακοίνωσή της με τίτλο “Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική”⁵, όπου προσδιορίζεται η ανάγκη να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην προώθηση της απασχόλησης ναυτικών της ΕΕ σε συνδυασμό με την ανταγωνιστικότητα των νηολογίων της ΕΕ και την ασφαλή εκμετάλλευση των πλοίων. Στο Ψήφισμα της 24ης Μαρτίου 1997⁶ σχετικά με μια στρατηγική ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας, το Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποδέχθηκε την ανακοίνωση της Επιτροπής και *μεταξύ άλλων* αναγνώρισε ότι χρειάζονται θετικά μέτρα για να προωθηθεί η απασχόληση των κοινοτικών ναυτικών. Συγκεκριμένα, το Συμβούλιο συμφώνησε ότι πρέπει να αναληφθεί δράση προκειμένου να βοηθηθεί η κοινοτική ναυτιλία να συνεχίσει να μάχεται υπέρ της υψηλής ποιότητας και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητά της. Αυτό θα επιτευχθεί – *μεταξύ άλλων* – με συνεχή υψηλής ποιότητας εκπαίδευση των κοινοτικών ναυτικών όλων των

¹ BIMCO (Baltic and International Maritime Council-)/ISF (Διεθνής Ομοσπονδία Εφοπλιστών) 2000 Manpower Update – Η ζήτηση και η διάθεση ναυτικών παγκοσμίως – Απρίλιος 2000 (στο εξής αναφερόμενη ως BIMCO/ISF 2000 Manpower update).

² Πηγή: Κοινή μελέτη της Ομοσπονδίας των Ενώσεων Εργαζόμενων στις Μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (FST) και του Συνδέσμου Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA): “Βελτίωση των ευκαιριών απασχόλησης των ναυτικών της ΕΕ: Διερεύνηση των προτεραιοτήτων εξάσκησης και εκπαίδευσης των ναυτικών” (1998) (στο εξής αναφερόμενη ως κοινή μελέτη FST/ECSA).

³ Για τους σκοπούς του παρόντος εγγράφου, ναυτικός της ΕΕ είναι ο υπήκοος κράτους μέλους που απασχολείται ως ναυτικός.

⁴ Βάσει της κοινής μελέτης FST/ECSA (βλέπε υποσημείωση 2).

⁵ COM(96) 81 τελικό “Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική”, 13.3.1996.

⁶ ΕΕ C 109 της 8.4.1997, σ. 1.

βαθμών και του προσωπικού ξηράς και με βέλτιστη χρήση των πόρων των κρατών μελών και των κοινοτικών μέσων.

Το Δεκέμβριο του 1996 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Ιρλανδική Προεδρία του Συμβουλίου Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης διοργάνωσαν διεθνή διάσκεψη στο Δουβλίνο με τίτλο: “Είναι ο ναυτικός της Ευρωπαϊκής Ένωσης απειλούμενο είδος;”. Σκοπός της διάσκεψης ήταν να προχωρήσει η συζήτηση που έχει ως θέμα την ανακοίνωση της Επιτροπής “Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική” με ανάλυση της κατάστασης που επικρατεί στην απασχόληση των ναυτικών της Κοινότητας, μελέτη των αιτιών και των οικονομικών συνεπειών της εξαφάνισής τους και ανεύρεση λύσεων στο πρόβλημα. Στη διάσκεψη ειπώθηκε κατά κοινή ομολογία ότι οι ευρωπαίοι ναυτικοί είναι ζωτικής σημασίας για την ορθή λειτουργία του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου και τονίστηκε ότι χρειάζονται δράσεις για να δημιουργηθεί και πάλι ένα σώμα ναυτικών όλων των σειρών με υψηλού επιπέδου προσόντα. Στη διάσκεψη προτάθηκαν ορισμένα πρακτικά μέτρα και συστάθηκε στις βιομηχανίες και τις διοικήσεις να τα ενσωματώσουν στις αποφάσεις τους. Στο ίδιο θέμα εκδόθηκαν ορισμένες συστάσεις στην Ολομέλεια του Ναυτιλιακού Φόρουμ που πραγματοποιήθηκε στο Ελσίνκι τον Ιούνιο του 2000.

Ενδεικτικό του γενικού ενδιαφέροντος που έχει προκαλέσει η θεαματική πτώση των ευρωπαίων ναυτικών είναι πόσες μελέτες και ερευνητικά έργα έχουν πραγματοποιηθεί στο πεδίο αυτό, μεταξύ των οποίων είναι και η μελέτη του 1996 “Μελέτη των ναυτιλιακών επαγγεμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση” (που χρηματοδότησε η Επιτροπή), η κοινή μελέτη των FST and ECSA⁷ το 1998 και το ερευνητικό έργο METHAR⁸ (που χρηματοδότησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή βάσει του προγράμματος ETA Μεταφορών του 4ου προγράμματος-πλαισίου). Σε όλες αυτές τις μελέτες προτείνεται η λήψη διορθωτικών μέτρων κατά της ταχείας πτώσης στην απασχόληση των ναυτικών της ΕΕ. Ωστόσο, μόνον κάποιες ενώσεις εφοπλιστών ή κάποια κράτη μέλη ανέλαβαν μερικές μεμονωμένες δράσεις.

Με την παρούσα ανακοίνωση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποβλέπει στην επικαιροποίηση των στοιχείων μείωσης του αριθμού ναυτικών της ΕΕ και στην ανάλυση των αιτιών του φαινομένου, των πιθανών συνεπειών για τη ναυτιλιακή κοινότητα της ΕΕ και των δράσεων που χρειάζονται για την ανατροπή της τάσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή γνωρίζει ότι κάθε μέτρο που αφορά το ανθρώπινο στοιχείο έχει επίπτωση στην ανταγωνιστική θέση των πλοιοκτητών. Κρίνει όμως ότι δεν είναι δυνατόν να αναβληθεί άλλο η αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων εφόσον υπάρχει η επιθυμία να βελτιωθεί η ανησυχητική κατάσταση που επικρατεί σήμερα.

Η απασχόληση και η εκπαίδευση είναι δύο θέματα για τα οποία είναι κατ’αρχήν αρμόδια τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή δεν προτίθεται να υποκαταστήσει τα κράτη μέλη στο πεδίο αυτό. Επιθυμεί όμως να προωθήσει γρήγορα μια εποικοδομητική συζήτηση επί του θέματος, στην οποία θα συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι, όπως επίσης προτίθεται να διευκολύνει και να παρακολουθήσει από κοντά την εφαρμογή των ενδεχόμενων διορθωτικών μέτρων. Τα μέτρα αυτά πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή ταυτόχρονα σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο. Επειδή το μέγεθος του προβλήματος ποικίλλει εντός της ΕΕ, εναπόκειται στα κράτη μέλη να προσαρμόσουν τις προτεινόμενες πρωτοβουλίες στις δικές τους ειδικές ανάγκες και συνθήκες.

⁷ Βλέπε υποσημείωση 2.

⁸ METHAR: Εναρμόνιση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων ναυτικής εκπαίδευσης και εξάσκησης.

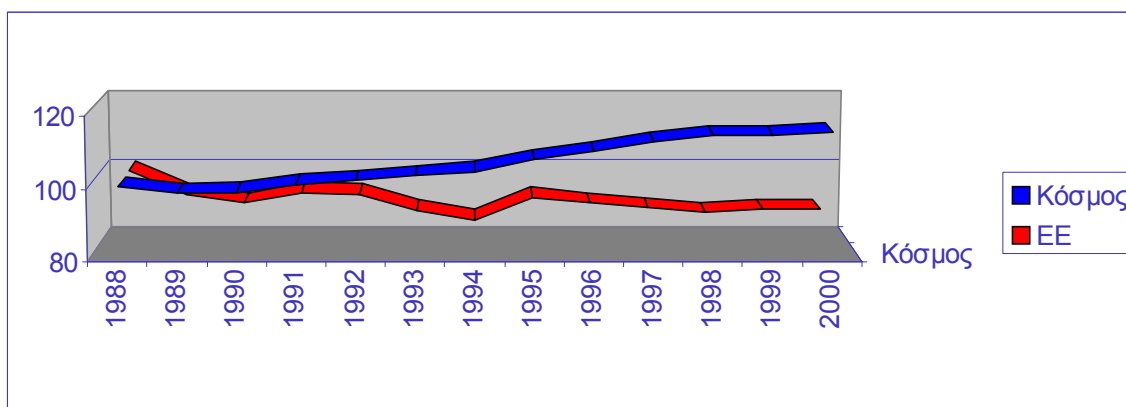
1. Η ΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΕΕ

1.1. Δεδομένα

Ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε τα τελευταία χρόνια και την 1η Ιανουαρίου 2000 η συνολική χωρητικότητα ανερχόταν σε άνω των 506 εκατ. κόρων (gt)⁹. Στο ίδιο διάστημα, η κάποια ελαφρά αύξηση της χωρητικότητας του στόλου που νηολογήθηκε στην ΕΕ από το 1998 έως το 1999, δεν απέτρεψε την πτώση του ποσοστού του στόλου της ΕΕ επί του παγκοσμίου στόλου τα τελευταία χρόνια, φθάνοντας σήμερα το 13% περίπου. Ωστόσο, ο στόλος που ελέγχεται από ευρωπαϊκά συμφέροντα παραμένει σημαντικός και υπολογίζεται στο 33% περίπου του παγκόσμιου στόλου.

Ανάπτυξη παγκόσμιου και ευρωπαϊκού εμπορικού στόλου (ΕΕ) – Πλοία άνω των 300 gt

Δείκτης 1988 = 100



Σε πρόσφατη μελέτη¹⁰ υπολογίζεται ότι η παγκόσμια προσφορά ναυτικών εφέτος είναι 404.000 αξιωματικοί και 823.000 κατώτεροι ναυτικοί, σε σύγκριση με την παγκόσμια ζήτηση ναυτικών η οποία ανέρχεται σε 420.000 αξιωματικούς και 599.000 κατώτερους ναυτικούς. Τα δεδομένα αυτά δείχνουν ότι υπάρχει μέτρια έλλειψη αξιωματικών για την επάνδρωση του παγκόσμιου στόλου (16.000 αξιωματικοί δηλ. 4 % του συνολικού ανθρώπινου δυναμικού). Στη μελέτη τονίζεται ότι στην πράξη αυτή η έλλειψη 16.000 αξιωματικών είναι ακόμη σοβαρότερη εάν ληφθούν υπόψη τα εμπόδια που υπάρχουν στην απορρόφηση του πλεονάσματος ναυτικών ορισμένων εθνικοτήτων από άλλες χώρες όπου παρουσιάζεται η έλλειψη αυτή. Τα εμπόδια αυτά είναι μεταξύ άλλων οι πολιτιστικές και γλωσσικές διαφορές, η έλλειψη διεθνούς πείρας και οι περιορισμοί σχετικά με την υπηκοότητα που ισχύουν σε ορισμένα νηολόγια.

Ο πίνακας που ακολουθεί συνοψίζει τα δεδομένα που προαναφέρθηκαν και δείχνει την κατάσταση όσον αφορά την προσφορά και τη ζήτηση ναυτικών παγκοσμίως για το έτος 2010.

⁹ Πηγή: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) – Shipping Statistics and Market Review Ιανουάριος/Φεβρουάριος 2000.

¹⁰ BIMCO/ISF 2000 Manpower Update (βλ. υποσημείωση 1)

Παγκόσμιο ισοζύγιο μεταξύ προσφοράς και ζήτησης ναυτικών¹¹

	2000	%	2010	%
Αξιωματικοί	- 16.000	- 4	- 46.000	- 12
Κατώτεροι ναυτικοί	+ 224.000	+ 27	+ 255.000	+ 30

Ο αριθμός των ναυτικών της ΕΕ σημείωσε ταχύτερη πτώση από εκείνη του στόλου της ΕΕ: σήμερα οι ναυτικοί ανέρχονται σε 120.000 περίπου αντιπροσωπεύοντας μείωση περίπου 40% σε σύγκριση με τις αρχές της δεκαετίας του '80. Ο επόμενος πίνακας δείχνει καθαρά πόσο μειώθηκε ο αριθμός ναυτικών της ΕΕ που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα στην ΕΕ τα τελευταία δέκα πέντε χρόνια και ταυτόχρονα πόσο αυξήθηκε ο αριθμός ναυτικών μη υπηκόων της ΕΕ.

Αριθμός ναυτικών της ΕΕ και μη απασχολούμενων σε πλοία νηολογημένα στην ΕΕ¹²

Έτος	Αξιωματικοί		Κατώτεροι ναυτικοί		Σύνολο	
	ΕΕ	μη ΕΕ	ΕΕ	μη ΕΕ	ΕΕ	μη ΕΕ
1985	85.140	1.144	120.496	27.781	205.637	28.926
1990					158.457	27.579
1995	52.255	2.551	76.473	30.480	128.728	33.031
1998-99					120.541 (*)	34.534 (*)

(*) Στοιχεία του 1996 για το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ελλάδα.

Υπολογίζεται ότι το 2001 η έλλειψη ναυτικών θα φθάσει τους 13.000 περίπου αξιωματικούς στην ΕΕ και το 2006 θα αυξηθεί σε περίπου 36.000 ναυτικούς¹³. Αυτή η δραματική κατάσταση επιδεινώνεται από τον παράγοντα ηλικία: ο μέσος όρος ηλικίας των αξιωματικών στις χώρες του ΟΟΣΑ¹⁴ είναι πολύ μεγαλύτερος από εκείνον του ανθρώπινου δυναμικού στην Άπω Ανατολή, την Ανατολική Ευρώπη και την Ινδία. Το γεγονός οφείλεται κυρίως σε δύο λόγους: πρώτον, η υπηρεσία στη θάλασσα στις χώρες του ΟΟΣΑ αποβαίνει βραχύτερη διότι οι περισσότεροι ναυτικοί μεταφέρουν τη σταδιοδρομία τους στην ξηρά πολύ πριν φθάσουν την ηλικία των σαράντα ετών· δεύτερον, εξαιτίας οικονομικών πιέσεων, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αναγκασθεί να προσλάβουν στα πλοία τους νέους αξιωματικούς από τρίτες χώρες διότι είναι λιγότερο ακριβοί από εκείνους των χωρών του ΟΟΣΑ. Σήμερα, οι περισσότεροι ναυτικοί χωρών του ΟΟΣΑ είναι παλαιότερης σειράς (το 60% των ναυτικών της ΕΕ είναι άνω των 40), ενώ οι περισσότεροι που προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες

¹¹ BIMCO/ISF 2000 Manpower Update (βλ. υποσημείωση 1)

¹² Πηγές: Μελέτη των ναυτιλιακών επαγγελματιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (TecEcon, 1996) και ετήσια έκθεση της ECSA (1998 - 1999)

¹³ Πηγή: Κοινή μελέτη FST/ECSA (βλ. υποσημείωση 2)

¹⁴ Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης

είναι νεώτερης σειράς. Το επακόλουθο αναμένεται να είναι ότι οι μεγάλοι σε ηλικία αξιωματικοί χωρών του ΟΟΣΑ, μετά τη συνταξιοδότησή τους τα προσεχή έτη, θα αντικατασταθούν από υπηκόους λιγότερο ανεπτυγμένων κρατών.

Το σαφές μήνυμα είναι ότι η υπάρχουσα έλλειψη αξιωματικών θα οξυνθεί, εκτός εάν ληφθούν άμεσα διορθωτικά μέτρα. Όσον αφορά το πιθανά σημαντικό πλεόνασμα κατώτερων ναυτικών, αυτό πρέπει να αναλυθεί προσεκτικά διότι είναι αμφίβολο ότι όλοι αυτοί οι κατώτεροι ναυτικοί έχουν τα απαραίτητα προσόντα για διεθνή δρομολόγια. Επίσης, αξίζει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι κατώτεροι ναυτικοί μπορούν με κατάλληλη εκπαίδευση να γίνουν αξιωματικοί. Είναι σημαντικό επομένως να εξασφαλισθεί ότι δεν θα χειροτερεύσει η επάρκεια σε κατώτερους ναυτικούς της ΕΕ που υπάρχει σήμερα. Τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να το έχουν αυτό υπόψη τους στον προγραμματισμό δράσεων που αποσκοπούν να τεθεί τέρμα στην πτώση του αριθμού ναυτικών της ΕΕ.

1.2. Αίτια

Το όλο θέμα που πραγματεύεται η παρούσα ανακοίνωση έχει δύο πτυχές: η ζήτηση ναυτικών της ΕΕ μειώνεται όπως και η προσφορά εκπαιδευμένων ναυτικών. Τα κύρια αίτια είναι οι τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες της ΕΕ και η αρνητική κοινωνική εικόνα που έχουν οι νέοι όταν εξετάζουν το ενδεχόμενο να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα.

1.2.1. Τα οικονομικά προβλήματα των πλοιοκτητών της ΕΕ

Όπως προαναφέρθηκε, ο στόλος της ΕΕ μειώθηκε τα τελευταία χρόνια ενώ ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε. Αυτό είναι κατανοητό εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ποσοστά ναύλων της ΕΕ παρέμειναν στάσιμα μετά την παγκόσμια οικονομική ύφεση της δεκαετίας του '90, ενώ τα ποσοστά των διεθνών ναύλων ανέκαμψαν πολύ γρήγορα. Σε μια απόπειρά τους να αντιδράσουν στην οικονομική πίεση που αντιμετώπιζαν από την υπερπροσφορά χωρητικότητας στην παγκόσμια αγορά και από τον αυξανόμενο ανταγωνισμό από τα σκάφη τρίτων χωρών, ορισμένοι πλοιοκτήτες της ΕΕ αποφάσισαν να μειώσουν το κόστος τους νηολογώντας τα πλοία τους υπό σημαία χωρών εκτός της ΕΕ ή σε δεύτερα εθνικά νηολόγια.

Κατά τον τρόπο αυτό, οι πλοιοκτήτες της ΕΕ είχαν την ευκαιρία να αντικαταστήσουν τους ναυτικούς της ΕΕ με εργατικό δυναμικό από χώρες εκτός ΕΕ και κατά συνέπεια, *μεταξύ άλλων*, να μειώσουν το κόστος μισθοδοσίας. Η ουσιαστική διαφορά των μισθών μεταξύ ναυτικών της ΕΕ και εκτός ΕΕ είναι οπωσδήποτε βασικό στοιχείο της πολιτικής των πλοιοκτητών στο θέμα της απασχόλησης. Υπολογίζεται ότι ο μεγαλύτερος μισθός ενός ειδικευμένου ναυτικού είναι 15 φορές υψηλότερος από εκείνον ενός ναυτικού εκτός ΕΕ (και στους δύο μισθούς περιλαμβάνονται οι κοινωνικές κρατήσεις) και κατά 5,6 φορές υψηλότερος για τους πλοιάρχους¹⁵. Αυτές οι μισθοδοτικές διαφορές είναι ακόμη σοβαρότερες εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το κόστος των μισθών αποτελεί το 40% του κόστους ημερήσιας εκμετάλλευσης ενός πλοίου και αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μεταβλητό κόστος από όλα τα υπόλοιπα στην εκμετάλλευση των πλοίων.

Ωστόσο, είναι αναγκαίο να γίνεται διαχωρισμός μεταξύ κατώτερων ναυτικών και αξιωματικών. Παρά τη διαφορά μισθού, φαίνεται ότι οι πλοιοκτήτες προτιμούν να προσλαμβάνουν αξιωματικούς από την ΕΕ για διάφορους λόγους μεταξύ των οποίων είναι τα θέματα ασφαλείας, ο τύπος του πλοίου και τα τεχνικά πρότυπα πλοήγησης (οι πλέον ακριβοί

¹⁵ Πηγή: Κοινή μελέτη FST/ECSA (βλ. υποσημείωση 2)

αξιοματικοί τείνουν να είναι οι καλύτερα εκπαιδευμένοι και εξασκημένοι), καθώς και οι πολιτιστικοί δεσμοί.

1.2.2. Οι κοινωνικές πτυχές απασχόλησης των ναυτικών

Μολονότι υπάρχει έλλειψη ναυτικών με τα απαραίτητα προσόντα, όλο και λιγότεροι νέοι στην Ευρώπη επιλέγουν τη σταδιοδρομία στη θάλασσα. Οι νέοι κρίνουν ότι η σταδιοδρομία αυτή δεν είναι ελκυστική εάν συγκριθεί κοινωνικά και οικονομικά με την αντίστοιχη στην ξηρά. Ακόμη και τα υψηλά επίπεδα ανεργίας των νέων στην ΕΕ δεν φαίνεται να έχουν αντιστρέψει την τάση αυτή.

Οι νέοι δυσκολεύονται όλο και περισσότερο να παραμείνουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα στη θάλασσα μακριά από τους συγγενείς, τα παιδιά και τους φίλους τους. Ακόμη και οι ελκυστικές πλευρές της δουλειάς τους, όπως η δυνατότητα να εξερευνούν τον κόσμο και να επισκέπτονται εξωτικά μέρη, έχουν μάλλον εκλείψει με τις σύγχρονες μεθόδους πλοήγησης, τα δε πλοία παραμένουν στα λιμάνια για τις εμπορικές τους δραστηριότητες είτε για πολύ λίγο είτε μένουν έξω από το λιμάνι. Επίσης, τα σύγχρονα πλοία έχουν ολιγάριθμο πλήρωμα, πολύ συχνά διαφόρων εθνικοτήτων και διαφορετικών γλωσσών, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει σε κοινωνική απομόνωση.

Σημαντική ένδειξη του γεγονότος ότι οι νέοι δεν θεωρούν ενδιαφέρουσα απασχόληση τις θέσεις εργασίας στη θάλασσα είναι η απότομη πτώση στη ναυτική εκπαίδευση και εξάσκηση: το μέσο ποσοστό πτώσης στην ΕΕ είναι από 22% έως 32% αλλά σε ορισμένα κράτη μέλη φθάνει το 60% ή το 70%¹⁶.

Η Επιτροπή κρίνει ότι είναι βασικό να τεθούν σε εφαρμογή δράσεις για να ανατραπεί η κατάσταση. Ανάμεσα σε όλες τις δυνατές λύσεις που περιγράφονται στη συνέχεια, εκείνη που επείγει περισσότερο είναι να δημιουργηθεί νέα εικόνα για την απασχόληση στη θάλασσα ειδικότερα, και για το ναυτιλιακό κλάδο γενικά. Οι δημόσιες αρχές και οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να συνεργασθούν έτσι ώστε η απασχόληση στη θάλασσα να προσφέρει ελκυστική σταδιοδρομία και να τραβήξει έτσι η θάλασσα νέους ευρωπαίους.

1.3. Συνέπειες

Η έλλειψη ναυτικών από την ΕΕ σήμερα μπορεί να έχει δραματικά αποτελέσματα. Καλά εξασκημένοι ναυτικοί σημαίνει ασφαλή πλοήγηση, αποτελεσματική λειτουργία, καλή συντήρηση του πλοίου και μείωση των ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης (το 80% του συνολικού αριθμού ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο σφάλμα). Τα μέλη πληρώματος από ορισμένες χώρες εκτός Κοινότητας που προσφέρουν εργαζόμενο δυναμικό δεν είναι – σε γενικές γραμμές – τόσο καλά εκπαιδευμένα όπως τα πληρώματα της ΕΕ (παραδείγματος χάριν, ναυτικοί κάτοχοι πιστοποιητικών από τρίτες χώρες τα οποία δεν είναι σύμφωνα προς τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW) και δεν αναγνωρίζονται από τα κράτη μέλη). Εάν ληφθεί υπόψη πόσο ζωτική είναι η ναυτιλία για την ΕΕ και ότι το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και περισσότερο από το 35% του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών της πραγματοποιείται από θαλάσσης, η ΕΕ δεν μπορεί να αφήσει να απολεσθεί αυτή η θεμελιώδης πείρα εάν δεν θέλει να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια και το περιβάλλον και να διακυβεύσει την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδους της και των συναφών δραστηριοτήτων. Είναι σημαντικό να διευκρινισθεί ότι αυτά ισχύουν και για τους

¹⁶ Πηγή: Κοινή μελέτη FST/ECSA (βλ. υποσημείωση 2)

αξιοματικούς και για τους κατώτερους ναυτικούς, καθώς και η ασφαλής και αποδοτική εκμετάλλευση των πλοίων εξαρτάται από τα τεχνικά προσόντα και την ομαδική εργασία όλου του πληρώματος, ανεξαρτήτως βαθμού.

Στο πλαίσιο αυτό, η μεταφορά πετρελαίου χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή. Η Κοινότητα εισάγει το 80% των συνολικών εσωτερικών της αναγκών σε πετρέλαιο και σχεδόν όλο το πετρέλαιο αυτό μεταφέρεται με πλοία. Είναι σημαντικό επομένως να εξασφαλισθεί η ανεξαρτησία και η ασφάλεια της μεταφοράς πετρελαίου στην ΕΕ. Αυτό το στρατηγικό θέμα συνεπάγεται ότι οι αρμόδιες αρχές της Κοινότητας πρέπει να εξασφαλίσουν ότι θα διατηρηθεί η ναυτιλιακή τεχνογνωσία της ΕΕ και θα συνεχισθεί ο αυστηρός έλεγχος του στόλου των πετρελαιοφόρων της ΕΕ κατά την κατάσταση της ναυτιλιακής πολιτικής εν γένει και της πολιτικής για τους ναυτικούς ειδικότερα.

Επίσης, η έλλειψη ναυτικών της ΕΕ μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις σε ολόκληρο το φάσμα των συναφών κλάδων. Υπάρχει μια ευρεία σειρά δραστηριοτήτων στην ξηρά στις οποίες η πείρα στη θάλασσα θεωρείται πλεονέκτημα ή προϋπόθεση για την πρόσληψη προσωπικού. Οι λιμένες, οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι οργανισμοί επιθεώρησης (νηογνώμονες, αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα, αρχές νηολόγησης), ασφαλιστικές εταιρείες, εταιρείες ναυπηγείων και επισκευής πλοίων, κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, κ.α. προτιμούν ή είναι υποχρεωμένοι να προσλαμβάνουν πρώην ναυτικούς. Για λόγους που σχετίζονται με την κοινή παιδεία, τη γλώσσα και τη γνώση των τοπικών/εθνικών εθίμων και κανονισμών, οι θέσεις στις εταιρείες αυτές δεν καταλαμβάνονται εύκολα από πρώην ναυτικούς μη ευρωπαίους. Είναι προφανές λοιπόν ότι η αναμενόμενη έλλειψη ναυτικών της ΕΕ θα οδηγήσει πιο μακροπρόθεσμα σε έλλειψη προσωπικού στις δραστηριότητες της ΕΕ που συνδέονται με τη ναυτιλία. Η τεχνογνωσία και η πείρα που έχουν αποκτήσει οι ναυτικοί της ΕΕ στη θάλασσα χρειάζεται να διατηρηθεί εφόσον η ΕΕ δεν θέλει να χάσει ολόκληρο το ναυτιλιακό της κλάδο.

Το συμπέρασμα είναι ότι εάν συνεχισθεί η παρατηρούμενη μείωση των ναυτικών της ΕΕ, η Κοινότητα μπορεί να χάσει μια σημαντική επαγγελματική κληρονομιά. Οι ναυτικές σχολές θα κλείσουν ενδεχομένως και η ναυτιλιακή τεχνογνωσία θα εκλείψει στο σύνολό της, με δραματικές συνέπειες για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια εφοδιασμού και την ανταγωνιστικότητα όλου του ναυτιλιακού κλάδου.

2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΕΚΤΗΜΕΝΟΥ

Σε **κοινοτικό επίπεδο** υπάρχει ήδη ένα σύνολο από νομοθετήματα τα οποία ισχύουν για τα άτομα που απασχολούνται στα πλοία. Τα νομοθετήματα αυτά χωρίζονται σε δύο κατηγορίες : νομοθετήματα κοινωνικής φύσεως που καλύπτουν όλους τους εργαζόμενους και νομοθετήματα ειδικά για τους ναυτικούς.

- Στην **πρώτη κατηγορία** εμπίπτουν όλες οι **οδηγίες για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων** (είκοσι νομοθετήματα περίπου συνολικά). Καλύπτουν πεδία πολυποίκιλα όπως η προστασία των εργαζομένων σε περίπτωση έκθεσής τους σε χημικές, βιολογικές και καρκινογόνες ουσίες, στον αμίαντο ή σε ιοντίζουσες ακτινοβολίες, ο υποχρεωτικός φαρμακευτικός εξοπλισμός των πλοίων και η χρήση των εξοπλισμών ατομικής προστασίας. Πλήρης κατάλογος των νομοθετημάτων αυτών επισυνάπτεται στην παρούσα, πρέπει όμως να τονισθεί η σημασία της οδηγίας πλαισίου για την υγεία και την ασφάλεια η οποία, αν και εφαρμόζεται στον τόπο εργασίας, παρέχει τα μέσα πρόληψης και συμπληρωματικής προστασίας σε περίπτωση ατυχήματος.

Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει επίσης τις οδηγίες για την **ίση μεταχείριση ανδρών και γυναικών**. Παρά το γεγονός ότι η απασχόληση γυναικών στα πλοία δεν βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο, είναι σαφές ότι η ύπαρξη νομικού πλαισίου για την αποτροπή των διακρίσεων οπωσδήποτε συμβάλλει στη βελτίωση της κατάστασης.

Μια τρίτη ομάδα νομοθετημάτων αφορά την **κοινωνική ασφάλιση** και τις **συνθήκες εργασίας**. Ο κανονισμός 1408/71, ο οποίος ευνοεί την κινητικότητα των εργαζομένων εξασφαλίζοντας μη διακριτική μεταχείριση απέναντί τους όταν μετακινούνται από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, ισχύει για τους ναυτικούς. Όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας, όλες οι οδηγίες που έχουν εκδοθεί ισχύουν για τους ναυτικούς εξαιρουμένων εκείνων που αφορούν την προστασία των εργαζομένων σε περίπτωση μεταφοράς της επιχείρησης, και τις μαζικές απολύσεις, καθώς και της οδηγίας 96/71/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1996 για την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών¹⁷, (το Συμβούλιο Υπουργών έκρινε όντως ότι τα νομοθετήματα αυτά δεν είναι προσαρμοσμένα στις ιδιαιτερότητες των ναυτικών). Η οδηγία σχετικά με την αφερεγγυότητα του εργοδότη επιτρέπει στα κράτη μέλη να αποκλείσουν τους ναυτικούς και ορισμένα κράτη μέλη το έπραξαν.

- Η **δεύτερη κατηγορία** νομοθετημάτων καλύπτει τις ειδικές οδηγίες για τους ναυτικούς όπως είναι εκείνη για το **χρόνο εργασίας στα πλοία**¹⁸ και η **οδηγία για την εκπαίδευση των ναυτικών**¹⁹. Όπως προαναφέρθηκε, το 80% των ναυτιλιακών ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινα σφάλματα. Αυτές οι δύο οδηγίες είναι λοιπόν σημαντικές διότι ενισχύουν τον ανθρώπινο παράγοντα προλαμβάνοντας την κόπωση και εξασφαλίζοντας ότι τα πληρώματα έχουν κατάλληλη εκπαίδευση. Η οδηγία για το χρόνο εργασίας είναι η πρώτη κλαδική συμφωνία μεταξύ κοινωνικών εταίρων η οποία βασίζεται στο κοινωνικό κεφάλαιο της Συνθήκης. Συνοδεύεται επίσης από μια οδηγία η οποία εξασφαλίζει τον έλεγχο εφαρμογής της στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Η οδηγία για την εκπαίδευση των ναυτικών περιλαμβάνει τη διεθνή σύμβαση του ΔΝΟ για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών, χορήγησης πιστοποιητικών και φυλακής (Σύμβαση STCW). Η οδηγία προβλέπει κοινοτική διαδικασία αναγνώρισης των πτυχίων τρίτων χωρών και αποτελεί μεγάλο βήμα προόδου προς την εξασφάλιση ποιότητας των πληρωμάτων και αποκατάστασης των ναυτιλιακών επαγγελματιών.

Εκτός από τις οδηγίες για την **προστασία των εργαζομένων**, η Ένωση διαθέτει ένα μέσο πιο επικεντρωμένο στην **προώθηση της απασχόλησης**. Πρόκειται για τις **κατευθύνσεις για τις ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές**. Οι πρώτες κατευθύνσεις χρονολογούνται από το 1989 και αναθεωρήθηκαν το 1997. Αποβλέπουν στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών στόλων (οι οποίοι απειλούνται σοβαρά από τα ανοικτά νηολόγια που προσφέρουν κοινωνικούς και φορολογικούς όρους τελείως διαφορετικούς από εκείνους των κρατών μελών), ενώ ταυτόχρονα ενθαρρύνουν την απασχόληση ευρωπαίων ναυτικών

¹⁷ ΕΕ L 18 της 21.01.1997, σελ. 1

¹⁸ Οδηγία 1999/63/EK του Συμβουλίου, της 21ης Ιουνίου 1999, σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που σύναψαν η ένωση εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η ομοσπονδία των ενώσεων εργαζομένων στις μεταφορές, στην Ευρωπαϊκή Ένωση (FST) - Παράρτημα: Ευρωπαϊκή συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών (ΕΕ. L 167, 2.07.1999, σ. 33). Οδηγία 1999/95/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με την επιβολή των διατάξεων περί των ωρών εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες (ΕΕ. L 14, 20.1.2000, σελ. 29).

¹⁹ Οδηγία 94/58/EK του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 28).

βοηθώντας έτσι στη διατήρηση της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας στην Ένωση και στη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία. Προβλέπουν τους όρους υπό τους οποίους τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν ενισχύσεις υπό μορφή φορολογικών απαλλαγών και ενισχύσεις υπέρ της απασχόλησης και της εκπαίδευσης των ευρωπαϊών ναυτικών. Επιτρέπουν, πιο συγκεκριμένα α) μείωση των κοινωνικών κρατήσεων των ναυτικών της Κοινότητας που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος και β) μείωση του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς της Κοινότητας που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος.

Μετά τη δημοσίευση των αναθεωρημένων κατευθύνσεων που προαναφέρθηκαν για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, αρκετά κράτη μέλη έθεσαν σε εφαρμογή τα μέτρα σχετικά με την απασχόληση ή εισήγαγαν ειδικά εκπαιδευτικά προγράμματα. Τρία χρόνια περίπου από την έναρξη εφαρμογής των αναθεωρημένων κατευθύνσεων, οι πρώτες εκθέσεις παρακολούθησης δείχνουν ότι τα μέτρα έχουν θετικό αποτέλεσμα, και ιδίως μείωση της εγγραφής των πλοίων σε ξένα νηολόγια είτε ακόμη κάποια τάση επιστροφής των πλοίων στα νηολόγια των κρατών μελών. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή καλεί όλα τα κράτη μέλη να εξετάσουν πώς θα χρησιμοποιήσουν κατά τον καλύτερο τρόπο, σε εθνικό επίπεδο, τις δυνατότητες που προσφέρουν οι κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα συνεχίσουν την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων από την εφαρμογή των κατευθύνσεων και θα τα λάβουν υπόψη τους κατά την αναθεώρηση των κατευθύνσεων, ειδικότερα σε ό,τι αφορά τα μέτρα υπέρ της απασχόλησης.

Σε **διεθνές επίπεδο**, δύο είναι οι ειδικευμένοι οργανισμοί του ΟΗΕ που πραγματεύονται τα κοινωνικά θέματα υπό την ευρεία έννοια : ο ΟΜΙ (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) υπό το πρίσμα της “ασφάλειας” και η ΔΟΕ (Διεθνής Οργάνωση Εργασίας) υπό το κοινωνικό πρίσμα. Ο ΟΜΙ εξέδωσε τη σύμβαση STCW που προαναφέρθηκε, οι δε συμβάσεις της ΔΟΕ που αφορούν τους ναυτικούς παρατίθενται στο Παράρτημα II. Τα κράτη μέλη της Ένωσης έχουν κυρώσει όλα αυτά τα νομοθετικά κείμενα και επομένως δεσμεύονται από αυτά.

Όσον αφορά την **εφαρμογή**, σε γενικές γραμμές, η υπάρχουσα κοινοτική νομοθεσία για τα πλοία στο πεδίο της υγείας και της ασφάλειας κατά την εργασία έχει μεταφερθεί ορθά στα κράτη μέλη. Ωστόσο, η Επιτροπή αναλαμβάνει να ελέγξει κατά πόσον η νομοθεσία αυτή εφαρμόζεται πλήρως στη ναυτιλία. Τον έλεγχο αυτόν είχε ζητήσει συγκεκριμένα το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών στα συμπεράσματά του στις 21 Δεκεμβρίου 2000 για την ασφάλεια στη ναυτιλία.

Η Επιτροπή θα καταβάλει επίσης κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τα κοινοτικά μέτρα, με τα οποία μεταφέρθηκε η σύμβαση STCW και ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM)²⁰ στο κοινοτικό δίκαιο, εξακολουθούν να εφαρμόζονται ορθά από τα κράτη μέλη. Παράλληλα, θα ελέγξει εάν τηρούν οι τρίτες χώρες που παρέχουν μεγάλο εργατικό δυναμικό τις διατάξεις της σύμβασης STCW. Επίσης, η Επιτροπή θα εστιάσει την προσοχή της στη συνεπή και αποτελεσματική εφαρμογή των νομοθετημάτων αυτών σε παγκόσμιο επίπεδο σε στενή συνεργασία με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και σε συνδυασμό με την εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα²¹. Όσον αφορά την οδηγία για το χρόνο εργασίας των ναυτικών, η

²⁰ Οδηγία 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου και Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου της 8ης Δεκεμβρίου 1995 για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Rooll-on/Roll off (Ro-Ro) (ΕΕ L 320, 30.12.1995, σ.14).

²¹ Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις

Επιτροπή υπενθυμίζει στα κράτη μέλη ότι η ομαλή εφαρμογή της απαιτεί την κύρωση της σύμβασης της ΔΟΕ για το χρόνο εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων (Αριθ. 180) και το Πρωτόκολλο της σύμβασης της ΔΟΕ για την εμπορική ναυτιλία (Ελάχιστα πρότυπα) (Αριθ. 147).

Ο μεν έλεγχος του κράτους του λιμένα θα βοηθήσει να παρακολουθείται η ορθή εφαρμογή της υπάρχουσας κοινοτικής και διεθνούς νομοθεσίας, η δε διαφάνεια θα παρέχεται μέσω του EQUASIS²². Επειδή η καλή εκπαίδευση των ναυτικών στα πλοία αναγνωρίζεται παγκοσμίως ως ένα από τα κύρια στοιχεία που εγγυώνται την ασφάλεια στη θάλασσα, η Εποπτική Επιτροπή και το Διοικητικό Συμβούλιο του EQUASIS συμφώνησαν να εισαγάγουν στη βάση δεδομένων μια ενότητα για το ανθρώπινο στοιχείο έτσι ώστε, για κάθε πλοίο, να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τα θέματα ασφαλείας. Η ενότητα για το ανθρώπινο στοιχείο δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί, προτείνεται όμως να περιέχει πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της STCW, τα ψευδή πιστοποιητικά, την τήρηση του χρόνου εργασίας και τις συμβάσεις της ΔΟΕ, τις περιπτώσεις εγκαταλελειμμένων ναυτικών ή μη καταβολής των μισθών, τα πιστοποιητικά ασφαλούς επάνδρωσης, τις καταγγελίες πληρωμάτων και την ύπαρξη συλλογικών συμφωνιών.

3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΡΑΣΗΣ

Όπως αναφέρθηκε στο τμήμα 2, ισχύουν ήδη στην Κοινότητα σημαντικά μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της υγείας και της ασφάλειας στο χώρο εργασίας, καθώς και των συνθηκών εργασίας στα πλοία. Έχουν εκδοθεί επίσης κατάλληλα νομοθετήματα για να προωθηθεί η απασχόληση των κοινοτικών ναυτικών ή είναι υπό συζήτηση στα αρμόδια όργανα. Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι η καταπολέμηση της μείωσης του αριθμού των ναυτικών της ΕΕ δεν πρέπει – τουλάχιστον προς το παρόν – να αποτελέσει αντικείμενο άλλων ειδικών νομοθετικών προτάσεων σε θέματα απασχόλησης. Αντίθετα, η αντιστροφή των σημερινών τάσεων στην απασχόληση πιστεύει ότι θα επιτευχθεί με την ορθή εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας και της κατάλληλης χρήσης των σχετικών κοινοτικών νομοθετημάτων.

Ωστόσο, ένα θέμα το οποίο προτίθεται να εξετάσει η Επιτροπή για να ελέγξει κατά πόσον χρειάζονται άλλα κοινοτικά νομοθετικά μέτρα είναι τα εγκαταλελειμμένα πλοία. Είναι γεγονός ότι συχνά εγκαταλείπονται πλοία σε λιμένες της Κοινότητας και τα πληρώματά τους παραμένουν σε αυτά χωρίς να πληρώνονται τους μισθούς τους. Εκτός από τις απαράδεκτες ανθρώπινες συνέπειες που προκαλούν οι καταστάσεις αυτές, τα εγκαταλελειμμένα πλοία δημιουργούν επίσης προβλήματα στις καθημερινές εμπορικές δραστηριότητες των λιμένων διότι μειώνουν το διαθέσιμο χώρο. Η Επιτροπή θα αναλύσει εάν υπάρχει δυνατότητα να προτείνει νομοθεσία που θα επιτρέπει στους λιμένες να πωλούν τα εγκαταλελειμμένα πλοία. Ταυτόχρονα, η Επιτροπή θα εξετάσει εάν είναι δυνατόν να ισχύουν οι διατάξεις της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων²³, καθώς και

συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα) ΕΕ L 157, 7.7.1995 σ. 1.

²² Το EQUASIS είναι ένα σύστημα δεδομένων το οποίο συγκεντρώνει τα υπάρχοντα στοιχεία ασφαλείας των πλοίων τόσο από τις δημόσιες όσο και από τις ιδιωτικές πηγές και τις διοχετεύει στο Διαδίκτυο (www.equasis.org). Το EQUASIS αναπτύχθηκε από την Επιτροπή και τη Γαλλική Ναυτιλιακή Διοίκηση μετά από το ομόφωνο αίτημα για περισσότερη διαφάνεια που διατυπώθηκε κατά την Εκστρατεία για Ποιοτική Ναυτιλία που άρχισαν η Επιτροπή και οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου το 1997.

²³ Οδηγία 77/187/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Φεβρουαρίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση

της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις²⁴. Κρίνεται όντως σκόπιμο να εξασφαλισθεί ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε κοινοτικά πλοία έχουν την ίδια προστασία με τους κοινοτικούς εργαζόμενους και ότι προλαμβάνεται η εγκατάλειψη των ναυτικών που εργάζονται σε κοινοτικά πλοία.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι - ιδίως μέσω της Επιτροπής Κοινωνικού Διαλόγου για τις Θαλάσσιες Μεταφορές - μπορούν να προβούν σε ορισμένες σημαντικές πρακτικές ενέργειες στο πεδίο αυτό. Όλοι έχουν συμφέρον να ανευρεθεί γρήγορα λύση στο πρόβλημα της μείωσης των ναυτικών στην ΕΕ και οι προσπάθειές τους προς αυτήν την κατεύθυνση πρέπει να συντονισθούν για να παραχθούν όσο το δυνατόν καλύτερα αποτελέσματα. Φυσικά, οι πλοιοκτήτες της ΕΕ πρέπει να συμμετέχουν απευθείας και ουσιαστικά στην κίνηση αυτή, τόσο στην εκπαίδευση όσο και με τη συμβολή τους για να βελτιωθεί η εικόνα του ναυτιλιακού κλάδου. Οι δημόσιες αρχές πρέπει να παρέχουν κάθε δυνατή υποστήριξη στους πλοιοκτήτες, μειώνοντας ιδίως τα μειονεκτήματα του κόστους που συνδέεται με την απασχόληση ναυτικών της ΕΕ. Οι ναυτικές ακαδημίες έχουν επίσης σημαντικό ρόλο να διαδραματίσουν παρέχοντας την καλύτερη δυνατή εκπαίδευση και συμβάλλοντας στη βελτίωση της γενικής εικόνας του ναυτιλιακού κλάδου.

Επομένως, η Επιτροπή συνιστά σε όλους τους παράγοντες να συνδυάσουν τις προσπάθειές τους έτσι ώστε να καταπολεμηθεί η έλλειψη ναυτικών της ΕΕ που υπάρχει σήμερα και να τεθούν σε εφαρμογή οι πρωτεύουσες δράσεις που αναφέρονται στη συνέχεια.

3.1. Προώθηση της απασχόλησης

3.1.1. Η πρόταση για την “επάνδρωση” και άλλες πρωτοβουλίες των κοινωνικών εταίρων σε θέματα απασχόλησης

Οι τακτικές επιβατικές και πορθμειακές γραμμές εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ένας κλάδος με υψηλή ένταση εργασίας όπου απασχολούνται περίπου 30.000 ναυτικοί της ΕΕ. Σήμερα η αγορά εξυπηρετείται κυρίως από σκάφη που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της Ένωσης επανδρωμένα κατά κύριο λόγο από υπηκόους της ΕΕ. Το 50% σχεδόν του ναυτιλλόμενου προσωπικού των κρατών μελών της ΕΕ απασχολείται στον κλάδο αυτό (το 20% στις ενδοκοινοτικές γραμμές και το 30% στις ενδομεταφορές (cabotage)). Οι υπηρεσίες της Επιτροπής πιστεύουν ότι η πρόσφατη τάση να χρησιμοποιούνται ναυτικοί προερχόμενοι από χώρες εκτός ΕΕ στον κλάδο αυτό (η τάση άρχισε με την τροφοδοσία και κατόπιν επεκτάθηκε στους αξιωματικούς) θα συνεχισθεί και μάλιστα θα επιταθεί εξαιτίας των εξελίξεων στην αγορά και την πίεση του ανταγωνισμού σε ορισμένα δρομολόγια. Αντιμετωπίζοντας το θέμα αυτό, η Επιτροπή εξέδωσε στις 29 Απριλίου 1998 ανακοίνωση για μια κοινή πολιτική επάνδρωσης των τακτικών επιβατικών και πορθμειακών δρομολογίων που εκτελούνται εντός και μεταξύ των κρατών μελών στην οποία είχαν επισυναφθεί δύο προτάσεις: μια πρόταση κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές) και μια πρόταση οδηγίας της Επιτροπής για τους όρους επάνδρωσης των τακτικών επιβατικών και πορθμειακών γραμμών που εκτελούνται μεταξύ κρατών μελών²⁵.

μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων (ΕΕ L 61, 05.03.1977, σ. 26).

²⁴ Οδηγία 98/59/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Ιουλίου 1998 για προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις ομαδικές απολύσεις (ΕΕ L 225, 12.08.1998, σ. 16).

²⁵ ΕΕ C 213 της 09.07.1998, σελ. 17.

Η προτεινόμενη οδηγία προβλέπει ότι οι μη υπήκοοι της ΕΕ, οι οποίοι απασχολούνται σε πλοία τακτικών επιβατικών και πορθμειακών γραμμών που εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ΕΕ, θα απολαμβάνουν όρων εργασίας παρεμφερών με εκείνους των υπηκόων της ΕΕ. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η οδηγία, επιβάλλοντας τα πρότυπα ΕΕ για τους ναυτικούς που απασχολούνται σε αυτόν τον κλάδο με υψηλή ένταση εργασίας, θα δημιουργήσει ισότιμες βάσεις και θα αποφευχθεί το κοινωνικό ντάμπινγκ και η στρέβλωση του ανταγωνισμού που προκαλείται από την απασχόληση ναυτικών από τρίτες χώρες αμειβόμενων με χαμηλότερους μισθούς. Θα εμποδίσει την περαιτέρω αντικατάσταση των ναυτικών της ΕΕ με υπηκόους εκτός ΕΕ που κοστίζουν λιγότερο και θα διατηρήσει τις ευκαιρίες απασχόλησης για τους ναυτικούς της ΕΕ προστατεύοντας έτσι έναν από τους τελευταίους σημαντικούς κλάδους απασχόλησης των ναυτικών της ΕΕ (ιδίως του προσωπικού βαθμοφόρων και τροφοδοσίας). Θα αναβαθμίσει τέλος την εκπαίδευση των ναυτικών της ΕΕ προκειμένου να συνεχισθεί η προσφορά εργασίας στον κλάδο αυτό.

Συνεχίζοντας πάντοτε τις συζητήσεις στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να προσφέρει παράλληλα τη δυνατότητα στους κοινωνικούς εταίρους να συζητήσουν οι ίδιοι μεταξύ τους το πρόβλημα της αντικατάστασης των ναυτικών της ΕΕ από φθηνότερους ναυτικούς μη υπηκόων της ΕΕ στον κλάδο των τακτικών επιβατικών και πορθμειακών γραμμών. Η Επιτροπή πιστεύει ότι οι κοινωνικοί εταίροι θα εξετάσουν ενδεχομένως το πρόβλημα υπό διάφορες οπτικές γωνίες και ότι θα βρουν διαφορετικές λύσεις από εκείνες που προτείνει η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της του 1998 (όροι και συνθήκες απασχόλησης). Λαμβάνοντας υπόψη την επιτυχή συνεργασία των κοινωνικών εταίρων στο παρελθόν, τόσο στην έκδοση της συμφωνίας σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών όσο και στη βοήθεια που παρείχαν στην Επιτροπή με την από κοινού συμβολή τους στην εκπόνηση της παρούσας ανακοίνωσης, η Επιτροπή έχει την πεποίθηση ότι ίσως τελικά επιτευχθεί η έκδοση εκούσιας συμφωνίας και στο θέμα αυτό. Επίσης, οι κοινωνικοί εταίροι ίσως συζητήσουν – εφόσον το επιθυμούν – μεταξύ τους και τη δυνατότητα να επεκταθεί η εκούσια συμφωνία και σε άλλα θέματα, όπως είναι η βελτίωση της εκπαίδευσης (καθώς και η δυνατότητα διάθεσης θέσεων στα πλοία για εκπαιδευτικούς σκοπούς), η αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας, ο καθορισμός των διεξόδων σταδιοδρομίας και τα επίπεδα αμοιβής των ναυτικών.

3.1.2. Εκστρατείες πληροφόρησης και συναφή μέτρα προώθησης της απασχόλησης

Μια από τις πλέον επείγουσες δράσεις που απαιτούνται για να προσελκύσει το επάγγελμα του ναυτικού τους νέους είναι να αναβαθμισθεί η εικόνα του ναυτιλιακού κλάδου. Ανάμεσα σε όλες τις δυνατές πρωτοβουλίες προς αυτή την κατεύθυνση, η Επιτροπή συνιστά την διοργάνωση συντονισμένων εκστρατειών πληροφόρησης και σε εθνικό και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Παρόμοιες εκδηλώσεις έχουν ήδη οργανωθεί σε ορισμένα κράτη μέλη και έχουν αποδείξει ότι αποτελούν αξιόλογα μέσα ανάδειξης των θετικών πλευρών των ναυτιλιακών επαγγελμάτων και πληροφόρησης των νέων για τις ευκαιρίες που προσφέρουν και για την εξέλιξη της σταδιοδρομίας τους ως ναυτικοί. Εφόσον οι ευκαιρίες που υπάρχουν στην απασχόληση ναυτικών σε ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων σχετικών με τη ναυτιλία είναι θετικό στοιχείο για την επιλογή μιας τέτοιας σταδιοδρομίας, οι εκστρατείες πληροφόρησης θα είναι μια καλή ευκαιρία να διαφημιστούν οι διεξοδοί σταδιοδρομίας για τους ναυτικούς της ΕΕ, από την πρώτη απασχόλησή τους σε πλοίο έως τις προσφερόμενες θέσεις εργασίας στην ξηρά μετά από κάποιο εύλογο αριθμό ετών υπηρεσίας στη θάλασσα. Επίσης, οι εκστρατείες πληροφόρησης μπορούν να συμβάλουν στην προσέλκυση στο ναυτιλιακό κλάδο νεότερων με τα σωστά προσόντα και στη μείωση του αριθμού μαθητευομένων που εγκαταλείπουν τις σπουδές τους πριν τις ολοκληρώσουν. Τέλος, οι εκστρατείες – οι οποίες θα διεξαχθούν στα κράτη μέλη και θα προσαρμοσθούν στις ιδιαίτερες συνθήκες τους – θα δώσουν την

κατάλληλη ευκαιρία για να προωθηθεί η πρόσβαση των γυναικών στα ναυτικά επαγγέλματα στην ΕΕ.

Το επάγγελμα του ναυτικού υπήρξε κατά παράδοση ανδρική σταδιοδρομία, είναι δε γεγονός ότι είναι ίσως πιο δύσκολο για τις γυναίκες να συνδυάσουν την οικογενειακή ζωή με την εργασία στη θάλασσα από ό,τι στους άνδρες. Ωστόσο, υπάρχουν κάποιες ενασχολήσεις τις οποίες μπορούν ήδη να αναλάβουν ευκολότερα οι γυναίκες, όπως εκείνες στα τακτικά πορθμειακά δρομολόγια. Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να καταβάλουν κάθε προσπάθεια για να προωθήσουν και να διευκολύνουν την πρόσβαση των γυναικών στα ναυτικά επαγγέλματα, και ειδικά εκείνα που μπορούν να προσελκύσουν περισσότερο τις γυναίκες. Οι εκστρατείες πληροφόρησης προσφέρουν την κατάλληλη ευκαιρία στο θέμα αυτό. Οι κοινωνικοί εταίροι οφείλουν επίσης να αντιμετωπίσουν τα απαράδεκτα προβλήματα διακρίσεων και προκαταλήψεων που συναντούν πολλές γυναίκες που απασχολούνται σε πλοία της ΕΕ.²⁶

Τα μέτρα προώθησης της γυναικείας απασχόλησης στα πλοία θα συμβαδίζουν με το σχέδιο του ΔΟΕ για την ένταξη των γυναικών στο ναυτιλιακό κλάδο και με τη σύσταση της STCW ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης ανδρών και γυναικών σε όλον τον ναυτιλιακό κλάδο, να τονισθεί ο ρόλος των γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα και να αυξηθεί η συμμετοχή τους στη ναυτική εκπαίδευση και σε όλα τα επίπεδα του ναυτιλιακού κλάδου. Όλα τα μέτρα προώθησης της γυναικείας απασχόλησης στα πλοία της ΕΕ και καταπολέμησης των διακρίσεων και προκαταλήψεων κατά των γυναικών θα συμβαδίζουν επίσης με τη γενική πολιτική της Κοινότητας για ίση μεταχείριση ανδρών και γυναικών. Εν προκειμένω, η Επιτροπή συνιστά να εξασφαλίσουν τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι την ορθή εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας στο πεδίο της ισότητας των φύλων και την ταχεία έκδοση της νομοθεσίας που προτάθηκε πρόσφατα κατά της σεξουαλικής παρενόχλησης στο χώρο της εργασίας²⁷.

3.2. Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας

Οι πλοιοκτήτες μπορούν να πράξουν πολλά ούτως ώστε να καταστεί η ζωή στο πλοίο πιο ελκυστική και να δείξουν ότι οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας έχουν όμορφες πτυχές. Οι σύγχρονες τεχνολογίες των πληροφοριών προσφέρουν μεγάλο φάσμα επιλογών προς το σκοπό αυτό. Π.χ., θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στους ναυτικούς να μένουν σε επαφή με τις οικογένειες και τους φίλους τους μέσω του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο διαμόρφωσης χώρων με υπολογιστές στα πλοία, και να εφοδιαστούν με υπολογιστές οι οικογένειες των ναυτικών στο σπίτι. Μια άλλη επιλογή θα μπορούσε να είναι η διαμόρφωση χώρων ανάγνωσης, καθώς και χώρων με μουσικό εξοπλισμό και μαγνητοσκόπια. Από όλα αυτά τα μέτρα, το πιο σημαντικό φαίνεται να είναι ο προγραμματισμός του κατάλληλου χρόνου εκ περιστροφής διαμονής στη θάλασσα και στην ξηρά. Οι πλοιοκτήτες και οι αντιπρόσωποι των συνδικαλιστικών οργανώσεων πρέπει να βρουν έναν ισόρροπο συμβιβασμό μεταξύ της επιθυμίας των ναυτικών να μένουν περισσότερο χρόνο στην ξηρά και των οικονομικών περιορισμών των ναυτιλιακών εταιρειών (επαναπατρισμός πληρωμάτων και ανάγκη ύπαρξης δύο πληρωμάτων για ένα πλοίο).

²⁶ Σε πρόσφατη έρευνα που πραγματοποίησε η NUMAST (National Union of Marine Aviation and Shipping Transport Officers) στα γυναικεία μέλη της, το 76% όσων απάντησαν ανέφεραν ότι υπέστησαν σεξουαλική παρενόχληση στη θάλασσα και το 47% ανέφερε ότι υπέστησαν διακρίσεις μεταχείρισης λόγω φύλου.

²⁷ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 76/207/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 9ης Φεβρουαρίου 1976 σχετικά με την εφαρμογή της αρχής ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών όσον αφορά την πρόσβαση στην απασχόληση, την επαγγελματική εκπαίδευση και προώθηση και τις συνθήκες εργασίας (COM/2000/334 τελικό).

Πρέπει επίσης να προσεχθεί η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στο πλοίο με τη χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας παροχής ιατρικών συμβουλών εξ αποστάσεως (τηλεϊατρική). Ερευνητικά έργα που έχουν χρηματοδοτηθεί από την Επιτροπή έδειξαν ότι, για να προστατευθεί η υγεία και η ασφάλεια των ναυτικών, είναι δυνατόν να οργανωθεί μια ολοκληρωμένη πολύγλωσση παγκόσμια υπηρεσία έκτακτης ανάγκης σε 24ωρη βάση για τη μεταφορά ιατρικής πραγματογνωμοσύνης μέσω δορυφόρου και μέσω των ISDN (Integrated Services Digital Networks-Ψηφιακά Δίκτυα Ολοκληρωμένων Υπηρεσιών). Η βοήθεια που ζητείται από θαλάσσης μπορεί να μεταδίδεται μέσω συνδέσμων πλοίου-ξηράς, οι οποίοι θα την προωθούν σε ένα ISDN παροχής υπηρεσιών στον τομέα της υγείας και κατόπιν θα διοχετεύονται στους κατάλληλους ειδικούς. Οι τηλεσύμβουλοι υγείας θα μπορούν επίσης να έχουν διαλογική επαφή από μακριά με τους τοπικούς ιατρικούς οδηγούς πολυμέσων για να υποδεικνύουν κατάλληλες διαδικασίες στο σημείο από όπου ζητείται η βοήθεια από το νοσηλευτικό προσωπικό.

Άμεσα συνδεδεμένα με όλα τα μέτρα βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας στο πλοίο είναι τα μέτρα που αποσκοπούν στην αποκατάσταση του κοινωνικού κύρους και στην επαγγελματική ικανοποίηση που υπήρχε κάποτε από τα ναυτικά επαγγέλματα. Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να καθορίσουν ποια μέτρα έχουν ενδεχομένως την επιθυμούμενη επίπτωση και να τα εφαρμόσουν επειγόντως. Συγκεκριμένα, επειδή μόνον μια σημαντική μισθολογική διαφορά μεταξύ θέσεων εργασίας στο πλοίο και θέσεων εργασίας στην ξηρά θα πείσει τους νέους της ΕΕ να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα και τους ναυτικούς να συνεχίσουν να εργάζονται στη θάλασσα, η Επιτροπή καλεί τους πλοιοκτήτες της ΕΕ να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στην ανάγκη αύξησης των μισθών των αξιωματικών που εργάζονται στα πλοία τους. Αξίζει να υπενθυμισθούν εδώ οι πρόσφατες στατιστικές που εξέδωσε ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας, οι οποίες δείχνουν πτώση των μέσων μισθών των ειδικευμένων ναυτικών της ΕΕ από το 1992 έως το 1999²⁸.

3.3. Εστίαση της ναυτικής εκπαίδευσης και εξάσκησης

3.3.1. Ναυτική Εκπαίδευση και Εξάσκηση (NEE)

Το κλειδί για τη βελτίωση των προσόντων των ναυτικών της ΕΕ και την αναβάθμιση της δυνατότητας απασχόλησής τους και κινητικότητάς τους είναι η ορθή ναυτική εκπαίδευση. Οι καλά εκπαιδευμένοι ναυτικοί με τη σειρά τους θα βοηθήσουν τον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κλάδο να γίνει πιο **ανταγωνιστικός** και να επιτύχει υψηλότερα **πρότυπα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας**. Πράγματι, η ασφάλεια και η περιβαλλοντική προστασία θα είναι αδύνατη μακροπρόθεσμα χωρίς την επένδυση σε ναυτικούς ποιότητας.

Τα ιδρύματα ναυτικής εκπαίδευσης στην ΕΕ παρέχουν εκπαίδευση υψηλής ποιότητας και οι ναυτικοί της ΕΕ θεωρούνται εν γένει από τους πλέον καλά εκπαιδευμένους στον κόσμο. Ωστόσο, η μείωση του ενδιαφέροντος για τη ναυτική σταδιοδρομία οδήγησε σε πλεόνασμα των θέσεων φοίτησης στα 120 περίπου ιδρύματα NEE στην Ευρώπη, η επιβίωση των οποίων στο μέλλον φαίνεται σήμερα αβέβαιη. Επιπλέον, οι συνεχείς αλλαγές στο ρυθμιστικό πλαίσιο, η σύγχρονη τεχνολογία και η λειτουργία της παγκόσμιας ναυτιλίας υπαγορεύουν τρομακτική προσπάθεια προσαρμογής στις νέες περιστάσεις, ένα κατετμημένο δε ευρωπαϊκό σύστημα NEE θα έχει ίσως δυσκολίες να τις αντιμετωπίσει.

²⁸ Τα τελευταία επτά έτη, τα μέσα μηνιαία κέρδη των ειδικευμένων ναυτικών έπεσαν κατά 53% για τους Γερμανούς, 51% για τους Βέλγους, 43% για τους Δανούς, 49% για τους Ολλανδούς, 26% για τους Πορτογάλους και 14% για τους Γάλλους.

Η ναυτική εκπαίδευση – όπως και κάθε άλλη μορφή εκπαίδευσης – είναι ένα θέμα στο οποίο τα κράτη μέλη έχουν την κύρια ευθύνη. Οι δημόσιες αρχές και οι πλοιοκτήτες – οι οποίοι στο μέλλον πρέπει να επενδύσουν περισσότερο στην εκπαίδευση και στη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της σταδιοδρομίας του προσωπικού της εταιρείας τους – πρέπει να εργασθούν από κοινού για να διατηρήσουν και να βελτιώσουν τα ευρωπαϊκά συστήματα NEE. Η Επιτροπή δεν προτίθεται να υποκαταστήσει τα κράτη μέλη ή τους κοινωνικούς εταίρους στο πεδίο αυτό. Όμως, σεβόμενη πάντοτε την αρχή της επικουρικότητας, επιθυμεί να επιστήσει την προσοχή όλων των ενδιαφερομένων παραγόντων σε ορισμένα μέτρα τα οποία ενδεχομένως πρέπει να ληφθούν για να βοηθηθεί το σύστημα NEE συνολικά να ανταποκριθεί στην αντιμετώπιση των σημαντικών προκλήσεων.

Η πρώτη πρόκληση για το σύστημα NEE είναι να παρέχει ναυτικούς ποιότητας ικανούς να εργάζονται σε σύγχρονα και υψηλής ποιότητας πλοία. Για να εξασφαλισθεί ότι θα υπάρξει ανταπόκριση στην πρόκληση αυτή σε κοινοτική κλίμακα, θα χρειαστεί κατ'αρχήν τα εκπαιδευτικά ιδρύματα να αναλύσουν προσεκτικά και, εφόσον είναι αναγκαίο, να αναθεωρήσουν τα **εκπαιδευτικά τους προγράμματα**. Είναι ουσιαστικό τα εκπαιδευτικά προγράμματα να ανταποκρίνονται σε όλες τις απαιτήσεις του ναυτιλιακού κλάδου (εξοικείωση με τη διεθνή νομοθεσία – ιδίως με τις διατάξεις της σύμβασης STCW και με τον Κώδικα ISM – και με τη σύγχρονη τεχνολογία) και να εξασφαλίζουν καλή εκμάθηση της αγγλικής γλώσσας. Εξ ίσου σημαντικό είναι να επιτευχθεί **στενότερος συντονισμός των υπαρχόντων εθνικών συστημάτων NEE**, με τον οποίο θα μπορούσε να ενθαρρυνθεί ο χρήσιμος εμπλουτισμός τους και να επέλθει γενική βελτίωση των συστημάτων NEE στα κράτη μέλη. Πρέπει επίσης να δοθεί κάποια προσοχή για να συγκεντρωθούν οι πόροι σε **μικρότερο αριθμό ιδρυμάτων NEE** έτσι ώστε να μειωθεί το κόστος (ιδίως για να εξασφαλισθεί η διάθεση σύγχρονου εξοπλισμού, όπως είναι οι εξειδικευμένοι προσομοιωτές) και ταυτόχρονα να ανέβει η ποιότητα της ευρωπαϊκής NEE.

Οιαδήποτε ανάλυση των μέτρων που θα εξασφαλίσουν εκπαίδευση ποιότητας και ναυτικούς ποιότητας πρέπει να συμπεριλαμβάνει το θέμα της **εκπαίδευσης στο πλοίο**, η οποία αποτελεί μεγάλο πρόβλημα στο ναυτιλιακό κλάδο της ΕΕ. Η περίοδος εγκεκριμένης υπηρεσίας στο πλοίο είναι ένα διεθνώς αναγνωρισμένο υποχρεωτικό στοιχείο των εκπαιδευτικών προγραμμάτων των ναυτικών. Δεν υπάρχουν πλέον τόσες θέσεις για εκπαιδευτικούς σκοπούς στα πλοία της ΕΕ τα τελευταία χρόνια, κυρίως διότι οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να περικόψουν το κόστος που συνδέεται με αυτόν τον τύπο εκπαίδευσης, προσφέροντας από τη μια λιγότερες θέσεις εκπαίδευσης στα υπάρχοντα πλοία και από την άλλη παραγγέλλοντας νέα πλοία με λιγότερες θέσεις για δοκίμους. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να αναγνωρίσουν αυτήν την άμεση ευθύνη τους στην εκπαίδευση των ναυτικών της ΕΕ και να είναι έτοιμοι να αναλάβουν το διοικητικό και οικονομικό βάρος για να προσφέρουν ευκαιρίες εκπαίδευσης στο πλοίο. Η Επιτροπή συνιστά στο σημείο αυτό να εξετάσουν επίσης οι πλοιοκτήτες τη δυνατότητα να προσφέρουν εκπαίδευση στο πλοίο σε μερικούς δοκίμους ταυτόχρονα, έτσι ώστε να ελαττώνεται το αίσθημα της απομόνωσης που ενδεχομένως έχουν οι νέοι στον πρώτο πλου τους. Εν τω μεταξύ, χρειάζεται οι δημόσιες αρχές να αναζητήσουν όλες τις πιθανές λύσεις για να ελαφρύνουν το οικονομικό βάρος που θα επιφέρουν οι θέσεις εκπαίδευσης στο πλοίο για τους πλοιοκτήτες. Οι κοινοτικές κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές προσφέρουν ορισμένες ενδιαφέρουσες επιλογές στο σημείο αυτό και η Επιτροπή θα εξετάσει προσεκτικά κατά πόσον η επικείμενη αναθεώρηση των κατευθύνσεων αυτών πρέπει να συμπεριλάβει και άλλα μέτρα σχετικά με την εκπαίδευση στο πλοίο. Τέλος, τα κράτη μέλη πρέπει να εξετάσουν τη δυνατότητα να ενεργήσουν από κοινού στους αρμόδιους διεθνείς φορείς ούτως ώστε να εξασφαλισθεί ότι θα καταστεί διεθνής απαίτηση να προβλέπεται στην κατασκευή των πλοίων κατάλληλος αριθμός θέσεων για εκπαιδευτικούς σκοπούς.

Η δεύτερη πρόκληση είναι να διατίθενται ναυτικοί με τις απαραίτητες γνώσεις για να είναι σε θέση να διευρύνουν τις προοπτικές κινητικότητάς τους. Εν προκειμένω, η αρχική εκπαίδευση πρέπει να ακολουθείται από **μαθήματα συνεχούς επικαιροποίησης** των γνώσεων των ναυτικών έτσι ώστε αυτοί να αντεπεξέρχονται στην εξειδίκευση των πλοίων και να προσαρμόζονται στο νέο εξοπλισμό των πλοίων και τις νομικές απαιτήσεις. Τα μαθήματα αυτά θα αυξήσουν την κινητικότητα των ναυτικών της ΕΕ, τόσο στους διάφορους τύπους εξειδικευμένων πλοίων όσο και στους διαφόρους τύπους καταστρώματος και κινητήρων. Ενώ ο πρώτος τύπος κινητικότητας αναφέρεται ρητά στη σύμβαση STCW και προσφέρεται συνήθως στα ευρωπαϊκά ιδρύματα ΝΕΕ, απαιτείται μεγαλύτερη προσπάθεια για να θεσπισθούν τα κριτήρια που θα ισχύουν για την κινητικότητα και προς τις δύο κατευθύνσεις και για την πρακτική εφαρμογή τους στα ιδρύματα ΝΕΕ. Πρέπει επίσης να παρέχονται **μαθήματα αναβάθμισης** για να προωθηθεί η μετατροπή των ναυτικών κατωτέρας σειράς σε αξιωματικούς και η αναβάθμιση των αξιωματικών. Πρέπει να διερευνηθούν και να εφαρμοσθούν όλες εκείνες οι δυνατότητες που προσφέρει η εκπαίδευση εξ αποστάσεως για τα μαθήματα επικαιροποίησης και αναβάθμισης.

Η τρίτη πρόκληση είναι η προσαρμογή στο μεταβαλλόμενο μοντέλο του επαγγέλματος, π.χ. να εξασφαλισθεί ότι θα διατίθενται ναυτικοί με τα απαραίτητα εργαλεία για να απασχοληθούν στην ξηρά μετά από ένα εύλογο αριθμό ετών στη θάλασσα. Προς το σκοπό αυτό, είναι σημαντικό η αρχική ναυτική εκπαίδευση και τα μαθήματα επικαιροποίησης που προαναφέρθηκαν να περιλαμβάνουν επίσης τις εμπορικές πτυχές της ναυτιλίας (π.χ. ναυτικό δίκαιο, οικονομικά και διαχείριση) έτσι ώστε οι ναυτικοί της ΕΕ να έχουν καλύτερη επίγνωση των απαιτήσεων του κλάδου και των μεθόδων εργασίας στη μελλοντική απασχόλησή τους στην ξηρά. Στο θέμα αυτό, θα είναι χρήσιμο στα ιδρύματα ΝΕΕ και τους κοινωνικούς εταίρους να εργασθούν από κοινού για να καθορίσουν κοινούς στόχους και, πιο συγκεκριμένα, **διεξόδους σταδιοδρομίας** για τους ναυτικούς. Αυτό είναι ακόμη πιο σημαντικό εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι εθνικές ναυτιλιακές διοικήσεις των κρατών μελών χρειάζονται περισσότερο προσωπικό για να φέρουν σε πέρας τα αυξανόμενα καθήκοντα που τους επιβάλλει η κοινοτική νομοθεσία για την ασφάλεια στη θάλασσα που εκδόθηκε πρόσφατα ή που προτείνεται. Θα χρειασθεί μεγαλύτερος αριθμός επιθεωρητών για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων ελέγχου του κράτους του λιμένα και των καθηκόντων που συνδέονται με τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας. Είναι σημαντικό επομένως οι ναυτικοί να εφοδιάζονται με την κατάλληλη εκπαίδευση για να αναλάβουν τις ασχολίες αυτές, οι οποίες – μαζί με άλλες στον ιδιωτικό ναυτιλιακό κλάδο – θα είναι η φυσιολογική συνέχεια της εμπειρίας τους στη θάλασσα.

Εκτός από αυτές τις τρεις κύριες προκλήσεις, πρέπει να προσεχθούν τα μέτρα που αναφέρονται στη συνέχεια, τα οποία θα μπορούσαν να βοηθήσουν στην αντιμετώπιση της έλλειψης ναυτικών στην ΕΕ. Ταυτόχρονα, ίσως χρειασθούν εξαιτίας τους αλλαγές στο υπάρχον σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης. Το πρώτο μέτρο είναι μια προσπάθεια – τηρουμένου πλήρως του υπάρχοντος διεθνούς και κοινοτικού δικαίου – να **μειωθούν οι απαιτήσεις εισόδου για τους διαφόρους βαθμούς πιστοποιητικών**, όπως εκείνα για την παρακολούθηση των μαθημάτων με σκοπό την απόκτηση απεριόριστων πιστοποιητικών ικανότητας. Με το συντονισμό των εθνικών συστημάτων ΝΕΕ που προαναφέρθηκε θα βελτιωθεί η **αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητας** στα κράτη μέλη, ένα άλλο μέτρο δε είναι να αρθούν τα εμπόδια που εξακολουθούν να υπάρχουν στην απασχόληση των ναυτικών της ΕΕ σε οιοδήποτε πλοίο υπό σημαία κράτους μέλους της ΕΕ. Τέλος, πρέπει να καταβληθεί κάποια προσπάθεια για να **διευκολυνθεί η πρόσβαση σε θέσεις αξιωματικών** στο εμπορικό ναυτικό των ατόμων που ήδη έχουν τα απαραίτητα προσόντα,

όπως είναι οι αξιωματικοί αλιευτικών σκαφών ή πρώην αξιωματικοί του ναυτικού. Πρέπει να καθορισθούν και να εφαρμοσθούν ad hoc εκπαιδευτικές πρωτοβουλίες προς το σκοπό αυτό.

3.3.2. Κοινοτικές πρωτοβουλίες

Η κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη των δραστηριοτήτων ναυτικής εκπαίδευσης είναι βέβαια μία καλή δυνατότητα, δεν πρέπει όμως να υπερεκτιμάται. Τα κοινοτικά κονδύλια μπορούν - και όντως πρέπει - να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση των προγραμμάτων ναυτικής εκπαίδευσης των κρατών μελών και των πλοιοκτητών, δεν μπορούν όμως να καλύψουν όλη τη χρηματοδοτική στήριξη που χρειάζεται για να τεθεί σε εφαρμογή μία δράση όπως η παύση της πτώσης του αριθμού ναυτικών της ΕΕ.

Η Επιτροπή έχει από πριν απορρίψει τη δυνατότητα δημιουργίας ειδικού κοινοτικού κονδυλίου για τη ναυτική εκπαίδευση, και πιστεύει ακόμη ότι δεν πρόκειται για ρεαλιστική επιλογή. Ωστόσο, συνιστά σοβαρά τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι να διερευνήσουν και να χρησιμοποιήσουν καλύτερα τις ευκαιρίες που προσφέρουν τα υπάρχοντα κοινοτικά χρηματοδοτικά μέσα στο πεδίο της χρηματοδότησης στον τομέα της εκπαίδευσης, τα ευρωπαϊκά κοινωνικά και διαρθρωτικά ταμεία και, ιδίως, τα προγράμματα Socrates και Leonardo da Vinci. Προς αυτήν την κατεύθυνση, τα κράτη μέλη πρέπει να διερευνήσουν και να εκμεταλλευθούν τις ευκαιρίες που προσφέρονται για το ανθρώπινο δυναμικό από το Equal, μία νέα κοινοτική πρωτοβουλία η οποία θα προωθήσει νέα μέσα για την καταπολέμηση όλων των μορφών διακρίσεων και άνισης μεταχείρισης στην αγορά εργασίας, μέσω της διεθνικής συνεργασίας.

Τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι καλούνται να δώσουν την απαιτούμενη προτεραιότητα στη ναυτική εκπαίδευση, και στις ναυτιλιακές πρωτοβουλίες για το ανθρώπινο δυναμικό, όταν προγραμματίζουν τη συμμετοχή τους σε κοινοτικά προγράμματα.

3.4. Χρηματοδότηση από το ερευνητικό πρόγραμμα

Παρά το γεγονός ότι ο ίδιος ο κλάδος είναι υπεύθυνος να αντιμετωπίσει την πτώση του αριθμού ναυτικών της ΕΕ, η Κοινότητα μπορεί να βοηθήσει προς την κατεύθυνση αυτή επιχορηγώντας ορισμένα ερευνητικά έργα. Η έρευνα σε πεδία ιδιαίτερης συνάφειας που θα μπορούσε να διεξαχθεί στο πλαίσιο του επικείμενου έκτου προγράμματος πλαισίου (δραστηριότητες στήριξης των κοινοτικών πολιτικών) περιλαμβάνει:

- Διαμόρφωση κατάλληλων υποψηφίων έτσι ώστε να βελτιωθεί η επιλογή των μαθητευόμενων ναυτικών και ενδεχομένως να μειωθεί το υψηλό ποσοστό απόρριψής τους.
- Προτρεπτικοί παράγοντες που θα ενθαρρύνουν τον κόσμο να απασχοληθεί στη θάλασσα, να παραμείνει στη θάλασσα ή να απασχοληθεί στην ξηρά.
- Το παρόν και μελλοντικό περιεχόμενο της εργασίας και των διεξόδων σταδιοδρομίας, τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά, καθώς και τις τελευταίες αρχές σχεδιασμού της εργασίας αυτής.
- Δυνατές βελτιώσεις των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας στο πλοίο, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι σύνδεσμοι επικοινωνίας μεταξύ των μελών του πληρώματος και των οικογενειών και των φίλων τους που διατίθενται σήμερα χάρις στις σύγχρονες τεχνολογίες των πληροφοριών.

Πιθανή προσέγγιση των υπαρχόντων εθνικών συστημάτων NEE και συγκέντρωση των πόρων σε μικρότερο αριθμό ιδρυμάτων NEE.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

Η Επιτροπή έχει ήδη αρχίσει να πραγματεύεται το πρόβλημα της έλλειψης ναυτικών στην ΕΕ. Πιστεύει ότι η δράση αυτή πρέπει να ακολουθηθεί και να προωθηθεί με την από κοινού δράση όλων των ενδιαφερομένων παραγόντων, έτσι ώστε να επανορθωθεί η σημερινή ανησυχητική κατάσταση. Για αυτό λοιπόν το λόγο η Επιτροπή συνιστά να αναληφθούν οι πρωτεύουσες δράσεις που αναφέρονται στη συνέχεια.

- Η ορθή εφαρμογή του υπάρχοντος κοινοτικού και διεθνούς δικαίου για τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας και η ποιότητα των δραστηριοτήτων στο πλοίο είναι θεμελιώδεις εργαλείο όχι μόνο για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης αλλά και για την αντιμετώπιση της μείωσης των ναυτικών επαγγεμάτων. Τα κράτη μέλη καλούνται να εξασφαλίσουν ορθή εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας. Η Επιτροπή, από πλευράς της, θα παρακολουθεί τη διαδικασία αυτή και θα εξασφαλίσει τη διαφάνεια μέσω του Equasis. Η Επιτροπή καλεί επίσης όλα τα κράτη μέλη να εξετάσουν πώς μπορούν να εφαρμοστούν κατά τον καλύτερο τρόπο σε εθνική κλίμακα οι επιλογές χρηματοδότησης της απασχόλησης ναυτικών της ΕΕ που προσφέρονται από τις κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις.
- Οι τακτικές επιβατικές πορθμειακές γραμμές στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρουσιάζουν μεγάλη ένταση εργασίας, και εξυπηρετούνται κυρίως από σκάφη νηολογημένα στην ΕΕ και επανδρωμένα κατά κύριο λόγο από υπηκόους της ΕΕ. Οι ναυτικοί της ΕΕ στον κλάδο αυτό αντιμετωπίζουν όλο και μεγαλύτερο ανταγωνισμό από φθηνότερο εργατικό δυναμικό μη προερχόμενο από την ΕΕ. Η Επιτροπή πρότεινε μία λύση στο πρόβλημα αυτό στην ανακοίνωσή της του 1998. Όσο συνεχίζονται οι συζητήσεις σχετικά με τις προτάσεις της Επιτροπής στα αρμόδια όργανα, μπορούν να βρεθούν παράλληλα διάφορες λύσεις στο ίδιο πρόβλημα από τους κοινωνικούς εταίρους με εκούσια συμφωνία.
- Η Επιτροπή συνιστά τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι να οργανώσουν συντονισμένες εκστρατείες πληροφόρησης σε εθνική και ευρωπαϊκή κλίμακα για να βελτιωθεί η εικόνα του ναυτικού κλάδου και να δοθούν στους νέους τα δεδομένα σχετικά με τις ευκαιρίες και τις δεσμεύσεις μιας ναυτικής σταδιοδρομίας. Αυτό με τη σειρά του θα βοηθήσει ενδεχομένως στη μείωση του αριθμού μαθητευομένων που εγκαταλείπουν τις σπουδές τους πριν τις ολοκληρώσουν. Οι εκστρατείες πληροφόρησης θα δώσουν ίσως επίσης μία καλή ευκαιρία για να προωθηθεί και να διευκολυνθεί η πρόσβαση των γυναικών στα ναυτικά επαγγέλματα, ιδίως εκείνα που οι γυναίκες βρίσκουν πιο ελκυστικά.
- Ορισμένες μικρές ρυθμίσεις, με τη στήριξη των σύγχρονων τεχνολογιών, μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στο πλοίο. Η Επιτροπή συνιστά να διερευνήσουν οι πλοιοκτήτες τις δυνατότητες αυτές, καθώς και τη δυνατότητα ρύθμισης πιο άνετων χρόνων της εκ περιστροφής διαμονής των ναυτικών στη θάλασσα και την ξηρά. Η Επιτροπή καλεί επίσης τους κοινωνικούς εταίρους να αναλάβουν κατάλληλη δράση για να αυξηθεί το κοινωνικό κύρος και η επαγγελματική ικανοποίηση στα ναυτικά επαγγέλματα. Το πιο επείγον μέτρο είναι να αυξήσουν οι πλοιοκτήτες τους μισθούς των αξιωματικών της ΕΕ.

- Η διατήρηση ενός υψηλής ποιότητας συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης στην ΕΕ είναι ζωτικής σημασίας για την επιβίωση των ναυτικών της ΕΕ, την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου και τη βελτίωση της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής προστασίας. Οι δημόσιες αρχές, οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικές ακαδημίες πρέπει να εργαστούν από κοινού για να εξασφαλίσουν ότι η ναυτική εκπαίδευση και τα συστήματα εξάσκησης στα κράτη μέλη πληρούν όλες τις απαιτήσεις του ρυθμιστικού πλαισίου, της σύγχρονης τεχνολογίας, και της ναυτιλίας γενικά, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται επίσης η καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας. Η Επιτροπή συνιστά επίσης τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι να θέσουν επείγοντως σε εφαρμογή μέτρα για να εξασφαλίσουν επαρκή αριθμό θέσεων για τους δοκίμους που επιθυμούν να εκπαιδευθούν στα πλοία, να προσφέρουν στους ναυτικούς της ΕΕ μαθήματα συνεχούς επικαιροποίησης ή/και αναβάθμισης, και να αυξήσουν την κινητικότητα της ΕΕ.
- Για τη χρηματοδοτική στήριξη της ναυτικής εκπαίδευσης διατίθενται κοινοτικά μέσα, όπως είναι οι κοινοτικές πρωτοβουλίες στο πεδίο των ανθρωπίνων πόρων. Η Επιτροπή συνιστά τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι να εξερευνήσουν και να εκμεταλλευθούν τις ευκαιρίες που προσφέρουν τα μέσα αυτά. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη καλούνται να δώσουν κατάλληλη προτεραιότητα στη ναυτική εκπαίδευση, και στις ναυτικές πρωτοβουλίες στο πεδίο των ανθρωπίνων πόρων, όταν προγραμματίζουν τη συμμετοχή τους στα κοινοτικά προγράμματα.
- Η Κοινότητα μπορεί να χρηματοδοτήσει τις προσπάθειες του κλάδου για να ανασταλεί η έλλειψη ναυτικών της ΕΕ που υπάρχει σήμερα επιχορηγώντας ορισμένα ad hoc ερευνητικά έργα μέσω του επικείμενου έκτου προγράμματος πλαισίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κοινοτική νομοθεσία εκδοθείσα στο κοινωνικό πεδίο και ισχύουσα στα πλοία

Γενικές κοινων. διατάξεις	Οδηγία 75/34/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 1974 περί του δικαιώματος των υπηκόων ενός κράτους μέλους να παραμένουν στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους μετά την άσκηση σε αυτό μη μισθωτής δραστηριότητας (ΕΕ L 014, 20/01/1975 σ. 10)
	Οδηγία 76/207/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 9ης Φεβρουαρίου 1976 περί της εφαρμογής της αρχής της ίσης μεταχείρισεως ανδρών και γυναικών, όσον αφορά την πρόσβαση σε απασχόληση, την επαγγελματική εκπαίδευση και προώθηση και τις συνθήκες εργασίας (ΕΕ L 039, 14/02/1976 σ. 40)
	Οδηγία 86/613/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 1986 σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών που ασκούν ανεξάρτητη δραστηριότητα, συμπεριλαμβανομένης της γεωργικής, καθώς και για την προστασία της μητρότητας (ΕΕ L 359, 19/12/1986, σ. 56)
	Οδηγία 97/80/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1997 σχετικά με το βάρος απόδειξης σε περιπτώσεις διακριτικής μεταχείρισης λόγω φύλου (ΕΕ L 014, 20/01/1998, σ. 6)
Υγεία και ασφάλεια στην εργασία	Οδηγία 76/579/Ευρατόμ του Συμβουλίου της 1ης Ιουνίου 1976 περί καθορισμού των αναθεωρημένων βασικών κανόνων προστασίας της υγείας του πληθυσμού και των εργαζομένων έναντι των κινδύνων που προκύπτουν από ιοντίζουσες ακτινοβολίες (ΕΕ L 187, 12/07/1976, σ. 1)
	Οδηγία 78/610/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 1978 περί προσεγγίσεως των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών, οι οποίες αφορούν στην υγειονομική προστασία των εργαζομένων που εκτίθενται στο μονομερές βινυλοχλωρίδιο (ΕΕ L 197, 22/07/1978, σ. 12)
	Οδηγία 80/836/Ευρατόμ του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 1980 περί τροποποίησης των οδηγιών για τον καθορισμό των βασικών κανόνων προστασίας της υγείας του πληθυσμού και των εργαζομένων από τους κινδύνους που προκύπτουν από ιοντίζουσες ακτινοβολίες (ΕΕ L 246, 17/09/1980, σ. 1)
	Οδηγία 82/501/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 24ης Ιουνίου 1982 περί του κινδύνου ατυχημάτων μεγάλης έκτασης τον οποίον περικλείουν ορισμένες βιομηχανικές δραστηριότητες (ΕΕ L 230, 05/08/1982, σ. 1)

Υγεία και ασφάλεια στην εργασία	Οδηγία 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 12ης Ιουνίου 1989 σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία (ΕΕ L 183, 29/06/1989, σ. 1)
	Οδηγία 89/655/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 30ής Νοεμβρίου 1989 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για τη χρησιμοποίηση εξοπλισμού από τους εργαζομένους κατά την εργασία τους (Δεύτερη ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16 παράγραφος 1 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ) (ΕΕ L 393, 30/12/1989, σ. 13)
	Οδηγία 89/656/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 30ής Νοεμβρίου 1989 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για τη χρήση από τους εργαζόμενους εξοπλισμών ατομικής προστασίας κατά την εργασία (Τρίτη ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16 παράγραφος 1 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ) (ΕΕ L 393, 30/12/1989, σ. 18)
	Οδηγία 90/269/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Μαΐου 1990 σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας κατά τη χειρωνακτική διακίνηση φορτίων που συνεπάγεται κινδύνους ιδίως για τη ράχη και την οσφυϊκή χώρα των εργαζομένων (τέταρτη ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16, παράγραφος 1, της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ) (ΕΕ L 156, 21/06/1990, σ. 9)
	Οδηγία 90/394/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1990 σχετικά με την προστασία των εργαζομένων από τους κινδύνους που συνδέονται με την έκθεση σε καρκινογόνους παράγοντες κατά την εργασία (έκτη ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16, παράγραφος 1, της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ) (ΕΕ L 196, 26/07/1990, σ. 1)
	Οδηγία 90/679/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Νοεμβρίου 1990 για την προστασία των εργαζομένων από κινδύνους που διατρέχουν λόγω της έκθεσής τους σε βιολογικούς παράγοντες κατά την εργασία (έβδομη ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16, παράγραφος 1, της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ) (ΕΕ L 374, 31/12/1990, σ. 1)
	Οδηγία 90/641/Ευρατόμ του Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 1990 για την προστασία στην πράξη των εξωτερικών εργαζομένων που εκτίθενται σε κίνδυνο από ιοντίζουσες ακτινοβολίες κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων τους σε ελεγχόμενη περιοχή (ΕΕ L 349, 13/12/1990, σ. 21)
	Οδηγία 92/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 1992 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία (ΕΕ L 113, 30/04/1992, σ. 19)
	Οδηγία 92/57/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 24ης Ιουνίου 1992 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας που πρέπει να εφαρμόζονται στα προσωρινά ή κινητά εργοτάξια (όγδοη ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16, παράγραφος 1, της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ) (ΕΕ L 245, 26/08/1992, σ. 6)

Υγεία και ασφάλεια στην εργασία	Οδηγία 92/58/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 24ης Ιουνίου 1992 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές για τη σήμανση ασφάλειας ή/και υγείας στην εργασία (ενάτη ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16, παράγραφος 1, της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ) (ΕΕ L 245, της 26/08/1992, σ. 23)
Υγεία και ασφάλεια στην εργασία	Οδηγία 92/85/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Οκτωβρίου 1992 σχετικά με την εφαρμογή μέτρων που αποβλέπουν στη βελτίωση της υγείας και της ασφάλειας κατά την εργασία των εγκύων, λεχώνων και γαλουχουσών εργαζομένων (δέκατη ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16, παράγραφος 1, της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ) (ΕΕ L 348, 28/11/1992, σ. 1)
	Οδηγία 93/103/ΕΚ του Συμβουλίου της 23ης Νοεμβρίου 1993 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία στα αλιευτικά σκάφη (13η ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16, παράγραφος 1, της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ) (ΕΕ L 307, 13/12/1993, σ. 1)
	Οδηγία 96/29/Ευρατόμ του Συμβουλίου της 31ης Μαΐου 1996 για τον καθορισμό των βασικών κανόνων ασφάλειας για την προστασία της υγείας των εργαζομένων και του πληθυσμού από τους κινδύνους που προκύπτουν από ιονίζουσες ακτινοβολίες (ΕΕ L 159, 29/06/1996, σ.)
	Οδηγία 96/82/ΕΚ του Συμβουλίου της 9ης Δεκεμβρίου 1996 για την αντιμετώπιση των κινδύνων μεγάλων ατυχημάτων σχετιζόμενων με επικίνδυνες ουσίες (ΕΕ L 010, 14/01/1997, σ. 13)
	Οδηγία 98/24/ΕΚ του Συμβουλίου της 7ης Απριλίου 1998 για την προστασία της υγείας και ασφαλείας των εργαζομένων κατά την εργασία από κινδύνους οφειλόμενους σε χημικούς παράγοντες (14η ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16 παράγραφος 1 της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ) (ΕΕ L 131, 05/05/1998, σ.11)
Όροι εργασίας	Οδηγία 75/117/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 1975 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την εφαρμογή της αρχής της ισότητας των αμοιβών μεταξύ εργαζομένων ανδρών και γυναικών (ΕΕ L 045, 19/02/1975, σ. 19)
	Οδηγία 80/987/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Οκτωβρίου 1980 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την προστασία των μισθωτών σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη (ΕΕ L 283, 28/10/1980, σ. 23)
	Οδηγία 91/383/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 1991 για τη συμπλήρωση των μέτρων που αποσκοπούν στο να προαγάγουν τη βελτίωση της ασφάλειας και της υγείας κατά την εργασία των εργαζομένων με σχέση εργασίας ορισμένου χρόνου ή με σχέση πρόσκαιρης εργασίας (ΕΕ L 206, 29/07/1991, σ. 19)
	Οδηγία 91/533/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Οκτωβρίου 1991 σχετικά με την υποχρέωση του εργοδότη να ενημερώνει τον εργαζόμενο για τους όρους που διέπουν τη σύμβαση ή τη σχέση εργασίας (ΕΕ L 288, 18/10/1991, σ. 32)
	Οδηγία 94/33/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Ιουνίου 1994 για την προστασία των νέων κατά την εργασία (ΕΕ L 216, 20/08/1994, σελ. 12).

Όροι εργασίας	Οδηγία 94/45/EK του Συμβουλίου της 22ας Σεπτεμβρίου 1994 για τη θέσπιση μιας ευρωπαϊκής επιτροπής επιχείρησης ή μιας διαδικασίας σε επιχειρήσεις και ομίλους επιχειρήσεων κοινοτικής κλίμακας με σκοπό να ενημερώνονται οι εργαζόμενοι και να ζητείται η γνώμη τους (EE L 254, 30/09/1994, σελ.64).
	Οδηγία 96/71/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1996 σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (EE L 18, 21/01/1997, σελ. 1).
	Οδηγία 96/34/EK του Συμβουλίου της 3ης Ιουνίου 1996 σχετικά με τη συμφωνία-πλαίσιο για τη γονική άδεια, που συνήφθη από την UNICE, τη CEEP και τη CES (EE L 145, 19/06/1996, σελ. 4).
	Οδηγία 97/81/EK του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1997 σχετικά με τη συμφωνία-πλαίσιο για την εργασία μερικής απασχόλησης που συνήφθη από την UNICE, το CEEP και την CES - Παράρτημα: Συμφωνία-πλαίσιο για την εργασία μερικής απασχόλησης (EE L 014, 20/01/1998, σ. 9).
	Οδηγία 1999/63/EK του Συμβουλίου, της 21ης Ιουνίου 1999, σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που σύναψαν η ένωση εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η ομοσπονδία των ενώσεων εργαζομένων στις μεταφορές, στην Ευρωπαϊκή Ένωση (FST) - Παράρτημα: Ευρωπαϊκή συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών (EE L 167, 02/07/1999, σελ.33).
Αρχές κοινωνικής ασφάλισης	Οδηγία 79/7/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 1978 περί της προοδευτικής εφαρμογής της αρχής της ίσης μεταχείρισης μεταξύ ανδρών και γυναικών σε θέματα κοινωνικής ασφάλισης (EE L 006, 10/01/1979, σ. 24).
	Οδηγία 86/378/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών στα επαγγελματικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης (EE L 225, 12/08/1986, σ. 40).
Αρχές κοινωνικής ασφάλισης	Οδηγία 89/105/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1988 σχετικά με τη διαφάνεια των μέτρων που ρυθμίζουν τον καθορισμό των τιμών των φαρμάκων για ανθρώπινη χρήση και τη κάλυψη του κόστους των στα πλαίσια των εθνικών ασφαλιστικών συστημάτων υγείας (EE L 040, 11/02/1989, σ. 8).
Εφαρμογή στους μετακινούμενους εργαζόμενους	Οδηγία 64/221/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 25ης Φεβρουαρίου 1964 περί του συντονισμού των ειδικών μέτρων για τη διακίνηση και τη διαμονή αλλοδαπών, τα οποία δικαιολογούνται για λόγους δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας ή δημοσίας υγείας (EE 56, 04/04/1964, σ. 850)
	Οδηγία 98/49/EK του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 1998 σχετικά με την προστασία των δικαιωμάτων συμπληρωματικής συνταξιοδότησης των μισθωτών και των μη μισθωτών που μετακινούνται εντός της Κοινότητας (EE L 209, 25/07/1998, σ. 46)
	Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1408/71 του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 1971 περί εφαρμογής των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης στους μισθωτούς και τις οικογένειές τους που διακινούνται εντός της Κοινότητας (EE L 266, 18/09/1986, σ. 39)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Συμβάσεις και συστάσεις της ΔΟΕ για τους εργαζόμενους στη ναυτιλία

Γενικά	
Σύσταση 9	Εθνικοί Ναυτικοί Κώδικες, 1920
Σύσταση 107	Πρόσληψη ναυτικών (Ξένα πλοία), 1958
Σύσταση 108	Κοινωνικοί όροι και ασφάλεια (ναυτικοί), 1958
Σύσταση 139	Απασχόληση ναυτικών (Τεχνικές εξελίξεις), 1970
Σύμβαση 145	Συνέχεια απασχόλησης (ναυτικοί), 1976
Σύσταση 154	Συνέχεια απασχόλησης (ναυτικοί), 1976
Σύμβαση 147	Εμπορική ναυτιλία (Ελάχιστα πρότυπα), 1976
Πρωτόκολλο (*)	Πρωτόκολλο του 1996 της Σύμβασης εμπορικής ναυτιλίας (Ελάχιστα πρότυπα)
Σύσταση 155	Εμπορική ναυτιλία (Βελτίωση προτύπων), 1976
Εξάσκηση και είσοδος στην απασχόληση	
Σύμβαση 9	Τοποθέτηση ναυτικών, 1920
Σύμβαση 179	Πρόσληψη και τοποθέτηση ναυτικών, 1996
Σύσταση 186	Πρόσληψη και τοποθέτηση ναυτικών, 1996
Σύμβαση 22	Άρθρα συμφωνίας για τους ναυτικούς, 1926
Σύμβαση 108	Έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών, 1958
Σύσταση 137	Επαγγελματική εκπαίδευση (ναυτικών), 1970
Όροι εισόδου στην απασχόληση	
Σύμβαση 7	Κατώτατο όριο ηλικίας (Θάλασσα), 1920
Σύμβαση 58	κατώτατο όριο ηλικίας (Θάλασσα) (αναθεωρημένο), 1936
Σύμβαση 16	Ιατρικές εξετάσεις νέων (Θάλασσα), 1921
Σύμβαση 73	Ιατρικές εξετάσεις (ναυτικών), 1946
Πιστοποιητικά ικανότητας	
Σύμβαση 53	Πιστοποιητικό ικανότητας αξιωματικού, 1936
Σύμβαση 69	Πιστοποιητικό σύμβασης Μαγείρων Πλοίων, 1946
Σύμβαση 74	Πιστοποίηση ειδικευμένων ναυτικών, 1946
Γενικοί όροι απασχόλησης	
Σύμβαση 180 (*)	Ώρες εργασίας των ναυτικών και επάνδρωση πλοίων, 1996
Σύσταση 187	Μισθοί και ώρες εργασίας των ναυτικών και επάνδρωση πλοίων, 1996
Σύμβαση 91	Αμειβόμενες διακοπές (ναυτικοί) (αναθεωρημένη), 1949
Σύμβαση 146	Ετήσιο επίδομα αδείας των ναυτικών, 1976
Σύμβαση 23	Επαναπατρισμός ναυτικών, 1926
Σύσταση 27	Επαναπατρισμός (Πλοίαρχοι και ασκούμενοι), 1926
Σύμβαση 166	Επαναπατρισμός ναυτικών (Αναθεωρημένη), 1987
Σύσταση 174	Επαναπατρισμός ναυτικών, 1987
Σύσταση 153	Προστασία νέων ναυτικών, 1976

Ασφάλεια, υγεία και ευημερία	
Σύμβαση 68	Τροφή και τροφοδοσία (πληρώματα πλοίων), 1946
Σύσταση 78	Διατάξεις κλινοστρωμνής, συσσιτίου και άλλων (πληρώματα πλοίων), 1946
Σύμβαση 92	Παροχή καταλύματος στα πληρώματα (αναθεωρημένη), 1949
Σύμβαση 133	Παροχή καταλύματος στα πληρώματα (συμπληρωματικές διατάξεις), 1970
Σύσταση 140	Παροχή καταλύματος στο πλήρωμα (Κλιματισμός), 1970
Σύσταση 141	Παροχή καταλύματος στο πλήρωμα (Έλεγχος θορύβου), 1970
Σύμβαση 134	Πρόληψη ατυχημάτων (ναυτικοί), 1970
Σύσταση 142	Πρόληψη ατυχημάτων (ναυτικοί), 1970
Σύσταση 48	Διαβίωση ναυτικών στους λιμένες, 1936
Σύσταση 138	Ευημερία ναυτικών, 1970
Σύμβαση 163	Ευημερία ναυτικών, 1987
Σύσταση 173	Ευημερία ναυτικών, 1987
Σύμβαση 164	Προστασία της υγείας και ιατρική περίθαλψη (ναυτικοί), 1987
Σύσταση 105	Φαρμακείο πλοίου, 1958
Σύσταση 106	Παροχή ιατρικών συμβουλών στη θάλασσα, 1958
Επιθεώρηση εργασίας	
Σύμβαση 178	Επιθεώρηση εργασίας (ναυτικοί), 1996
Σύσταση 185	Επιθεώρηση εργασίας (ναυτικοί), 1996
Κοινωνική ασφάλιση	
Σύμβαση 8	Επίδομα ανεργίας (Ναυάγιο), 1920
Σύσταση 10	Ταμείο ανεργίας (ναυτικοί), 1920
Σύμβαση 55	Ευθύνη πλοιοκτήτη (Ασθενείς και τραυματίες ναυτικοί), 1936
Σύμβαση 56	Ασφάλιση ασθενείας (Θάλασσα), 1936
Σύμβαση 165	Κοινωνική ασφάλιση (ναυτικοί) (αναθεωρημένη), 1987
Σύμβαση 71	Συνταξιοδότηση ναυτικών, 1946
Διεθνή πρότυπα εργασίας ισχύοντα για όλους τους εργαζόμενους και τους ναυτικούς	
Σύμβαση 87	Ελευθερία του συνεταιρίζεσθαι και προστασία του δικαιώματος οργάνωσης, 1948
Σύμβαση 98	Δικαίωμα οργάνωσης και την προστασία του δικαιώματος συλλογικής διαπραγμάτευσης, 1949
Σύμβαση 130	Οφέλη ιατρικής περίθαλψης και ασθενείας, 1969
Σύμβαση 138	Κατώτατο όριο ηλικίας, 1973

(*) Σύμβαση ή Πρωτόκολλο που δεν είναι σε ισχύ