

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaet for søfartserhverv**

KOM(2011) 555 endelig — 2011/0239 (COD)

(2012/C 43/16)

Ordfører: **Anna BREDIMA**

Rådet og Europa-Parlamentet besluttede henholdsvis den 30. september 2011 og 28. september 2010 under henvisning til artikel 100, stk. 2, og artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

*Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaet for søfartserhverv*

KOM(2011) 555 endelig — 2011/0239 (COD).

Det forberedende arbejde henvises til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsområdet, som vedtog sin udtalelse den 23. november 2011.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 476. plenarforsamling den 7.-8. december 2011, mødet den 7. december, følgende udtalelse med 176 stemmer for, 3 imod og 10 hverken for eller imod:

## 1. Konklusioner og henstillinger

1.1 Bedre søfartsuddannelse er afgørende for at gøre søfartserhvervet i EU mere attraktivt og samtidig et middel til at øge søfartssikkerheden. Maritim knowhow er strategisk vigtigt, hvis EU skal bibeholde sin førerstilling inden for søfarten på verdensplan.

1.2 EØSU tilslutter sig forslaget til direktiv om at bringe direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaet for søfartserhverv i overensstemmelse med de ændringer af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold fra 1978 (STCW-konventionen), der blev vedtaget i Manila i 2010.

1.3 Det er absolut nødvendigt, at EU-landene vedtager forslaget til direktiv, eftersom der fra 2012 vil gælde nye regler for søfarendes uddannelse med hensyn til færdigheder, erhvervsprofil, sikkerhed og certificering på internationalt plan, som følge af at Manilaændringerne til STCW-konventionen træder i kraft.

1.4 EØSU er ikke enig i den foreslåede formulering af artikel 15, stk. 11, om, at »medlemsstaterne [kan] godkende eller registrere kollektive overenskomster, der giver adgang til undtagelser fra [hvileperioden]«. EU-direktivet bør ikke afvige fra ordlyden af gældende international og EU-lovgivning, mere præcist ILO-konvention 180, ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 og direktiv 1999/63/EF. Sidstnævnte direktiv, som vedrører tilrettelæggelsen af søfarendes arbejdstid, kom i stand efter lange og svære forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter, og EU-institutionerne bør respektere resultatet af dialogen på arbejdsmarkedet.

1.5 EØSU foreslår, at standardformatet for registrering af arbejdstid og hvileperioder udspecificeres i forslaget til direktiv. Standardformatet kunne henvise til IMO/ILO's vejledning om udarbejdelse af skemaer for tilrettelæggelse af arbejdet om bord og modeller for optegnelse af søfarendes arbejds- og hviletid.

1.6 EØSU bemærker, at mens STCW-konventionen er gældende fra den 1/1/2012, så vil direktivet først træde i kraft i juli 2012 på grund af de forberedende lovgivningsprocedurer i Rådet og Europa-Parlamentet. EØSU gør opmærksom på, at havnestatskontrollen uden for EU vil give problemer i forhold til den nye arbejdstid for søfarende, og at søfarende fra EU ikke på et tidligt tidspunkt vil være i besiddelse af STCW-certificering 2010. Der er behov for at skabe juridisk klarhed.

1.7 Hvad angår vurderingen af tredjelande med henblik på anerkendelse af deres uddannelsesinstitutioner og certifikater, mener EØSU, at forlængelsen af fristen fra de nuværende tre til atten måneder er realistisk under hensyntagen til den meget store arbejdsbyrde for søfartsnationer og manglen på ressourcer i lande uden søfartstraditioner.

1.8 EØSU finder det positivt, at EU's medlemsstater forpligtes til at indsende standardiserede oplysninger om søfarendes certifikater til Kommissionen med henblik på statistisk analyse.

1.9 EØSU foreslår, at der i forslaget til direktiv inkluderes en definition af elektroteknisk menig, der er i overensstemmelse med bestemmelserne i STCW-konventionen.

1.10 EØSU henstiller til Kommissionen og medlemsstaterne, at de hurtigst muligt ser nærmere på uddannelsen af søfarende i håndtering af piratangreb i lyset af den eskalerende udvikling på verdensplan. Denne uddannelse bør være baseret på FN's Best Management Practices og den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS).

## 2. Indledning

2.1 Kvaliteten af de søfarendes uddannelse er nøglen til rentabel skibsfart. Selv i en tid, hvor verdensøkonomien lider, bør søfartsuddannelsen ikke betragtes som en omkostning, men som en investering. Søfartsuddannelse er vejen til større søfartssikkerhed.

2.2 Konventionen om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen) (1978) vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vedrører primært krav til uddannelse af officerer. STCW-konventionen blev først ændret i 1995 og dernæst i juni 2010 med Manilaændringerne.

2.3 I tidligere udtalelser <sup>(1)</sup> har EØSU fremhævet betydningen af europæisk maritim knowhow, EU-direktivets overensstemmelse med STCW-konventionen og bedre søfartsuddannelse som et af de væsentligste tiltag for at trække unge til søfartserhvervet (konference om at gøre søfartserhvervet i EU mere tiltrækkende den 11. marts 2010 arrangeret af EØSU). For EU er det yderst vigtigt at fastholde antallet af søfarende på 250 000, for hvis de går tabt, er der fare for, at de øvrige to millioner mennesker, der er beskæftiget i den maritime sektor i EU, også forsvinder. Bedre søfartsuddannelse er derfor strategisk vigtig, hvis EU skal bibeholde sin førerstilling inden for søfarten på verdensplan.

2.4 Det dobbelte sigte med forslaget til direktiv om ændring af direktiv 2008/106/EF er for det første at tilpasse EU-lovgivningen til de internationale regler ved at omsætte IMO's reviderede STCW-konvention (1978), der blev vedtaget på konferencen i Manila i 2010, og for det andet at indføre krav til EU's medlemsstater om at fremlægge oplysninger angående

certifikater og forlænge fristen for anerkendelse af tredjelandes uddannelsessystemer. De nye internationale standarder gælder fra 1/1/2012. Den foreslåede frist for gennemførelsen i EU er 31/12/2012. Slutmålet er at sikre ensartet anvendelse af den opdaterede STCW i EU's medlemsstater, og at søfarende på skibe, som sejler under en EU-medlemsstats flag, og er i besiddelse af certifikater udstedt uden for EU, er ordentligt uddannet.

## 3. Generelle bemærkninger

3.1 Uddannelsen af søfarende vil i 2012 være underlagt nye regler med hensyn til færdigheder, erhvervsprofil, sikkerhed og certificering. Uddannelse og certificering er altafgørende for søfartssikkerheden, da risikoen for ulykker er større, hvis uddannelsen er mangelfuld og certificeringen utilstrækkelig. IMO's STCW-konvention er en af de fire vigtigste søfartskonventioner på verdensplan. De tre andre er den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL) og konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC). EU's medlemsstater har også underskrevet konventionen, og det er derfor vigtigt, at den internationale og europæiske lovgivning stemmer overens. Disse ændringer fastlægger højere standarder med hensyn til helbredsmaessig egnethed, egnethed til tjeneste og alkoholmisbrug, og der indføres nye erhvervsprofiler som »befarne søfarende« og »elektrotekniske officerer«, sikkerhedsrelateret uddannelse for søfarende og enklere og tydeligere certifikater. Forslaget til direktiv indebærer forbedringer, hvad angår procedurer (bl.a. udvalgsproceduren og anerkendelse af skoler i tredjelande), og krav til medlemsstaterne om at fremlægge statistikker for uddannelsen af søfarende.

3.2 EØSU tilslutter sig forslaget, som sigter mod at bringe direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv i overensstemmelse med Manilaændringerne af STCW-konventionen. Der stilles forslag om, at Kommissionen sikrer, at medlemsstaterne håndhæver STCW-direktivet, og kræver, at STCW-konventionen respekteres ved vurderingen af tredjelande med henblik på anerkendelse af deres uddannelsesinstitutioner og certifikater. Selvom forslaget i vidt omfang er en ordret omsætning af Manilaændringerne til EU-lovgivning, så indeholder det også nogle mindre ændringer af de eksisterende EU-bestemmelser angående anerkendelsen af søfarendes certifikater.

3.3 EØSU noterer sig, at Kommissionens taskforce vedrørende maritim beskæftigelse og konkurrenceevne (GD MOVE) (juli 2011) fremsatte forslag til, hvordan Manilaændringerne til STCW-konventionen kan håndhæves i EU-lovgivningen. Standardisering af uddannelsen på internationalt plan sikrer, at besætningen på europæiske skibe er veluddannet, uanset hvor de har modtaget deres uddannelse. Søtransport er med transportkommissær Siim Kallas' ord en global industri, og derfor er det helt afgørende, at der også fastlægges minimumsuddannelsesstandarder på internationalt plan.

<sup>(1)</sup> EUT C 168 af 20/7/2007, s. 50-56  
EUT C 211 af 19/8/2008, s. 31-36  
EUT C 255 af 22/9/2010, s. 103-109  
EUT C 248 af 25/8/2008, s. 22-30  
EUT C 14 af 16/1/2001, s. 41  
EUT C 80 af 3/4/2002, s. 9-14  
EUT C 133 af 6/6/2003, s. 23-25  
EUT C 157 af 28/6/2005, s. 42-47  
EUT C 157 af 28/6/2005, s. 53-55  
EUT C 97 af 28/4/2007, s. 33-34  
EUT C 151 af 17/6/2008, s. 35.

3.4 EØSU gentog i sin seneste udtalelse om hvidbogen om transport (udtalelse om en Køreplan for et fælles europæisk transportområde – CESE 1607/2011 af 26. oktober 2011 – ordfører: Pierre-Jean Coulon, medordfører: Stefan Back), at »EU-lovgivningen bør ligge helt på linje med den internationale lovgivning, især med konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC) og Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)'s konvention om uddannelse og certificering af søfarende (STCW-konventionen)«.

3.5 Nye undersøgelser afdækker et foruroligende problem med falske certifikater på det internationale arbejdsmarked særligt blandt menige, hvilket sår tvivl om gyldigheden af deres certificering. Hertil kommer, at mange søfolk fra lande uden for EU ikke kan bruges til at afhjælpe manglen på søfolk i EU på grund af kulturforskelle, sprogproblemer og beskæftigelseslovgivning (?).

#### 4. Særlige bemærkninger

##### 4.1 Artikel 15, stk. 9 (Standardformat for optegnelser over daglige hvileperioder)

4.1.1 Artikel 15, stk. 9, specificerer ikke et standardformat for de optegnelser af hvileperioder og arbejdstid, som skibsledelsen er forpligtet til at føre. I afsnit A-VIII/1, stk. 7, i STCW-konventionen som ændret ved Manilaaftalerne nævnes IMO/ILO's vejledning om udarbejdelse af skemaer for tilrettelæggelse af arbejdet om bord og modeller for optegnelse af søfarendes arbejds- og hviletid. Endvidere henvises der til et standardformat for registrering af arbejds- og hviletid i bestemmelse 2.3 – standard A2.3, nr. 10 og 11, i ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006.

4.1.2 EØSU foreslår, at standardformatet for optegnelse af arbejdstid og hvileperioder udspecificeres i forslaget til direktiv. I standardformatet bør der henvises til IMO/ILO's vejledning om udarbejdelse af skemaer for tilrettelæggelse af arbejdet om bord og modeller for optegnelse af søfarendes arbejds- og hviletid.

##### 4.2 Artikel 15, stk. 11

4.2.1 Ifølge den ændrede formulering af artikel 15, stk. 11, »kan medlemsstaterne godkende eller registrere kollektive overenskomster, der giver adgang til undtagelser fra [hvileperioden]«. Der er her tale om en betydelig indskrænkning i forhold til ordlyden af den eksisterende internationale og europæiske lovgivning, først og fremmest den reviderede STCW-konvention og ILO-konvention nr. 180 (og dermed ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold).

4.2.2 Formuleringen i artikel 15, stk. 11, er ikke den samme som i direktiv 1999/63/EF af 21/6/1999 om gennemførelse af

den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, som er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (ETF). Denne type aftaler er resultatet af lange og svære forhandlinger mellem arbejdsmarkedsparterne, og det endelige udfald af forhandlingerne er udtryk for en hårfin balance. Enhver ændring eller modifikation af formuleringer i aftaler mellem arbejdsmarkedets parter bør foretages efter drøftelser og forhandlinger mellem parterne. Den nye – indskrænkende – formulering i artikel 15, stk. 11, afspejler ikke resultatet af drøftelser eller forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter. Den er indføjet af Kommissionen uden forudgående høring af arbejdsmarkedets parter. EØSU henstiller kraftigt, at Kommissionen holder sig til ordlyden af direktiv 1999/63/EF om gennemførelse af aftalen om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende.

##### 4.3 Direktivets ikrafttræden

4.3.1 Manilaændringerne af STCW-konventionen træder i kraft den 1/1/2012. Men under hensyntagen til den almindelige lovgivningsprocedure i Ministerrådet og Europa-Parlamentet anfører Kommissionen, at »da nærværende forslag på det tidspunkt (dvs. 1/1/2012) endnu ikke vil være vedtaget, er det planlagt, at det foreslåede direktiv bør træde i kraft, så snart det er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*«.

4.3.2 Men fordi direktivet vedtages senere, opstår der et juridisk paradoks, dvs. en uoverensstemmelse mellem STCW-konventionen som ændret i Manila og det ændrede STCW-direktiv, først og fremmest hvad angår ikrafttrædelsesdatoen. Pr. 1/1/2012 vil medlemsstaterne enten ikke overholde deres internationale forpligtelser eller, hvis de ratificerer konventionen, det gældende STCW-direktiv. Medlemsstaterne vil sandsynligvis afvente det endelige direktiv, før de ratificerer Manilaaftalen. Indtil da vil skibe under EU-medlemsstatsers flag fortsat sejle til/fra tredjelande, som måske allerede har ratificeret Manilaaftalen. Det vil skabe et alvorligt problem for disse skibe, da EU-flagstaterne ikke på det pågældende tidspunkt overholder bestemmelserne i Manilaaftalen.

4.3.3 EØSU henleder opmærksomheden på, at dette vil medføre problemer i forbindelse med havnestsatskontrol i tredjelande, særligt for så vidt angår de nye bestemmelser om hviletid. Denne bekymring vedrører anvendelsen af de nye hviletidskrav. Det må erkendes, at nogle skibe, der sejler under EU-medlemsstatsflag, vil støde ind i problemer med havnestsatstrollen i havne uden for EU. Der er risiko for, at søfarende fra EU ikke længere vil kunne konkurrere, da de ikke på et tidligt tidspunkt er i besiddelse af STCW-certificering 2010. Der vil desuden opstå problemer med certificeringens gyldighed og med, hvordan det vil påvirke gyldighedsperioden af påtegninger udstedt til søfarende fra EU i tredjelande. På baggrund af ovenstående er der behov for at skabe juridisk klarhed.

(?) EUT C 80 af 3/4/2002, s. 9-14.

#### 4.4 Anerkendelse af tredjelandes uddannelses- / certificeringssystemer

4.4.1 For så vidt angår vurderingen af tredjelande med henblik på at anerkende deres uddannelsesinstitutioner og certifikater, forlænges fristen fra de nuværende tre til atten måneder i henhold til forslaget. Nogle medlemsstater ønsker en længere frist som følge af den meget store arbejdsbyrde, der pålægges søfartsnationer (f.eks. Malta), eller på grund af manglen på ressourcer i lande uden søfartstraditioner. EØSU bemærker, at forlængelsen er realistisk under hensyntagen til den meget store arbejdsbyrde for søfartsnationerne.

#### 4.5 STCW – IS

4.5.1 Kommissionen beklager, at de foreliggende oplysninger om certifikater er unøjagtige. Den foreslår, at oplysninger i de nationale registre indsamles på en samordnet og ensartet måde. EØSU finder det positivt, at EU's medlemsstater forpligtes til at indsende standardiserede oplysninger om søfarendes certifikater til Kommissionen med henblik på statistisk analyse. Ved at bruge EMSA's »STCW-informationssystem« som en platform til indsamling af de påkrævede oplysninger vil det blive lettere for branchen at beregne det aktuelle og fremtidige udbud af og efterspørgsel på søfarende.

#### 4.6 Elektroteknisk menig

4.6.1 Selvom forslaget til direktiv henviser til forordning III/7, er definitionen af elektroteknisk menig som fastlagt i forordning I/1 (36) ikke inkluderet i det nye forslag til direktiv.

4.6.2 EØSU foreslår, at definitionen af elektroteknisk menig i forordning I/i (36) i STCW-konventionen, der lyder »elektroteknisk menig betyder en menig med kvalifikationer i henhold til bestemmelserne i konventionens forordning III/7«, inkluderes i forslaget til direktiv.

#### 4.7 Uddannelse i håndtering af piratangreb

4.7.1 EØSU forudser, at uddannelse af søfarende i håndtering af piratangreb meget snart vil blive et krav i lyset af den eskalerede udvikling og konsekvenserne for søfarende. Det opfordrer derfor indtrængende Kommissionen til i samarbejde med medlemsstaterne at undersøge dette område nærmere og i den forbindelse se på de relevante bestemmelser i FN's Best Management Practices (for Piracy) og den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-koden).

Bruxelles, den 7. december 2011

Staffan NILSSON

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

---