

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών»

[COM(2011) 555 τελικό — 2011/0239 (COD)]

(2012/C 43/16)

Εισηγήτρια: η Δρ. ΜΠΡΕΔΗΜΑ

Στις 30 Σεπτεμβρίου και στις 28 Σεπτεμβρίου 2011, αντιστοίχως, και σύμφωνα με το άρθρο 100 παράγραφος 2 και το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισαν να ζητήσουν γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών

COM(2011) 555 τελικό — 2011/0239 (COD).

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 23 Νοεμβρίου 2011.

Κατά την 476η σύνοδο ολομέλειας, της 7ης και 8ης Δεκεμβρίου 2011 (συνεδρίαση της 7ης Δεκεμβρίου 2011), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 176 ψήφους υπέρ, 3 κατά και 10 αποχές.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η αναβάθμιση της εκπαίδευσης των ναυτικών είναι βασικό στοιχείο για την ελκυστικότητα των ναυτικών επαγγελματιών στην ΕΕ και η οδός προς τη μεγαλύτερη ασφάλεια και προστασία της ναυσιπλοΐας. Η ναυτική τεχνολογία έχει στρατηγική σημασία για τη διατήρηση της ηγετικής θέσης στη ΕΕ στην παγκόσμια ναυτιλία.

1.2 Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της πρότασης Οδηγίας για την ευθυγράμμιση της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ, που αφορά το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, με τις τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (Σύμβαση STCW) του 1978, που συμφωνήθηκαν στη Μανίλα το 2010.

1.3 Η υιοθέτηση της προτεινόμενης Οδηγίας από τα κράτη μέλη της ΕΕ έχει ζωτική σημασία, επειδή από το 2012 η εκπαίδευση των ναυτικών θα υπόκειται σε νέους διεθνείς κανόνες όσον αφορά τις δεξιότητες, τα επαγγελματικά προφίλ, την ασφάλεια και την πιστοποίηση, ως αποτέλεσμα της έναρξης ισχύος των τροποποιήσεων της Μανίλας.

1.4 Η ΕΟΚΕ δεν συμφωνεί με την προτεινόμενη διατύπωση του άρθρου 15 παράγραφος 1, που λέει ότι «τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν ή να καταχωρίζουν συλλογικές συμφωνίες που να επιτρέπουν εξαιρέσεις από τις απαιτούμενες ώρες ανάπαυσης [των ναυτικών]». Η Οδηγία της ΕΕ δεν πρέπει να αποκλίνει από τη διατύπωση της υφιστάμενης διεθνούς και ευρωπαϊκής νομοθεσίας και, συγκεκριμένα, από τη Σύμβαση αριθ. 180 της ΔΟΕ, τη Σύμβαση της ΔΟΕ για τη ναυτική εργασία του 2006 και την Οδηγία 1999/63/ΕΚ. Η τελευταία Οδηγία, η οποία αφορά την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, συνήφθη έπειτα από μακρές και δύσκολες διαπραγματεύσεις μεταξύ των κοινωνικών εταίρων και τα όργανα της ΕΕ θα πρέπει να σεβαστούν το αποτέλεσμα του κοινωνικού διαλόγου.

1.5 Η ΕΟΚΕ προτείνει να προσδιοριστεί στην πρόταση οδηγίας η τυποποιημένη μορφή των αρχείων καταγραφής των ωρών ανάπαυσης και των ωρών εργασίας, πιθανώς με αναφορά στις Κατευθυντήριες Γραμμές του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΔΝΟ) για την κατάρτιση πινάκων με τη διευθέτηση του χρόνου εργασίας επί του πλοίου και τη μορφή των αρχείων καταχώρισης των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών.

1.6 Αν και η Σύμβαση STCW θα αρχίσει να ισχύει την 1/1/2012, η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η προτεινόμενη Οδηγία δεν θα τεθεί σε ισχύ πριν από τον Ιούλιο του 2012, λόγω των προπαρασκευαστικών νομοθετικών διαδικασιών στο Συμβούλιο της ΕΕ και στο Κοινοβούλιο. Η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή στο γεγονός ότι θα υπάρξουν προβλήματα με τον έλεγχο των πλοίων από τα κράτη λιμένα εκτός ΕΕ όσον αφορά το νέο ωράριο εργασίας των ναυτικών, καθώς και στο ότι οι ναυτικοί της ΕΕ δεν θα έχουν πιστοποίηση STCW 2010 σε αρχική φάση. Υπάρχει ανάγκη νομικής διασάφησης.

1.7 Όσον αφορά την αξιολόγηση τρίτων χωρών με σκοπό την αναγνώριση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και των πιστοποιητικών τους, η ΕΟΚΕ θεωρεί ρεαλιστική την παράταση της ισχύουσας προθεσμίας από τρεις σε δεκαοκτώ μήνες, ώστε να ληφθεί υπόψη ο μεγάλος φόρτος εργασίας στις ναυτιλιακές χώρες και η έλλειψη πόρων στις μη ναυτιλιακές.

1.8 Η ΕΟΚΕ αξιολογεί θετικά την προτεινόμενη υποχρέωση των κρατών μελών της ΕΕ να παρέχουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τυποποιημένα στοιχεία σχετικά με την πιστοποίηση των ναυτικών για σκοπούς στατιστικής ανάλυσης.

1.9 Η ΕΟΚΕ προτείνει να συμπεριληφθεί στην προτεινόμενη Οδηγία ορισμός του κατώτερου ηλεκτροτεχνίτη ναυτικού, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης STCW.

1.10 Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εξετάσουν επειγόντως το θέμα της εκπαίδευσης των ναυτικών για την αντιμετώπιση της πειρατείας, ενώπιον της κλιμάκωσης των πειρατικών επιθέσεων σε παγκόσμιο επίπεδο. Η εκπαίδευση αυτή θα πρέπει να βασιστεί στις «Βέλτιστες Διαχειριστικές Πρακτικές» του ΟΗΕ και στον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS).

2. Εισαγωγή

2.1 Το κλειδί της επικερδούς ναυτιλίας είναι η ποιότητα της κατάρτισης που παρέχεται στους ναυτικούς. Ακόμη και σε εποχές οικονομικών αναταραχών, η ναυτική εκπαίδευση δεν πρέπει να θεωρείται κόστος, αλλά επένδυση. Η ναυτική εκπαίδευση είναι η οδός προς τη μεγαλύτερη ασφάλεια και προστασία της ναυσιπλοΐας.

2.2 Η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών («σύμβαση STCW»), που υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) το 1978, αφορά κυρίως τις απαιτήσεις όσον αφορά την εκπαίδευση των ναυτικών. Η Σύμβαση STCW τροποποιήθηκε αρχικά το 1995 και έπειτα τον Ιούνιο του 2010 με τις τροποποιήσεις της Μανίλας.

2.3 Σε παλαιότερες γνωμοδοτήσεις⁽¹⁾ της, η ΕΟΚΕ έχει υπογραμμίσει τη σημασία της ευρωπαϊκής ναυτικής τεχνογνωσίας, της συμμόρφωσης των οδηγιών της ΕΕ με τη Σύμβαση STCW και της αναβάθμισης της εκπαίδευσης των ναυτικών ως μίας από τις κυριότερες δράσεις που πρέπει να αναληφθούν για την προσέλκυση των νέων σε ναυτικές σταδιοδρομίες (Διάσκεψη με θέμα την «Αύξηση της ελκυστικότητας των ναυτικών επαγγελμάτων στην ΕΕ» που διοργανώθηκε από την ΕΟΚΕ στις 11 Μαρτίου 2010). Έχει ζωτική σημασία να διατηρήσει η ΕΕ το δυναμικό των 250 000 ναυτικών της, διότι, αν αυτοί χαθούν, μπορεί να συμπαρασύρουν και τα άλλα δύο εκατομμύρια ανθρώπους που εργάζονται στον ναυτιλιακό κλάδο της ΕΕ. Συνεπώς, η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης έχει στρατηγική σημασία για τη διατήρηση της ηγετικής θέσης της ΕΕ στην παγκόσμια ναυτιλία.

2.4 Ο διττός στόχος της πρότασης Οδηγίας για την τροποποίηση της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ είναι: πρώτον, η ευθυγράμμιση του δικαίου της ΕΕ με τους διεθνείς κανόνες, μέσω της μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο της αναθεωρημένης Σύμβασης STCW του ΔΝΟ (1978) που υιοθετήθηκε στη διάσκεψη της Μανίλας (2010), και, δεύτερον, η καθιέρωση της υποχρέωσης των κρατών μελών της ΕΕ να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τα πιστοποιητικά και η παράταση του χρονικού περιθωρίου για την αναγνώριση των εκπαιδευτικών συστημάτων τρίτων χωρών. Τα νέα διεθνή πρότυπα θα τεθούν

σε εφαρμογή από την 1η Ιανουαρίου 2012. Η προτεινόμενη προθεσμία για την εφαρμογή τους σε επίπεδο ΕΕ είναι η 31η Δεκεμβρίου 2012. Ο απώτερος στόχος είναι να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή της αναθεωρημένης Σύμβασης STCW από τα κράτη μέλη της ΕΕ και να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία με σημαία κρατών μελών της ΕΕ με πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες διαθέτουν την κατάλληλη εκπαίδευση.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Από το 2012 η κατάρτιση των ναυτικών θα υπόκειται σε νέους κανόνες όσον αφορά τις δεξιότητες, τα επαγγελματικά προσόντα, την ασφάλεια και την πιστοποίηση. Η εκπαίδευση και η πιστοποίηση έχουν κεφαλαιώδη σημασία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, επειδή οι πιθανότητες ατυχήματος είναι μεγαλύτερες σε περίπτωση ανεπαρκούς εκπαίδευσης και έλλειψης της δέουσας πιστοποίησης. Η Σύμβαση STCW του ΔΝΟ είναι η μία από τις τέσσερις κύριες διεθνείς ναυτικές συμβάσεις. Οι άλλες τρεις είναι: η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL) και η Σύμβαση για τη ναυτική εργασία (MLC). Αφού τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι και μέρη της Σύμβασης, είναι σημαντικό να ευθυγραμμιστούν μεταξύ τους η ευρωπαϊκή και η διεθνής νομοθεσία. Οι τροποποιήσεις θεσπίζουν υψηλότερα πρότυπα όσον αφορά: την καταλληλότητα από ιατρική άποψη, την καταλληλότητα προς εκτέλεση υπηρεσίας και την κατάχρηση οινοπνεύματος, την καθιέρωση νέων επαγγελματικών προφίλ, όπως των «ειδικευμένων ναυτικών» και των «ηλεκτροτεχνιτών αξιωματικών», την εκπαίδευση όλων των ναυτικών σε σχέση με την ασφάλεια από τρομοκρατικές ενέργειες και την απλούστευση και διασαφήνιση των πιστοποιητικών. Η πρόταση Οδηγίας περιέχει επίσης διατάξεις σχετικά με τις διαδικασίες (επιτροπολογία και αναγνώριση των ναυτικών σχολών τρίτων χωρών) και την υποχρέωση των κρατών μελών να παρέχουν στατιστικά στοιχεία σχετικά με την εκπαίδευση των ναυτικών.

3.2 Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της πρότασης για την ευθυγράμμιση της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ, που αφορά το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, με τις τροποποιήσεις της Σύμβασης STCW που υιοθετήθηκαν στη Μανίλα. Συνιστά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μεριμνήσει δεόντως για την εφαρμογή της Οδηγίας STCW από τα κράτη μέλη και επιμένει στον σεβασμό της Σύμβασης STCW κατά την αξιολόγηση τρίτων χωρών με σκοπό την αναγνώριση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και των πιστοποιητικών τους. Αν και η πρόταση αποτελεί, ως επί το πλείστον, λέξη προς λέξη μεταφορά των τροποποιήσεων της Μανίλας στο δίκαιο της ΕΕ, προτείνονται επίσης ορισμένες ήσσονες αλλαγές σε ισχύουσες διατάξεις της ΕΕ σχετικά με την αναγνώριση των πιστοποιητικών των ναυτικών.

3.3 Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η «Ειδική ομάδα για την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG MOVE) διατύπωσε (Ιούλιος 2011) προτάσεις για τη μεταφορά στο δίκαιο της ΕΕ της συμφωνίας της Μανίλας για τη Σύμβαση STCW. Η τυποποίηση της εκπαίδευσης σε παγκόσμιο επίπεδο επιτρέπει στα ευρωπαϊκά πλοία να διαθέτουν καλά εκπαιδευμένους ναυτικούς, όπου και αν έχει εκπαιδευτεί το πλήρωμά τους. Όπως είπε ο Επίτροπος Μεταφορών κ. Kallas, «αφού οι θαλάσσιες μεταφορές είναι μια παγκόσμια βιομηχανία, έχει ζωτική σημασία να καθοριστούν και τα ελάχιστα πρότυπα για την εκπαίδευση των ναυτικών σε διεθνή κλίμακα».

⁽¹⁾ ΕΕ C 168, της 20.7.2007, σελ. 50-56
 ΕΕ C 211, της 19.8.2008, σελ. 31-36
 ΕΕ C 255, της 22.9.2010, σελ. 103-109
 ΕΕ C 248, της 25.8.2011, σελ. 22-30
 ΕΕ C 14, της 16.1.2001, σελ. 41
 ΕΕ C 80, της 3.4.2002, σελ. 9-14
 ΕΕ C 133, της 6.6.2003, σελ. 23-25
 ΕΕ C 157, της 28.6.2005, σελ. 42-47
 ΕΕ C 157, της 28.6.2005, σελ. 53-55
 ΕΕ C 97, της 28.4.2007, σελ. 33-34
 ΕΕ C 151, της 17.6.2008, σελ. 35

3.4 Στην πρόσφατη γνωμοδότησή της με θέμα τη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές (γνωμοδότηση σχετικά με τη Λευκή Βίβλο «Χάρτη πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» – CESE 1607/2011 της 26ης Οκτωβρίου 2011 – Εισηγητής: ο κ. Coulon, συνεισηγητής: ο κ. Back), η ΕΟΚΕ επανέλαβε ότι «η νομοθεσία της ΕΕ πρέπει να εναρμονίζεται πλήρως με διεθνείς κανόνες όπως η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας της ΔΟΕ και η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών (STCW) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ)».

3.5 Πρόσφατες έρευνες έφεραν στο φως στοιχεία για την ύπαρξη στη διεθνή αγορά εργασίας ενός ανησυχητικού προβλήματος ψευδούς πιστοποίησης, κυρίως μεταξύ των κατώτερων ναυτικών, δημιουργώντας αμφιβολίες ως προς την εγκυρότητα των πιστοποιητικών τους. Επιπλέον, δεν είναι διαθέσιμοι αρκετοί κατώτεροι ναυτικοί από χώρες εκτός ΕΕ, για να αντισταθμίσουν την ενδεχόμενη έλλειψη ναυτικών της στις αγορές εργασίας, λόγω πολιτιστικών διαφορών, γλωσσικών προβλημάτων και περιορισμών όσον αφορά τις προσλήψεις (?).

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1 Άρθρο 15 παράγραφος 9 (Τυποποιημένη μορφή των αρχείων των καθημερινών ωρών ανάπαυσης)

4.1.1 Το άρθρο 15 παράγραφος 9 δεν προσδιορίζει την τυποποιημένη μορφή των αρχείων των καθημερινών ωρών ανάπαυσης και εργασίας, τα οποία υποχρεούται να τηρεί η διοίκηση του πλοίου. Το τμήμα A-VIII/1 παράγραφος 7 της Σύμβασης STCW, όπως τροποποιήθηκε από τις συμφωνίες της Μανίλας, παραπέμπει στις Κατευθυντήριες Γραμμές του ΔΝΟ για την κατάρτιση πινάκων με τη διευθέτηση του χρόνου εργασίας των ναυτικών επί του πλοίου και τη μορφή των αρχείων με τις καθημερινές ώρες εργασίας ή ανάπαυσής τους. Επιπλέον, αναφορά σε τυποποιημένη μορφή καταγραφής των ωρών ανάπαυσης και εργασίας υπάρχει και στον κανονισμό 2.3 – Πρότυπο A2.3 παράγραφοι 10 και 11 της Σύμβασης της ΔΟΕ του 2006 για τη ναυτική εργασία.

4.1.2 Η ΕΟΚΕ προτείνει να προσδιοριστεί στην πρόταση Οδηγίας η τυποποιημένη μορφή των αρχείων καταγραφής των ωρών ανάπαυσης και των ωρών εργασίας. Η τυποποιημένη αυτή μορφή θα πρέπει να βασιστεί στις Κατευθυντήριες Γραμμές του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΔΝΟ) σχετικά με την κατάρτιση πινάκων με τη διευθέτηση του χρόνου εργασίας επί του πλοίου και τη μορφή των αρχείων καταχώρισης των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών.

4.2 Άρθρο 15 παράγραφος 11 (Ώρες ανάπαυσης)

4.2.1 Η αναθεωρημένη διατύπωση του άρθρου 15 παράγραφος 11 ορίζει ότι «τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν ή να καταχωρίζουν συλλογικές συμφωνίες που να επιτρέπουν εξαιρέσεις από τις απαιτούμενες ώρες ανάπαυσης». Πρόκειται για σημαντικό περιορισμό σε σύγκριση με τη διατύπωση που περιλαμβάνεται στην ισχύουσα διεθνή και ευρωπαϊκή νομοθεσία, συγκεκριμένα την αναθεωρημένη Σύμβαση STCW και τη Σύμβαση αριθ. 180 της ΔΟΕ (επομένως και τη Σύμβαση για τη ναυτική εργασία).

4.2.2 Η διατύπωση του άρθρου 15 παράγραφος 11 διαφέρει από τη διατύπωση της Οδηγίας 1999/63/ΕΚ της 21/6/1999 σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που σύναψαν η Ένωση Εφοπλιστικών Ενώσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και η Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ETF). Αυτού του είδους οι συμφωνίες είναι αποτέλεσμα μακρών και δύσκολων διαπραγματεύσεων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων και η τελική μορφή τους αποτελεί λεπτή ισορροπία. Οποιαδήποτε τροποποίηση ή αλλαγή στη διατύπωση μιας συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων θα πρέπει να γίνει μέσω συζητήσεων και διαπραγματεύσεων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων. Η νέα —πιο περιορισμένη— διατύπωση του άρθρου 15, παράγραφος 11 δεν αντανάκλα κάποια συζήτηση ή διαπραγμάτευση μεταξύ των κοινωνικών εταίρων. Εισήχθη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, χωρίς προηγούμενη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να σεβαστεί τη διατύπωση της Οδηγίας 1999/63/ΕΚ σχετικά με τη συμφωνία των κοινωνικών εταίρων για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών.

4.3 Έναρξη ισχύος της νέας Οδηγίας

4.3.1 Οι τροποποιήσεις της Σύμβασης STCW που υιοθετήθηκαν στη Μανίλα θα τεθούν σε ισχύ την 1/1/2012. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τη συνήθη νομοθετική διαδικασία στο Συμβούλιο Υπουργών και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει ότι «εφόσον εκείνη τη χρονική στιγμή (δηλ. την 1/1/2012) η παρούσα πρόταση δεν θα έχει ακόμη εγκριθεί, έχει γίνει πρόβλεψη προκειμένου να τεθεί σε ισχύ η προτεινόμενη Οδηγία μόλις δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα».

4.3.2 Λόγω της καθυστέρησης της υιοθέτησης της Οδηγίας θα υπάρξει ένα νομικό παράδοξο: σύγκρουση μεταξύ της Συμφωνίας της Μανίλας για τη Σύμβαση STCW και της αναθεωρημένης Οδηγίας για τη Σύμβαση STCW, ιδίως όσον αφορά την ημερομηνία έναρξης ισχύος. Είτε τα κράτη μέλη δεν θα συμμορφωθούν με τις διεθνείς υποχρεώσεις τους την 1/1/2012 είτε, εάν κυρώσουν τη σύμβαση, δεν θα συμμορφώνονται με την ισχύουσα Οδηγία. Το πιθανότερο είναι να αναμένουν την τελική διαμόρφωση της Οδηγίας προτού κυρώσουν τη συμφωνία της Μανίλας. Στο μεταξύ, τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ θα συνεχίσουν τις εμπορικές μεταφορές προς / από τρίτες χώρες οι οποίες μπορεί να έχουν ήδη κυρώσει τη συμφωνία της Μανίλας. Αυτό θα δημιουργήσει σοβαρό πρόβλημα για τα πλοία με σημαία της ΕΕ, επειδή τα κράτη της ΕΕ δεν θα ακολουθούσαν ακόμη τους κανόνες της συμφωνίας της Μανίλας.

4.3.3 Η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή στο γεγονός ότι θα υπάρξουν προβλήματα με τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα εκτός της ΕΕ, ιδίως σε σχέση με τις νέες διατάξεις για τις ώρες ανάπαυσης. Η ανησυχία αυτή αφορά την εφαρμογή των νέων απαιτήσεων για τις ώρες ανάπαυσης. Θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι ορισμένα πλοία με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ ίσως να έχουν προβλήματα με τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα στους λιμένες εκτός της ΕΕ. Υπάρχει το ενδεχόμενο να καταστούν οι ναυτικοί της ΕΕ μη ανταγωνιστικοί, αφού δεν θα έχουν από νωρίς πιστοποίηση STCW 2010. Επιπροσθέτως, θα υπάρχουν και προβλήματα με την εγκυρότητα των πιστοποιητικών τους και συνέπειες στη διάρκεια ισχύος των θεωρήσεων που χορηγούνται σε ναυτικούς της ΕΕ από τρίτες χώρες. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, υπάρχει ανάγκη νομικής διασάφησης.

(?) ΕΕ C 80, της 03.04.2002, σελ. 9-14.

4.4 Αναγνώριση των συστημάτων εκπαίδευσης / πιστοποίησης τρίτων χωρών

4.4.1 Όσον αφορά την αξιολόγηση τρίτων χωρών με σκοπό την αναγνώριση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και των πιστοποιητικών τους, προτείνεται παράταση της ισχύουσας τρίμηνης προθεσμίας σε δεκαοκτώ μήνες. Ορισμένα κράτη μέλη επιθυμούν μεγαλύτερη προθεσμία, λόγω του μεγάλου φόρτου εργασίας που θα προκύψει για τα ναυτιλιακά έθνη (π.χ. Μάλτα) ή λόγω της έλλειψης πόρων στα μη ναυτιλιακά. Η ΕΟΚΕ θεωρεί την παράταση ρεαλιστική, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ο μεγάλος φόρτος εργασίας για τις ναυτιλιακές χώρες.

4.5 Σύστημα Πληροφοριών STCW

4.5.1 Η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της για τα ανακριβή στοιχεία που υπάρχουν όσον αφορά τα πιστοποιητικά. Προτείνει την εναρμονισμένη και συστηματική συλλογή των στοιχείων που υπάρχουν ήδη στα εθνικά μητρώα. Η ΕΟΚΕ αξιολογεί θετικά την προτεινόμενη υποχρέωση των κρατών μελών της ΕΕ να παρέχουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τυποποιημένα στοιχεία σχετικά με την πιστοποίηση των ναυτικών για σκοπούς στατιστικής ανάλυσης. Η χρήση του «Συστήματος Πληροφοριών STCW» του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) ως πλατφόρμας για τη συλλογή των ζητούμενων στοιχείων θα βοηθήσει τον κλάδο να υπολογίσει τη μελλοντική προσφορά και ζήτηση ναυτικών.

4.6 Κατώτεροι ηλεκτροτεχνίτες ναυτικοί

4.6.1 Αν και η πρόταση οδηγίας παραπέμπει στον κανονισμό III/7, δεν περιλαμβάνει εντούτοις και τον ορισμό του κατώτερου ηλεκτροτεχνίτη ναυτικού που προβλέπεται στο σημείο 36 του κανονισμού I/1.

4.6.2 Η ΕΟΚΕ προτείνει να συμπεριληφθεί στην προτεινόμενη Οδηγία ο ακόλουθος ορισμός του κατώτερου ηλεκτροτεχνίτη ναυτικού, που παρέχεται στο σημείο 36 του κανονισμού I/1 της Σύμβασης STCW: «Κατώτερος ηλεκτροτεχνίτης ναυτικός είναι ένας ναυτικός που διαθέτει τα προσόντα που προβλέπονται από τις διατάξεις του κανονισμού III/7 της Σύμβασης».

4.7 Εκπαίδευση κατά της πειρατείας

4.7.1 Η ΕΟΚΕ αναμένει να καθιερωθεί επειγόντως υποχρεωτική εκπαίδευση των ναυτικών για την αντιμετώπιση της πειρατείας, ενώπιον της κλιμάκωσης του φαινομένου της πειρατείας και των επιπτώσεών του στους ναυτικούς. Καλεί, συνεπώς, την Επιτροπή να εξετάσει επειγόντως αυτό το θέμα με τα κράτη μέλη, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές διατάξεις των «Βέλτιστων διαχειριστικών πρακτικών» του ΟΗΕ (για την πειρατεία) και του Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS).

Βρυξέλλες, 7 Δεκεμβρίου 2011.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Staffan NILSSON