

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas, y se deroga la Directiva 2005/45/CE

[COM(2018) 0315 final-2018/0162 (COD)]

(2019/C 110/23)

Ponente: **Tanja BUZEK**

Consultas	Parlamento Europeo, 11.6.2018 Consejo, 6.6.2018
Fundamento jurídico	Artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Aprobado en sección	20.11.2018
Aprobado en el pleno	12.12.2018
Pleno n.º	539
Resultado de la votación	201/3/6
(a favor/en contra/abstenciones)	

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. En líneas generales, el CESE respalda los objetivos establecidos por la Comisión en su propuesta por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas, y se deroga la Directiva 2005/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ sobre el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar. El CESE considera los cambios propuestos al marco normativo necesarios, proporcionados y efectivos.

1.2. Aunque reconoce que ambas Directivas han contribuido a la mejora de la enseñanza marítima y la formación de la gente de mar que trabaja a bordo de buques que enarbolan pabellón de la UE y a la movilidad profesional de la gente de mar en la UE, el CESE considera conveniente dar un paso más en este sentido. Por lo tanto, el CESE recomienda aprovechar la revisión de la Directiva 2008/106/CE para entablar un debate europeo más amplio, en el que participen la Comisión, los Estados miembros, las instituciones de formación y el sector marítimo, sobre cómo seguir invirtiendo en la base de competencias marítimas europeas a fin de salvaguardar tanto la competitividad de la flota europea como la capacidad del sector para generar empleos de buena calidad para la gente de mar y demás profesionales del sector marítimo.

1.3. En particular, el CESE recomienda que se trabaje en pro de la creación de un foro de la UE con la participación de las instituciones de formación, el sector marítimo, las agrupaciones marítimas en sentido amplio y las administraciones marítimas nacionales para mejorar la formación de la gente de mar y desarrollar cursos de posgrado marítimos europeos que vayan más allá del nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas acordado a escala internacional. Este tipo de formación avanzada permitiría crear una ventaja competitiva para la gente de mar europea al dotarla de competencias superiores a las exigidas en la esfera internacional y aumentar el atractivo de las profesiones marítimas en la UE, especialmente por lo que se refiere a las mujeres y los jóvenes.

1.4. El CESE hace hincapié en la importancia de desarrollar programas de enseñanza con perspectivas de futuro, prestando especial atención a la formación en materia de gestión de la calidad, competencias verdes y cibercompetencias, y considera que la promoción de las cualificaciones avanzadas debe ir acompañada de formas de homologación o acreditación.

1.5. El CESE recomienda, por otra parte, desarrollar una red europea de centros de enseñanza y formación marítima que cumpla determinados criterios de calidad para seguir mejorando el sistema de enseñanza marítima en Europa. También recomienda introducir, para la formación de capitanes y oficiales, un sistema de intercambios, similar al programa Erasmus, entre centros de enseñanza y formación marítima de toda la UE, adaptado a las especificidades de este sector.

⁽¹⁾ DO L 323 de 3.12.2008, p. 33.

⁽²⁾ DO L 255 de 30.9.2005, p. 160.

1.6. En cuanto al mecanismo actualizado para el reconocimiento de los títulos expedidos a la gente de mar por terceros países, el CESE considera de suma importancia que el Estado miembro solicitante consulte a las asociaciones de armadores nacionales y las organizaciones sindicales sobre la conveniencia de reconocer a un nuevo tercer país antes de presentar la solicitud a la Comisión. Sin embargo, el CESE desea clarificar que la estimación de cuánta gente de mar podría ser empleada, en los casos en que se disponga de este dato, será solo uno de los criterios utilizados en el proceso decisorio de reconocimiento de un nuevo tercer país, que deberá ser objeto de un seguimiento transparente.

1.7. Por lo que se refiere a la prórroga del plazo para tomar una decisión sobre el reconocimiento de nuevos terceros países de dieciocho a veinticuatro meses, y hasta treinta y seis meses en determinadas circunstancias, el CESE alberga dudas en cuanto a si este es el mecanismo adecuado ya que el proceso puede prolongarse de manera innecesaria respecto de un país que cumpla claramente todos los requisitos. Por consiguiente, el CESE recomienda que se complete el proceso en el período más breve posible dentro de lo razonable, contando con la posibilidad de alargarlo tanto como sea necesario si se requiere aplicar medidas correctivas.

1.8. Con vistas a garantizar la utilización adecuada de los recursos de la UE, el CESE propone modificar el artículo 20 a fin de que las disposiciones sobre la retirada del reconocimiento de un tercer país también se apliquen a aquellos terceros países que no proporcionen un número significativo de capitanes y oficiales durante al menos cinco años. El CESE desea aclarar que la decisión final sobre la retirada o no del reconocimiento competirá a los Estados miembros con arreglo a los procedimientos habituales del COSS, y que estos procedimientos permiten un margen de apreciación para tener en cuenta la información pertinente facilitada por los Estados miembros.

1.9. Partiendo de la base de que no puede haber componendas en materia de seguridad marítima, el CESE recomienda que no se aplique un sistema de evaluación menos estricto a aquellos terceros países que proporcionan una cantidad limitada de capitanes y oficiales a la flota de la UE.

1.10. Además de los cambios propuestos al procedimiento de modificación (artículo 27), que establece que la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados por los que se modifique la Directiva 2008/106/CE, el CESE pide a los Estados miembros que actúen rápidamente para repercutir las modificaciones a fin de que resulte innecesario recurrir a prórrogas y períodos de interpretación pragmática por la inacción del Estado de abanderamiento como en casos anteriores.

2. Contexto

2.1. La legislación de la UE sobre la enseñanza marítima, la formación y la titulación de la gente de mar se basa principalmente en requisitos internacionales mínimos establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante su Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia (Convenio STCW por sus siglas en inglés), en su versión modificada.

2.2. Además de la integración del Convenio STCW a escala de la UE mediante la Directiva 2008/106/CE, en su versión modificada, el marco de la UE proporciona un mecanismo común de la UE eficiente para el reconocimiento de los sistemas de enseñanza marítima, formación y titulación de la gente de mar de terceros países. Este mecanismo se ha diseñado de tal forma que la evaluación y reevaluación del cumplimiento por parte de terceros países del Convenio STCW se realicen de manera centralizada y armonizada, evitándose que cada Estado miembro tenga que llevarlas a cabo de forma individual, especialmente debido a que en la actualidad se han reconocido a escala de la UE más de cuarenta terceros países con este fin.

2.3. El marco regulador incluye también un procedimiento simplificado para el reconocimiento de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar con arreglo a la Directiva 2005/45/CE. Esta Directiva está encaminada a fomentar la movilidad de la gente de mar entre buques que enarbolan pabellón de la UE, lo que permite el reconocimiento de los títulos de los capitanes y oficiales sin ninguna medida de compensación adicional.

2.4. Dicho marco legislativo pretende garantizar un alto nivel de seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, minimizando el riesgo de accidentes marítimos. Para lograr tal objetivo, existe consenso en cuanto a la suma importancia de mejorar la enseñanza, la formación y la titulación del personal clave a bordo de los buques que enarbolan pabellón de la UE.

2.5. La propuesta deriva del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) de la Comisión, el cual evalúa en qué medida ambas Directivas han alcanzado sus objetivos. El CESE señala que la revisión propuesta es el resultado de una evaluación en profundidad que incluyó un exhaustivo estudio (Estudio para la evaluación REFIT de las Directivas 2008/CE y 2005/45/CE de septiembre de 2017) ⁽³⁾ realizado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (en lo sucesivo, AESM), una consulta pública acompañada de una consulta más específica, así como talleres especializados con la participación de los Estados miembros, junto con las dos vertientes del sector, a saber, los armadores y los sindicatos que representan a la gente de mar.

2.6. Los resultados de la evaluación REFIT se consideraron generalmente positivos y se llegó a la conclusión de que la legislación de la UE había contribuido a la eliminación de las tripulaciones que no cumplían la normativa, fomentado la movilidad de la gente de mar en la Unión y logrado unas condiciones equitativas entre la gente de mar formada en la UE y aquella formada en terceros países.

2.7. No obstante, se pusieron de manifiesto algunas carencias en la eficiencia del marco regulador y la proporcionalidad de algunos de sus requisitos. Así pues, el objetivo de la propuesta de la Comisión es mitigar las deficiencias que se han identificado mediante la simplificación y la racionalización de la legislación vigente. Más concretamente, se consideró necesaria una intervención adicional, en particular para:

- garantizar la alineación con las últimas modificaciones del Convenio STCW;
- actualizar la definición de los títulos reconocidos entre los Estados miembros mediante la fusión de la Directiva 2005/45/CE con la Directiva 2008/106/CE;
- elaborar criterios para un nuevo reconocimiento o reevaluación de terceros países a fin de lograr un aprovechamiento más eficiente de los recursos financieros y humanos;
- establecer criterios de prioridad para la reevaluación de terceros países, haciendo hincapié en los principales países proveedores de mano de obra a la vez que se considera la posibilidad de ampliar el ciclo de reevaluación a otros países;
- ampliar el plazo para el reconocimiento de nuevos terceros países con el fin de que estos dispongan de tiempo suficiente para aprobar y aplicar medidas correctivas en caso necesario.

3. Síntesis de la propuesta

3.1. El objetivo general de la propuesta es simplificar y racionalizar la legislación vigente. En particular, esto incluye:

- la alineación periódica de la legislación de la UE pertinente con el Convenio STCW;
- la mejora de la eficiencia y eficacia del mecanismo centralizado para el reconocimiento de terceros países;
- un aumento de la seguridad jurídica del sistema de reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar.

3.2. El mecanismo centralizado para el reconocimiento de los certificados expedidos por terceros países a la gente de mar requiere que la Comisión, asistida en esta tarea por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, asigne recursos humanos y financieros considerables para, por un lado, evaluar las nuevas solicitudes de reconocimiento formuladas por los Estados miembros y, por otro lado, reevaluar periódicamente los terceros países ya reconocidos.

3.3. En aras de un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, la Comisión propone hacer más transparente el proceso permitiendo que el Estado miembro solicitante presente los motivos de su solicitud de reconocimiento. Esta medida consiste en introducir la posibilidad de que los Estados miembros debatan sobre la necesidad de reconocer nuevos terceros países.

3.4. Asimismo, la Comisión propone criterios de prioridad para la reevaluación de terceros países reconocidos basados en la idea de que los recursos disponibles deberían transferirse de los países que aportan poca gente de mar a la flota de la UE a aquellos terceros países que suministran más mano de obra.

⁽³⁾ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2017-09-stwc-support-study-refit-eval-dirs-20080106-20050045.pdf>

4. Observaciones generales

4.1. El CESE apoya la propuesta de la Comisión por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas, incluida la introducción en su ámbito de aplicación del procedimiento simplificado de reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar, y se deroga la Directiva 2005/45/CE.

4.2. El CESE considera necesaria esta revisión, pues realmente hay margen para mejorar la eficiencia del marco administrativo sobre el sistema de reconocimiento mutuo en virtud de esta Directiva, a fin de permitir una asignación más eficiente de los recursos humanos y financieros de la Comisión y la AESM.

4.3. El CESE acoge con particular satisfacción que la Comisión haga hincapié en el nivel de transparencia que debería imperar en la tramitación de solicitudes de reconocimiento de los títulos expedidos a la gente de mar por nuevos terceros países. El CESE considera que la nueva etapa del procedimiento que permite que el Estado miembro solicitante presente los motivos de su solicitud de reconocimiento es proporcionada, transparente y eficiente. El Estado miembro solicitante seguirá pudiendo reconocer al tercer país unilateralmente hasta que se tome una decisión colectiva. Por consiguiente, el proceso de decisión para el reconocimiento de un tercer país logrará un equilibrio entre la necesidad de transparencia en lo que respecta al control y el buen uso de los fondos públicos (coste adicional que supondrá el reconocimiento) y el objetivo de mantener la competitividad de la flota de la UE (ventaja competitiva para la flota de la UE de emplear gente de mar del tercer país).

4.4. El CESE considera que el marco regulador de la UE relativo a la enseñanza marítima, la formación y la titulación de la gente de mar ha contribuido a satisfacer las necesidades del mercado laboral del transporte marítimo al facilitar el acceso al empleo a bordo de los buques que enarbolan pabellón de la UE para todos los capitanes y oficiales que posean un certificado STCW válido, independientemente de su lugar de residencia o nacionalidad. Si bien no cabe duda alguna de que el transporte marítimo opera en un mercado laboral globalizado, al CESE le gustaría recordar la importancia para la UE de invertir de forma masiva en sus propia base de competencias marítimas, a fin de salvaguardar una masa crítica de gente de mar europea que mantenga la competitividad del transporte marítimo europeo y las agrupaciones marítimas de toda la UE. De ahí la creación de la perspectiva de puestos de trabajo altamente cualificados y de carreras gratificantes en el mar o en actividades conexas en tierra, especialmente para los jóvenes europeos, a la vez que se mantiene, o incluso se aumenta, la cuota de gente de mar europea en la mano de obra marítima mundial (los 220 000 trabajadores del mar con los que cuenta actualmente la UE representan el 18 % del número total de gente de mar en todo el mundo) ⁽⁴⁾.

4.5. En vista de lo anterior, el CESE anima a los Estados miembros a que pongan finalmente en práctica las recomendaciones contenidas en la Estrategia de transporte marítimo de la UE hasta 2018 ⁽⁵⁾, así como las recomendaciones políticas formuladas por el Grupo Operativo de Empleo y Competitividad Marítima (TFMEC) ⁽⁶⁾ a la Comisión Europea, por lo que se refiere al refuerzo de la eficacia y la eficiencia del sistema educativo en materia de transporte marítimo. Especialmente, el CESE insta a la Comisión Europea y a los legisladores de la UE a que consideren las recomendaciones enumeradas más adelante en este epígrafe.

4.6. El CESE recomienda que se trabaje en pro de la creación de un foro de la UE con la participación de las instituciones de enseñanza, el sector marítimo, las agrupaciones marítimas en sentido amplio y las administraciones marítimas nacionales para mejorar la formación de la gente de mar y, por consiguiente, sus empleos, la evolución profesional y su movilidad. Una tarea esencial de este foro sería desarrollar cursos de posgrado marítimo europeo que vayan más allá del nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas acordado a escala internacional (también denominados «certificados marítimos de excelencia», o «STCW+» en la Comunicación de la Comisión) ⁽⁷⁾. Dicha formación de nivel avanzado posibilitaría la creación de una ventaja competitiva para la gente de mar europea al dotarla de competencias que rebasan las requeridas en la esfera internacional.

4.7. En vista de lo anterior, el CESE hace hincapié en la importancia de desarrollar programas de aprendizaje con perspectivas de futuro, prestando especial atención a la formación en materia de gestión de la calidad, competencias verdes y cibercompetencias. Estas últimas son fundamentales dado que la tecnología a bordo, el intercambio de información y la comunicación de datos, así como los sistemas de asistencia desde la costa, están evolucionando rápidamente. El CESE considera que la promoción de las cualificaciones avanzadas debe ir acompañada de formas de homologación o acreditación, de modo que la modernización de la enseñanza marítima sea una baza valiosa para ayudar a la gente de mar europea a mejorar sus perspectivas de carrera. Ello permitirá, a su vez, aumentar el atractivo de las profesiones marítimas en la UE, especialmente por lo que se refiere a las mujeres y los jóvenes, mejorando al mismo tiempo la eficiencia y la calidad de las operaciones de embarque, incluida la innovación permanente y la reducción de costes.

⁽⁴⁾ SWD(2016) 326 final.

⁽⁵⁾ COM(2009) 8 final.

⁽⁶⁾ El Grupo Operativo de Empleo y Competitividad Marítima creado por el vicepresidente de la Comisión Sr. Kallas, emitió su informe el 9 de junio de 2011.

⁽⁷⁾ COM(2009) 8 final.

4.8. En la misma línea, también sería recomendable estudiar la posibilidad de desarrollar una red europea de centros de enseñanza y formación marítima que cumpla determinados criterios de calidad para seguir mejorando el sistema de enseñanza marítima en Europa. A tal fin, el CESE recomienda inspirarse en la plataforma EDINNA de centros de enseñanza y formación para la navegación fluvial en Europa, fundada en 2009 para promover la armonización de los currículos de enseñanza y formación. Esta plataforma ha demostrado ser una excelente herramienta para favorecer el intercambio de conocimientos especializados y un enfoque coordinado para el desarrollo de competencias profesionales. Para la formación de capitanes y oficiales, el CESE también recomienda la introducción de un sistema de intercambios, similar al programa Erasmus, entre centros de enseñanza y formación marítima de toda la UE, adaptado a las especificidades de este sector.

4.9. Asimismo, el CESE solicita un impulso político concertado por parte de la UE y los Estados miembros para apoyar al sector marítimo en sus intentos por responder a los retos de la digitalización, la automatización y la necesaria ecologización del sector. El CESE observa que estos retos pueden abordarse con mayor facilidad garantizando un sistema europeo de enseñanza y formación marítima de alta calidad que tenga perspectivas de futuro. A este respecto, el CESE acoge con satisfacción el lanzamiento inminente del programa SkillSea, de cuatro años de duración. Este proyecto fomentará la cooperación entre el sector marítimo [incluidos los interlocutores sociales europeos del transporte marítimo, la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (AACE) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST)], los proveedores de enseñanza y formación, así como las autoridades nacionales, con miras a mejorar los programas de formación marítima en Europa.

5. Observaciones específicas

5.1. El CESE acoge con satisfacción que se hayan fusionado las Directivas 2005/45/CE y 2008/106/CE, pues considera que esto hará más eficaz su aplicación, y que probablemente aclarará y simplificará el marco relativo a la formación y la titulación de la gente de mar. Esta consolidación abordará principalmente el problema de la definición obsoleta de los títulos en la Directiva 2005/45/CE, así como aclarará y ajustará la definición de los títulos de la gente de mar reconocidos por los Estados miembros. Es realmente necesario garantizar la puesta al día de la definición de los títulos de la gente de mar de acuerdo con las nuevas definiciones que se introdujeron en 2012. Es probable que dicha actualización aumente la seguridad jurídica del sistema de reconocimiento mutuo entre Estados miembros de la UE.

5.2. Con la inserción de artículo 5 *ter* se pretende incluir en el ámbito de aplicación de la Directiva 2008/106/CE el reconocimiento mutuo de los títulos de la gente de mar expedidos por los Estados miembros. El CESE considera que esta inserción es esencial, ya que aclara qué certificados se reconocerán mutuamente con el fin de permitir que la gente de mar acreditada por un Estado miembro pueda trabajar a bordo de buques que enarbolan el pabellón de otro Estado miembro.

5.3. El CESE apoya por completo y sigue fomentando la movilidad laboral a fin de ayudar a los capitanes y oficiales acreditados en la UE y a los armadores europeos a ponerse en contacto más fácilmente. A este respecto, el CESE observa con satisfacción que, de acuerdo con la Comisión ⁽⁸⁾, en el año 2015, más de 47 000 refrendos de títulos de competencia inicialmente expedidos por otro Estado miembro fueron considerados como válidos en la Unión, lo que equivale al 25 % del número total de capitanes y oficiales disponibles para trabajar a bordo de buques que enarbolan pabellón de la UE.

5.4. Las cifras mencionadas anteriormente demuestran que el sistema de reconocimiento mutuo de los títulos expedidos a gente de mar por los Estados miembros ha dado resultados motivadores en lo relativo al fomento de la movilidad de la gente de mar de la UE entre buques que enarbolan pabellón de la UE. El CESE subraya asimismo la importancia de contribuir de forma continuada a la protección de los puestos de trabajo europeos en el mar, a la garantía del futuro de los centros de enseñanza y formación marítima en toda la UE y a la salvaguardia de los conocimientos marítimos europeos en su conjunto.

5.5. El CESE apoya la propuesta de ajustar la Directiva 2008/106/CE a las últimas modificaciones del Convenio STCW a fin de evitar incoherencias jurídicas en la Directiva en relación con el marco regulador internacional. Es probable que este ajuste garantice una aplicación armonizada a nivel de la UE, ayudase a las tripulaciones a adquirir nuevas habilidades y competencias –particularmente los requisitos de formación y titulación para la gente de mar que trabaja a bordo de buques de pasaje y de buques a los que se les aplica el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF) y el Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código Polar) de la OMI– y apoyase el desarrollo profesional.

5.6. El CESE pone en duda el uso desproporcionado de recursos humanos y financieros de la UE para evaluar nuevos terceros países que podrían no ser capaces de proporcionar un número significativo de capitanes y oficiales. El CESE apoya enteramente, por lo tanto, la propuesta de la Comisión de que cada solicitud nueva de reconocimiento de un tercer país presentada por un Estado miembro vaya acompañada de un análisis que incluya estimaciones del número de oficiales y

⁽⁸⁾ SWD(2017) 18 final.

capitanes originarios de ese país con posibilidades de ser contratados. El CESE, además, considera de suma importancia que los Estados miembros consulten a las asociaciones de armadores nacionales y las organizaciones sindicales sobre la conveniencia de reconocer a un nuevo tercer país antes de presentar la solicitud a la Comisión. No obstante, el CESE desea clarificar que la estimación de cuánta gente de mar podría ser empleada, en los casos en que se disponga de este dato, será solo uno de los criterios utilizados en el proceso decisorio de reconocimiento de un nuevo tercer país, que deberá ser objeto de un seguimiento transparente.

5.7. A fin de lograr una mayor eficacia y un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, el CESE señala con satisfacción que, en virtud de la propuesta (artículo 19), si un Estado miembro desea presentar una solicitud de reconocimiento de un nuevo tercer país, deberá presentar los motivos y esta deberá ser debatida por los Estados miembros. El CESE desea aclarar que la decisión definitiva sobre el reconocimiento o no de un nuevo tercer país corresponderá a los Estados miembros con arreglo al procedimiento habitual que incluye una votación por mayoría cualificada en el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS, por sus siglas en inglés). El CESE también acoge con satisfacción que se permita que un Estado miembro reconozca unilateralmente los títulos expedidos por un tercer país mientras se aguardan los resultados de la evaluación. El CESE apoya firmemente tal tolerancia, pues ofrece una solución proporcionada y eficiente sin dejar de preservar la competitividad de la flota de la UE.

5.8. Con respecto a la prórroga del plazo para tomar una decisión sobre el reconocimiento de nuevos terceros países de dieciocho a veinticuatro meses, y hasta treinta y seis meses en determinadas circunstancias, el CESE considera que la medida propuesta está justificada, siempre y cuando exista una necesidad imperiosa de que el tercer país aplique medidas correctivas. No obstante, el CESE expresa su preocupación sobre si ampliar automáticamente el proceso de reconocimiento es el mecanismo adecuado, ya que podría darse el caso de que un país que incumpla de manera evidente algunos requisitos alargue el proceso de forma innecesaria. El CESE recomienda por tanto que el objetivo siga siendo completar el proceso en el período más breve dentro de lo razonable, contando con la posibilidad de alargarlo tanto como sea necesario si se requiere aplicar medidas correctivas.

5.9. El artículo 20 revisado introduce un motivo específico para la retirada del reconocimiento de un tercer país por no haber proporcionado gente de mar a la flota de la UE durante al menos cinco años. El CESE desea aclarar que la decisión final sobre la retirada o no del reconocimiento competirá a los Estados miembros con arreglo a los procedimientos habituales del COSS, y que este procedimiento permite un margen de apreciación para tener en cuenta la información pertinente facilitada por los Estados miembros. El CESE, aun cuando fundamentalmente apoya esta revisión, desea señalar que, en aras de un aprovechamiento apropiado de los recursos, sigue siendo válido el argumento de si un tercer país no proporciona ningún o un número considerable de capitanes y oficiales. En este contexto, y de forma totalmente conforme con los procedimientos, el CESE propone la posibilidad de retirar el reconocimiento de un tercer país si este no proporciona un número significativo de capitanes y oficiales durante al menos cinco años.

5.10. El CESE pone en duda el razonamiento en el que se basa la modificación del artículo 21 para que el período de reevaluación pueda ampliarse hasta diez años sobre la base de criterios de prioridad. El CESE entiende que, desde un punto de vista estrictamente matemático, los terceros países que proporcionan un elevado número de profesionales del mar suponen, en teoría, un mayor riesgo para la seguridad de la explotación de buques que aquellos que proporcionan un número limitado de profesionales del mar. Por estas razones, y partiendo de la base de que no puede haber componendas en materia de seguridad marítima, el CESE recomienda que no se aplique un sistema de evaluación menos estricto a aquellos terceros países que proporcionan un número limitado de capitanes y oficiales a la flota de la UE.

5.11. El CESE apoya la modificación del artículo 25 bis, la cual es necesaria para permitir la utilización transparente de la información facilitada por los Estados miembros sobre el número de refrendos que acreditan el reconocimiento de títulos expedidos por terceros países, con el fin de eliminar reconocimientos y dar prioridad a la reevaluación de terceros países, como se estipula en los artículos 20 y 21.

5.12. El CESE es plenamente consciente de que, dado el carácter mundial del transporte marítimo, el objetivo debe ser evitar un conflicto entre los compromisos internacionales contraídos por los Estados miembros y las obligaciones que les incumben en el marco de la Unión. Esto requiere un ajuste continuo del marco europeo al Convenio STCW, para permitir el establecimiento de unas condiciones equitativas entre la UE y los terceros países en la aplicación del marco internacional relativo a la enseñanza marítima, la formación y la titulación de la gente de mar. En vista de las consideraciones anteriores y en caso de modificaciones futuras del Convenio STCW, el CESE considera importante facultar a la Comisión para que pueda aportar modificaciones, mediante actos delegados, a fin de asegurar una adaptación más sencilla y rápida a los cambios que se introduzcan en el Convenio y el Código STCW.

5.13. Con respecto a lo anterior, el CESE insta a los Estados miembros a que actúen rápidamente para repercutir las modificaciones a fin de que resulte innecesario recurrir a prórrogas y períodos de interpretación pragmática por la inacción del Estado de abanderamiento como en casos anteriores.

Bruselas, 12 de diciembre de 2018.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Luca JAHIER
