

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2008/106/EG inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden en de intrekking van Richtlijn 2005/45/EG

(COM(2018) 315 final — 2018/0162 (COD))

(2019/C 110/23)

Rapporteur: **Tanja BUZEK**

Raadpleging	Europees Parlement, 11.6.2018 Raad, 6.6.2018
Rechtsgrondslag	Artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	20.11.2018
Goedkeuring door de voltallige vergadering	12.12.2018
Zitting nr.	539
Stemuitslag	201/3/6
(voor/tegen/onthoudingen)	

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) staat in grote lijnen achter de doelstellingen die de Commissie heeft geformuleerd in haar voorstel tot wijziging van Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden en tot intrekking van Richtlijn 2005/45/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ inzake de wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden. Volgens het EESC zijn de wijzigingen in het regelgevingskader noodzakelijk, evenredig en kosteneffectief.

1.2. Hoewel het EESC erkent dat beide richtlijnen hebben bijgedragen aan zowel de verbetering van maritiem onderwijs en de opleiding van zeevarenden aan boord van schepen onder EU-vlag als aan de beroepsmobiliteit van in de EU gecertificeerde zeevarenden acht het EESC het raadzaam om op dit gebied nog een stap verder te gaan. Daarom raadt het EESC aan om de herziening van Richtlijn 2008/106/EG aan te grijpen voor een breder Europees debat, samen met de Commissie, de lidstaten, de opleidingsinstituten en de industrie over de vraag hoe verder kan worden geïnvesteerd in de Europese maritieme vaardigheden om zowel het concurrentievermogen van de Europese vloot als het vermogen van de sector om banen van goede kwaliteit voor Europese zeevarenden en andere maritieme professionals te creëren, te waarborgen.

1.3. Het EESC beveelt met name aan om te werken aan de oprichting van een EU-forum van opleidingsinstituten, de industrie, het bredere maritieme cluster en nationale maritieme overheden om de maritieme opleiding van zeevarenden te verbeteren en Europese postdoctorale opleidingen te ontwikkelen die verder gaan dan het internationaal overeengekomen minimumopleidingsniveau van zeevarenden. Dankzij zo'n voortgezette opleiding zou het mogelijk zijn een concurrentievoordeel voor Europese zeevarenden te creëren door hen uit te rusten met meer vaardigheden dan op internationaal niveau vereist is, en om zeevaartberoepen in de EU aantrekkelijker te maken, met name voor vrouwen en jongeren.

1.4. Het EESC wijst op het belang van de ontwikkeling van toekomstbestendige lespakketten met bijzondere aandacht voor opleidingen op het gebied van kwaliteitsbeheer, groene en digitale vaardigheden, en meent dat de bevordering van geavanceerde vaardigheden gepaard moet gaan met vormen van certificering/keurmerken.

1.5. Het EESC beveelt tevens aan om een Europees netwerk van maritieme onderwijs- en opleidingsinstellingen (MET's) op te zetten dat aan de kwaliteitscriteria voldoet om het maritieme onderwijsstelsel in Europa verder te verbeteren. Verder wordt aanbevolen om voor de opleiding van kapiteins en officieren een model van het „Erasmus“-type in te voeren voor uitwisselingen tussen MET's in de hele EU en afgestemd op de specifieke kenmerken van de sector.

⁽¹⁾ PB L 232 van 3.12.2008, blz. 33.

⁽²⁾ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 160.

1.6. Wat betreft het vernieuwde mechanisme voor de erkenning van door derde landen afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden is het volgens het EESC van essentieel belang dat lidstaten, alvorens het verzoek bij de Commissie in te dienen, overleg plegen met nationale organisaties van rederijen en vakbonden over de wenselijkheid van de erkenning van een nieuw derde land. Het EESC wil verder verduidelijken dat — voor zover beschikbaar — de schatting van het aantal zeevarenden dat waarschijnlijk in dienst zal worden genomen slechts één criterium zal zijn in de besluitvorming over de erkenning van een nieuw derde land en dat een en ander op transparante wijze moet gebeuren.

1.7. Ten aanzien van de verlenging van de termijn voor het goedkeuren van een besluit over de erkenning van nieuwe derde landen van 18 maanden tot 24 maanden, en tot 36 maanden onder bepaalde omstandigheden, vraagt het EESC zich af of dit wel de juiste weg is, aangezien het proces voor een land dat duidelijk aan alle eisen voldoet, onnodig kan worden verlengd. Het EESC wil daarom voorstellen het proces zo snel als redelijkerwijs mogelijk is af te ronden, met dien verstande dat het kan worden verlengd zolang er corrigerende maatregelen nodig zijn.

1.8. Met het oog op een adequaat gebruik van de communautaire middelen stelt het EESC voor om artikel 20 zo te wijzigen dat de bepalingen inzake de intrekking van de erkenning van een derde land ook van toepassing zijn op die derde landen die er gedurende ten minste vijf jaar niet in slagen een aanzienlijk aantal kapiteins en officieren ter beschikking stellen. Het EESC wenst te verduidelijken dat de uiteindelijke beslissing om een erkenning al dan niet in te trekken in het kader van de normale procedures van het COSS aan de lidstaten is, waarbij door de lidstaten verstrekte relevante informatie in overweging kan worden genomen.

1.9. Aangezien er over veiligheid op zee geen compromis mogelijk is, beveelt het EESC aan dat derde landen die een beperkt aantal kapiteins en officieren aan de EU-vloot leveren niet aan een minder strenge herbeoordelingsregeling worden onderworpen dan de andere landen.

1.10. Naast de voorgestelde wijzigingen in de wijzigingsprocedure (artikel 27), die bepaalt dat de Commissie bevoegd is om Richtlijn 2008/106/EG te wijzigen door middel van gedelegeerde handelingen, dringt het EESC er bij de lidstaten op aan tijdig actie te ondernemen om wijzigingen door te voeren teneinde de noodzaak van verlengingen en perioden van pragmatische interpretatie, die noodzakelijk zijn geworden door het uitblijven van maatregelen van vlaggenstaten in eerdere gevallen, weg te nemen.

2. Achtergrond

2.1. De EU-wetgeving voor zeevaartonderwijs, opleiding en diplomering van zeevarenden is hoofdzakelijk gebaseerd op internationale minimumvereisten, opgelegd door het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), dat gaat over de normen inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-Verdrag, als gewijzigd).

2.2. Naast de integratie van dit STCW-Verdrag op EU-niveau door middel van Richtlijn 2008/106/EG, zoals gewijzigd, voorziet het EU-kader in een kosteneffectief gemeenschappelijk EU-mechanisme voor de erkenning van systemen voor onderwijs, opleiding en certificering van zeevarenden uit derde landen. Dit mechanisme is zodanig opgezet dat de beoordeling en herbeoordeling van de naleving van het STCW-Verdrag door derde landen op een gecentraliseerde en geharmoniseerde manier plaatsvindt, waarbij wordt vermeden dat elke lidstaat deze (her)beoordeling afzonderlijk zou moeten uitvoeren. Vooral omdat er op dit moment meer dan 40 derde landen zijn die op EU-niveau voor dit doel worden erkend.

2.3. Het regelgevingssysteem bevat ook een vereenvoudigde procedure voor de erkenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden, die door de lidstaten door middel van Richtlijn 2005/45/EG zijn afgegeven. Deze richtlijn heeft het bevorderen van de mobiliteit van EU-zeevarenden aan boord van schepen onder EU-vlag als doel, zodat deze bewijzen van beroepsbekwaamheid van kapiteins en officieren zonder verdere compenserende maatregelen kunnen worden erkend.

2.4. Het hierboven genoemde wetgevingskader beoogt door het minimaliseren van ongevallenrisico's op zee een hoog niveau van veiligheid voor mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu te waarborgen. Om een dergelijk doel te bereiken, is iedereen het erover eens dat het van het allergrootste belang is het onderwijs, de opleiding en de diplomering van het belangrijkste personeel aan boord van schepen onder EU-vlag te verbeteren.

2.5. Het voorstel vloeit voort uit het programma van de Commissie voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (Refit), waarin wordt beoordeeld in hoeverre beide richtlijnen hun doelstellingen hebben bereikt. Het EESC merkt op dat de voorgestelde herziening het resultaat is van een diepgaande evaluatie, met inbegrip van een uitgebreide studie van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) (Studie inzake de Refit-evaluatie van de Richtlijnen 2008/106/EC en 2005/45/EC, gedateerd september 2017 ⁽³⁾), een openbare raadpleging en een meer gerichte raadpleging, alsook specifieke workshops met de lidstaten, waaronder de twee partijen van de sector, namelijk de rederijen en de vakbonden die zeevarenden vertegenwoordigen.

2.6. De resultaten van de Refit-evaluatie werden over het algemeen als positief beoordeeld en er is gebleken dat de EU-wetgeving ertoe heeft bijgedragen dat bemanningen die niet aan de normen voldoen niet meer aan boord kunnen werken. De EU-wetgeving heeft bovendien bijgedragen tot de mobiliteit van zeevarenden binnen de Unie en tot een gelijk speelveld tussen zeevarenden die in de EU zijn opgeleid en zeevarenden die in derde landen zijn opgeleid.

2.7. Toch is er een aantal tekortkomingen op het vlak van efficiëntie van het regelgevingskader en de evenredigheid van een aantal eisen vastgesteld. Het voorstel van de Commissie is daarom bedoeld om de vastgestelde tekortkomingen tegen te gaan door de huidige wetgeving te vereenvoudigen en te stroomlijnen. Concreter gezegd werd verdere interventie noodzakelijk geacht, namelijk om:

- te zorgen voor aanpassingen aan de recentste wijzigingen van de STCW;
- de definitie van bewijzen van beroepsbekwaamheid die tussen de lidstaten zijn erkend te updaten, door Richtlijn 2005/45/EG samen te voegen met Richtlijn 2008/106/EG;
- criteria vast te stellen voor een nieuwe erkenning/herbeoordeling van derde landen met het oog op een efficiënter gebruik van financiële en personele middelen;
- prioriteitscriteria vast te stellen voor de herbeoordeling van derde landen, met de nadruk op de landen die het merendeel van de arbeidskrachten leveren, terwijl tegelijkertijd wordt overwogen de herbeoordelingscyclus voor de andere landen te verlengen;
- de termijn voor de erkenning van nieuwe derde landen te verlengen, waardoor deze landen voldoende tijd krijgen om, indien nodig, corrigerende maatregelen te treffen en uit te voeren.

3. Samenvatting van het voorstel

3.1. De algemene doelstelling van dit voorstel is om de bestaande wetgeving te vereenvoudigen en te stroomlijnen. Dit houdt met name het volgende in:

- de voortdurende aanpassing van de relevante EU-wetgeving aan het STCW-Verdrag;
- de verbetering van de efficiëntie en effectiviteit van het gecentraliseerde mechanisme voor de erkenning van derde landen;
- een toename van de rechtszekerheid met betrekking tot de wederzijdse erkenning van de door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden.

3.2. Het gecentraliseerde mechanisme voor de erkenning van de door derde landen afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden vereist dat de Commissie, in deze taak bijgestaan door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, aanzienlijke personele en financiële middelen ter beschikking stelt om enerzijds nieuwe erkenningsverzoeken door de lidstaten te evalueren en anderzijds de periodieke herbeoordeling van de reeds erkende derde landen uit te voeren.

3.3. Met het oog op een beter gebruik van de beschikbare middelen stelt de Commissie voor het erkenningsproces transparanter te maken door de verzoekende lidstaat toe te staan de redenen voor het indienen van het erkenningsverzoek te motiveren. Deze maatregel bestaat uit het invoeren van een overleg tussen de lidstaten over de behoefte om nieuwe derde landen te erkennen.

3.4. Daarnaast stelt de Commissie prioriteitscriteria voor de herbeoordeling van erkende derde landen voor, op basis van het idee dat de beschikbare middelen moeten worden geheroriënteerd van landen met een laag aantal zeevarenden in de EU-vloot naar derde landen die een groot aantal zeevarenden leveren.

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

4. Algemene opmerkingen

4.1. Het EESC steunt het voorstel van de Commissie tot het wijzigen van Richtlijn 2008/106/EG, betreffende het minimumopleidingsniveau van zeevarenden, met inbegrip van de opname van de vereenvoudigde procedure voor de wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden, en tot intrekking van Richtlijn 2005/45/EG.

4.2. Het EESC is van mening dat dit een noodzakelijke herziening is omdat er inderdaad ruimte is voor verbetering van de efficiëntie van het administratieve kader met betrekking tot het systeem van wederzijdse erkenning krachtens deze richtlijn om een efficiëntere toewijzing van financiële en personele middelen van de Commissie en van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) mogelijk te maken.

4.3. Het EESC is in het bijzonder verheugd over de nadruk die de Commissie legt op het niveau van transparantie dat moet gelden bij het verwerken van de eisen voor de erkenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden uit nieuwe derde landen. Het EESC neemt deze nieuwe procedurele stap, die de verzoekende lidstaat toestaat de redenen voor het indienen van het erkenningsverzoek als evenredig, transparant en kosteneffectief uiteen te zetten, in overweging. De verzoekende lidstaten zullen nog steeds de mogelijkheid hebben het derde land eenzijdig te erkennen tot een gezamenlijk besluit is genomen. Vandaar dat het besluit de besluitvorming over de erkenning van een derde land een evenwicht vindt tussen de behoefte aan transparante controle en goed gebruik van overheidsgeld (toegenomen kosten van de erkenning) en het doel om het concurrentievermogen van de EU-vloot te handhaven (concurrentievoordeel voor de EU-vloot door zeevarenden in dienst te nemen uit het desbetreffende relevante derde land).

4.4. Het EESC is van mening dat het EU-regelgevingskader voor onderwijs, opleiding en diplomering van zeevarenden heeft bijgedragen aan het voldoen aan de behoeften van de arbeidsmarkt voor de scheepvaart, door de toegang tot werk aan boord van onder EU-vlag varende schepen voor alle kapiteins en officieren met een geldig bewijs van beroepsbekwaamheid van de STCW te vergemakkelijken, ongeacht hun verblijfplaats of nationaliteit. Hoewel er geen twijfel over bestaat dat de scheepvaart op een wereldwijde arbeidsmarkt functioneert, wil het EESC er nogmaals op wijzen hoe belangrijk het is dat de EU massaal investeert in haar eigen basis voor maritieme vaardigheden om een essentiële grote groep Europese zeevarenden te beschermen die het concurrentievermogen van de Europese scheepvaart en de maritieme clusters in de EU ondersteunt. Aldus wordt het vooruitzicht geboden op het scheppen van hooggeschoolde banen en het belonen van loopbanen op zee of de aan wal gerelateerde activiteiten, met name voor jonge Europeanen, terwijl het aandeel zeevarenden van de EU in de zeevaart wereldwijd behouden blijft of zelfs toeneemt (de huidige 220 000 EU-zeevarenden vertegenwoordigen 18 % van het totale aantal zeevarenden wereldwijd) ⁽⁴⁾.

4.5. In het licht van het bovenstaande moedigt het EESC de lidstaten aan om eindelijk de aanbevelingen in de EU-strategie voor het zeevervoer tot 2018 ⁽⁵⁾ ten uitvoer te brengen, alsook de beleidsaanbevelingen van de taskforce voor maritieme werkgelegenheid en concurrentievermogen (TFMEC) ⁽⁶⁾ aan de Europese Commissie met het oog op het versterken van de doeltreffendheid en efficiëntie van het onderwijsstelsel in het zeevervoer. Het EESC dringt er met name bij de Commissie en de medewetgevers van de EU op aan de aanbevelingen in het gedeelte hieronder in overweging te nemen.

4.6. Het EESC beveelt aan te werken aan de oprichting van een EU-forum van opleidingsinstituten, de industrie, het bredere maritieme cluster en nationale maritieme overheidsinstanties om de maritieme opleiding van zeevarenden te verbeteren, en zo hun plaatsing, loopbaanontwikkeling en mobiliteit te verbeteren. Een belangrijke taak van dit netwerk is de ontwikkeling van Europese postdoctorale zeevaartopleidingen die verder gaan dan het internationaal overeengekomen minimumopleidingsniveau van zeevarenden (ook wel „maritieme uitmuntendheidscertificaten” of „STCW+” genoemd ⁽⁷⁾). Met zulke geavanceerde opleidingen zou het mogelijk moeten zijn een concurrentievoordeel voor Europese zeevarenden te creëren door hen uit te rusten met vaardigheden die verder gaan dan wat op internationaal niveau vereist is.

4.7. In het licht van het bovenstaande benadrukt het EESC het belang van de ontwikkeling van toekomstbestendige lespakketten met bijzondere aandacht voor opleidingen op het gebied van kwaliteitsbeheer, groene en digitale vaardigheden. Dit laatste is van cruciaal belang, aangezien de technologie aan boord van schepen, de uitwisseling van informatie en communicatiegegevens en de ondersteunende systemen aan de wal zich snel ontwikkelen. Volgens het EESC moet de bevordering van geavanceerde vaardigheden hand in hand gaan met vormen van certificering/keurmerken, zodat de opwaardering van het maritiem onderwijs een kostbare troef wordt om Europese zeevarenden te helpen hun carrièrevooruitzichten te verbeteren. Dit zal op zijn beurt de aantrekkelijkheid van zeevaartberoepen in de EU vergroten, met name voor vrouwen en jongeren, terwijl ook de efficiëntie en de kwaliteit van de scheepvaartactiviteiten worden verbeterd, met inbegrip van voortdurende innovatie en kostenreductie.

⁽⁴⁾ SWD (2016) 326 final.

⁽⁵⁾ COM(2009) 8 final.

⁽⁶⁾ De Taskforce Maritieme werkgelegenheid en concurrentievermogen is door de heer Kallas, vicevoorzitter van de Commissie, opgericht en heeft op 9 juni 2011 zijn verslag uitgebracht.

⁽⁷⁾ COM(2009) 8 final.

4.8. Daarnaast is het eveneens raadzaam de ontwikkeling van een Europees netwerk van MET's te overwegen dat aan kwaliteitscriteria voldoet om het stelsel van maritieme opleidingen in Europa verder te verbeteren. Daartoe beveelt het EESC aan inspiratie te putten uit het in 2009 opgerichte Europese netwerk van binnenvaartscholen — EDINNA (Education Inland Navigation) om de opwaartse harmonisatie van onderwijs- en opleidingscurricula te bevorderen. Dit platform is een uitstekend instrument gebleken voor de uitwisseling van knowhow en een gezamenlijke aanpak van de ontwikkeling van professionele vaardigheden. Verder wordt aanbevolen om voor de opleiding van kapiteins en officieren een model van het „Erasmus”-type in te voeren voor uitwisselingen tussen MET's in de hele EU en afgestemd op de specifieke kenmerken van de sector.

4.9. Voorts dringt het EESC aan op een gecoördineerde politieke wil van de EU en de lidstaten om de sector bij het aanpakken van de uitdagingen van digitalisering, automatisering en de nodige vergroening van de sector te ondersteunen. Het EESC merkt op dat deze uitdagingen gemakkelijker kunnen worden aangepakt door een Europees kwalitatief maritiem opleidings- en onderwijssysteem te garanderen dat toekomstbestendig is. In dit verband verwelkomt het EESC het vier jaar durende project SkillSea, dat binnenkort van start gaat. Dit project bevordert de samenwerking tussen de sector — met inbegrip van de Europese sociale partners in het zeevervoer, de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) — aanbieders van onderwijs en opleiding en nationale overheden, met het oog op het opwaarts verbeteren van maritieme onderwijsprogramma's in Europa.

5. Specifieke opmerkingen

5.1. Het EESC juicht het toe dat de Richtlijnen 2005/45/EG en 2008/106/EG zijn samengevoegd, omdat een dergelijke samenvoeging de tenuitvoerlegging doeltreffender maakt en waarschijnlijk het kader voor de opleiding en diplomering van zeevarenden zal verduidelijken en vereenvoudigen. Een dergelijke consolidatie zal met name het probleem van de achterhaalde definitie van bewijzen van beroepsbekwaamheid in Richtlijn 2005/45/EG aanpakken en de door de lidstaten erkende definitie van bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden verduidelijken en in overeenstemming brengen. Er moet inderdaad voor worden gezorgd dat de definitie van bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden wordt bijgewerkt om te voldoen aan de nieuwe definities die in 2012 zijn ingevoerd. Een dergelijke bijwerking zal de rechtszekerheid in de regeling voor wederzijdse erkenning tussen EU-lidstaten waarschijnlijk vergroten.

5.2. Een nieuw artikel 5 ter beoogt de wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden op te nemen in het toepassingsgebied van Richtlijn 2008/106/EG. De EESC ziet dit artikel als een essentiële toevoeging omdat het verduidelijkt welke bewijzen van beroepsbekwaamheid wederzijds zullen worden erkend, zodat zeevarenden met een dergelijk bewijs van een lidstaat aan boord kunnen werken van schepen die onder de vlag van een andere lidstaat varen.

5.3. Het EESC staat volledig achter de arbeidsmobiliteit en moedigt deze mobiliteit verder aan om kapiteins en officieren met een bewijs van beroepsbekwaamheid in de EU, en rederijen in Europa te helpen elkaar op een vlottere manier te vinden. In dit opzicht neemt het EESC met voldoening kennis van het feit dat er volgens de Commissie ⁽⁸⁾ in het jaar 2015 zelf meer dan 47 000 meldingen waren van door andere lidstaten afgegeven bewijzen van bekwaamheid, geldig in de Unie, wat neerkomt op ongeveer 25 % van het totale aantal kapiteins en officieren, dat beschikbaar is om aan boord van schepen onder EU-vlag te werken.

5.4. Uit bovengenoemde cijfers blijkt dat de door de lidstaten afgegeven regeling voor de wederzijdse erkenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden bemoedigende resultaten heeft opgeleverd voor wat betreft de bevordering van de mobiliteit van EU-zeevarenden aan boord van schepen onder EU-vlag. Voorts wijst het EESC erop dat het belangrijk is permanent bij te dragen aan de bescherming van Europese banen op zee, dat de toekomst van de MET's in de hele EU veilig gesteld moet worden en dat de Europese maritieme knowhow als geheel beschermd moet worden.

5.5. Om juridische inconsistenties in de richtlijn met betrekking tot het internationale regelgevingskader te voorkomen, steunt het EESC het voorstel om Richtlijn 2008/106/EG in overeenstemming met de laatste wijzigingen van het STCW-Verdrag te brengen. Een dergelijke aanpassing zal waarschijnlijk een geharmoniseerde tenuitvoerlegging op EU-niveau waarborgen en zij zal bemanningen helpen nieuwe vaardigheden en competenties te verwerven (met name de opleidings- en kwalificatievereisten voor zeevarenden die aan boord van passagiersschepen werken en op schepen die vallen onder de veiligheidscode voor schepen die gassen of andere brandstoffen met een laag vlampunt (IGF-Code) gebruiken en onder de veiligheidscode van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor schepen die in poolwateren actief zijn (Polar Code)) als ondersteuning van hun loopbaanontwikkeling.

5.6. Het EESC plaatst vraagtekens bij een onevenredig gebruik van de financiële en personele middelen van de Gemeenschap bij de beoordeling van nieuwe derde landen die er mogelijk niet in slagen een aanzienlijk aantal kapiteins en officieren ter beschikking te stellen. Het EESC staat dan ook volledig achter het voorstel van de Commissie om bij elk nieuw verzoek van een lidstaat om erkenning van een derde land, een analyse in te dienen, met inbegrip van schattingen van het

⁽⁸⁾ SWD(2017) 18 final.

aantal officieren en kapiteins dat waarschijnlijk vanuit dat land in dienst zal worden genomen. Daarnaast acht het EESC het van essentieel belang dat lidstaten, alvorens het verzoek bij de Commissie in te dienen, overleg plegen met de nationale organisaties van rederijen en vakbonden over de wenselijkheid van de erkenning van een nieuw derde land. Het EESC wil echter verduidelijken dat — voor zover beschikbaar — de schatting van het aantal zeevarenden dat waarschijnlijk in dienst zal worden genomen slechts één criterium zal zijn in de besluitvorming over de erkenning van een nieuw derde land en dat een en ander op transparante wijze moet gebeuren.

5.7. Met het oog op de verdere doeltreffendheid en een beter gebruik van de beschikbare middelen, stelt het EESC tot zijn genoegen vast dat in het voorstel (artikel 19) een motivering moet worden gegeven en dat deze tussen lidstaten moet worden besproken wanneer een lidstaat om erkenning van een nieuw derde land verzoekt. Het EESC wil verduidelijken dat het definitieve besluit over de erkenning het al dan niet erkennen van een nieuw derde land bij de lidstaten ligt volgens de normale procedure, die ook een stemming met gekwalificeerde meerderheid omvat in het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS). Het EESC is ook ingenomen met het feit dat het wordt toegestaan dat een lidstaat de bewijzen van beroepsbekwaamheid van een derde land eenzijdig erkent, terwijl het resultaat van de beoordeling nog wordt verwacht. Het EESC is een groot voorstander van een dergelijke toelating omdat zij een evenredige en kosteneffectieve oplossing biedt met behoud van het concurrentievermogen van de EU-vloot.

5.8. Met betrekking tot de verlenging van de termijn voor het goedkeuren van een besluit over de erkenning van nieuwe derde landen van 18 maanden tot 24 maanden, en tot 36 maanden onder bepaalde omstandigheden, vindt het EESC dat de voorgestelde maatregel gerechtvaardigd is zolang er voor het derde land een dwingende noodzaak bestaat om corrigerende maatregelen te nemen. Het EESC is echter bezorgd over de vraag of automatische verlenging van het erkenningsproces het juiste mechanisme is want het kan voorkomen dat een land dat duidelijk aan alle vereisten voldoet, het proces onnodig heeft verlengd. Het EESC wil daarom voorstellen het proces zo snel als redelijkerwijs mogelijk is af te ronden, met dien verstande dat het proces kan worden verlengd zolang er corrigerende maatregelen nodig zijn.

5.9. Het herziene artikel 20 kent een nieuwe alinea, waarbij het feit dat als een derde land gedurende ten minste vijf jaar geen zeevarenden heeft geleverd aan de EU-vloot, dit een bijzondere reden vormt om dat land niet meer te erkennen. Het EESC wenst te verduidelijken dat de uiteindelijke beslissing om een erkenning al dan niet in te trekken in het kader van de normale procedures van het COSS aan de lidstaten is, waarbij door de lidstaten verstrekte relevante informatie in overweging kan worden genomen. Als principiële steun voor deze herziening wijst het EESC erop dat met het oog op een passend gebruik van middelen, het argument ook geldt wanneer een derde land niet in staat is om een of meer kapiteins en officieren ter beschikking te stellen. Tegen deze achtergrond, en geheel conform de procedures, stelt het EESC voor dat de erkenning van een derde land kan worden ingetrokken als een derde land gedurende ten minste vijf jaar geen groot aantal kapiteins en officieren kan leveren.

5.10. Het EESC plaatst vraagtekens bij de redenering achter de wijziging van artikel 21 die vereist dat op basis van prioriteitscriteria de periode voor de herbeoordeling tot tien jaar kan worden verlengd. Het EESC begrijpt vanuit strikt mathematisch oogpunt dat derde landen die een groot aantal zeelieden leveren, in theorie een grotere bedreiging vormen voor de veilige exploitatie van schepen dan de landen die een beperkt aantal zeevarenden aanbieden. Om de bovengenoemde redenen, en ervan uitgaand dat dit geen afbreuk doet aan de veiligheid op zee, beveelt het EESC aan dat derde landen die een beperkt aantal kapiteins en officieren aan de EU-vloot leveren niet aan een minder strenge beoordelingsregeling worden onderworpen.

5.11. Het EESC steunt de wijziging voor artikel 25 bis die noodzakelijk is om het mogelijk te maken dat de door lidstaten verstrekte informatie over het aantal officiële verklaringen ter bevestiging van erkenning van door derde landen afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen, op een transparante manier kan worden gebruikt om derde landen niet langer te erkennen of hun herbeoordeling prioriteit te geven, zoals voorzien in artikel 20 en artikel 21.

5.12. Het EESC is zich er volledig van bewust dat er gezien het mondiale karakter van de scheepvaart naar moet worden gestreefd te voorkomen dat er tussen de internationale verbintenissen van de lidstaten en hun verbintenissen met de Unie een conflict ontstaat. Dit vraagt om een voortdurende aanpassing van het Europese kader aan het STCW-Verdrag, waardoor een gelijk speelveld tussen de EU en derde landen tot stand kan worden gebracht bij de tenuitvoerlegging van het internationale kader voor maritiem onderwijs, opleiding en diplomering van zeevarenden. In het licht van de bovenstaande overwegingen en in het geval van toekomstige wijzigingen van het STCW-Verdrag, acht het EESC het relevant om de Commissie te machtigen om middels gedelegeerde handelingen te zorgen voor een soepeler en snellere aanpassing aan de wijzigingen in het STCW-Verdrag en de STCW-Code.

5.13. In dit verband dringt het EESC er bij de lidstaten op aan tijdig actie te ondernemen om wijzigingen door te voeren teneinde de noodzaak van verlengingen en perioden van pragmatische interpretatie, die noodzakelijk zijn geworden door het uitblijven van maatregelen van vlaggenstaten in eerdere gevallen, weg te nemen.

Brussel, 12 december 2018.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Luca JAHIER
