

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2008/106/CE privind nivelul minim de formare a navigatorilor

COM(2011) 555 final – 2011/0239 (COD)

(2012/C 43/16)

Raportor: **dr. BREDIMA**

La 30 septembrie 2011 și la 28 septembrie 2011, în conformitate cu articolul 100 alineatul (2) și cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Consiliul Uniunii Europene și, respectiv, Parlamentul European au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind nivelul minim de formare a navigatorilor

COM(2011) 555 final – 2011/0239 (COD).

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 23 noiembrie 2011.

În cea de-a 476-a sesiune plenară, care a avut loc la 7 și 8 decembrie 2011 (ședința din 7 decembrie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 176 voturi pentru, 3 voturi împotriva și 10 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Actualizarea formării profesionale în domeniul maritim este esențială pentru atractivitatea pe care o prezintă profesiile maritime în UE și reprezintă o cale către o mai mare siguranță și securitate în acest domeniu. Know-how-ul din domeniul maritim are o importanță strategică în păstrarea poziției UE de lider mondial în domeniul maritim.

1.2 CESE susține propunerea de directivă care urmărește alinierea Directivei 2008/106/CE privind nivelul minim de formare a navigatorilor la modificările care au fost aduse la Manila (2010) Convenției internaționale din 1978 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (Convenția STCW).

1.3 Adoptarea de către statele membre a propunerii de directivă este de importanță crucială, întrucât, începând cu 2012, formarea navigatorilor va fi supusă unor noi norme privind competențele, profilul profesional, siguranța și certificarea la nivel mondial, în urma intrării în vigoare a modificărilor de la Manila aduse Convenției STCW.

1.4 CESE nu este de acord cu formularea propusă la articolul 15 alineatul (11): „[...] statele membre pot autoriza sau înregistra acorduri colective, care permit excepții de la orele obligatorii de odihnă [ale navigatorilor] [...]”. Directiva UE nu ar trebui să se abată de la formulările din legislația internațională și legislația UE existentă, și anume Convenția OIM nr. 180, Convenția OIM privind munca în domeniul maritim, din 2006, și Directiva 1999/63/CE. Ultima dintre acestea, Directiva privind organizarea timpului de lucru al navigatorilor, a fost elaborată în urma purtării unor negocieri îndelungate și anevoioase între partenerii sociali, iar rezultatul dialogului social ar trebui respectat de către instituțiile UE.

1.5 CESE recomandă să se indice în propunerea de directivă un format standard de înregistrare a orelor de odihnă și a orelor de muncă. Acest format standard ar putea face referire la orientările OMI/OIM pentru elaborarea unor tabele de organizare a timpului de lucru la bord al navigatorilor și a formatelor de înregistrare a orelor de muncă și a orelor de odihnă.

1.6 CESE remarcă faptul că, din cauza procedurilor legislative pregătitoare din cadrul Consiliului UE și al Parlamentului, deși Convenția STCW va intra în vigoare la 1 ianuarie 2012, directiva propusă nu va intra în vigoare până în iulie 2012. CESE atrage atenția asupra faptului că vor apărea probleme legate de controalele efectuate de statele terțe ale porturilor din țări din afara UE cu privire la noile ore de lucru ale navigatorilor, iar navigatorii din UE nu vor primi, într-o primă etapă, certificatele STCW 2010. Este necesară o clarificare juridică.

1.7 În ceea ce privește evaluarea țărilor terțe în scopul recunoașterii institutelor lor de formare și a a certificatelor emise de acestea, CESE este de părere că prelungirea perioadei actuale de la trei luni la optsprezece luni este realistă, pentru a se ține seama de volumul mare de lucru al statelor cu ieșire la mare și de lipsa de resurse a statelor fără ieșire la mare.

1.8 CESE apreciază drept pozitiv faptul că statelor membre li se va solicita să furnizeze Comisiei Europene informații standardizate privind certificarea navigatorilor, în vederea realizării unor analize statistice.

1.9 CESE recomandă includerea în propunerea de directivă a definiției marinarilor electrotehniști, în conformitate cu dispozițiile Convenției STCW.

1.10 Luând în considerare creșterea la nivel mondial a numărului atacurilor pirateresti, CESE îndeamnă Comisia și statele membre să examineze urgent formarea navigatorilor în domeniul combaterii pirateriei. O astfel de formare ar trebui să se bazeze pe bunele practici de gestionare ale ONU și pe Codul internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (ISPS).

2. Introducere

2.1 Calitatea formării puse la dispoziția navigatorilor reprezintă cheia unui transport maritim profitabil. Chiar în perioade marcate de tulburări de ordin economic la nivel mondial, formarea în domeniul maritim ar trebui văzută nu ca un cost, ci ca o investiție. Formarea în domeniul maritim reprezintă o cale către o siguranță și o securitate mai mare în domeniul maritim.

2.2 Convenția privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW), din 1978, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI), privește în principal cerințele de formare a ofițerilor. Convenția STCW a fost modificată inițial în 1995, iar apoi în 2010, prin modificările de la Manila.

2.3 Înunile avize anterioare ⁽¹⁾, CESE a subliniat importanța know-how-ului european în domeniul maritim, a respectării Convenției STCW în cadrul directivelor UE și a actualizării educației maritime, ca una dintre acțiunile principale menite să atragă tinerii către cariere în acest domeniu (conferința pe tema „Creșterea atractivității carierelor în domeniul maritim în UE”, organizată special de CESE la 11 martie 2010). Este esențial ca UE să își mențină baza formată din 250 000 de navigatori, întrucât, dacă aceștia nu mai există, celelalte peste două milioane de persoane care activează în cadrul sectorului maritim al UE ar putea să își piardă, la rândul lor, locurile de muncă. Prin urmare, o formare actualizată în domeniul maritim prezintă o importanță strategică pentru păstrarea poziției UE de lider mondial în domeniul maritim.

2.4 Obiectivul dublu al proiectului de directivă de modificare a Directivei 2008/106/CE constă în: în primul rând, în alinierea legislației UE cu normele internaționale prin transpunerea Convenției STCW revizuite (în 1978) a OMI, adoptate în cadrul Conferinței de la Manila (2010); în al doilea rând, în stabilirea unor cerințe adresate statelor membre de a furniza informații privind certificatele și de a prelungi perioada de recunoaștere a sistemelor educaționale din țări terțe. Noile standarde internaționale se vor aplica începând cu 1 ianuarie 2012.

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

Termenul de aplicare propus la nivelul UE este 31 decembrie 2012. Rezultatul final va consta în asigurarea aplicării în mod uniform a Convenției STCW de către statele membre în versiunea sa actualizată și în asigurarea formării adecvate a navigatorilor de pe navele sub pavilion UE care dețin certificate emise de țări din afara UE.

3. Observații generale

3.1 Începând cu 2012, formarea navigatorilor va fi supusă unor noi norme privind competențele, profilul profesional, siguranța și certificarea. Întrucât accidentele tind să se producă în cazurile în care formarea prezintă lacune și în lipsa unei certificări corespunzătoare, formarea și certificarea sunt de importanță maximă pentru siguranța maritimă. Convenția STCW a OMI este una dintre cele patru convenții majore la nivel mondial. Celelalte trei sunt următoarele: Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare (Convenția SOLAS), Convenția internațională pentru prevenirea poluării spațiului maritim (Convenția MARPOL) și Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC). Întrucât statele membre UE sunt și ele semnatare ale convenției, este important ca legislațiile internațională și europeană să fie aliniate. Aceste modificări duc la standarde mai ridicate în ceea ce privește: starea medicală, capacitatea de a efectua serviciul la bord și abuzul de alcool, introducerea unor noi profiluri profesionale, cum ar fi „marinari competenți” și „ofițeri electrotehniști”, formare în domeniul securității pentru toți navigatorii, tipuri simplificate și mai clare de certificate. Proiectul de directivă conține îmbunătățiri în ceea ce privește procedurile (cum ar fi, de exemplu, procedura de comitologie și recunoașterea școlilor din țări terțe) și cerința ca statele membre să pună la dispoziție statistici privind formarea navigatorilor.

3.2 CESE susține propunerea care urmărește alinierea Directivei 2008/106/CE privind nivelul minim de formare a navigatorilor cu modificările de la Manila aduse Convenției STCW. CESE recomandă asigurarea în mod corespunzător de către Comisia Europeană a punerii în aplicare a Directivei STCW de către statele membre și insistă asupra respectării Convenției STCW atunci când se face evaluarea statelor terțe în vederea recunoașterii institutelor de formare și a certificatelor emise de acestea. Cu toate că propunerea de directivă reprezintă, în mare măsură, transpunerea *ad litteram* a modificărilor de la Manila în legislația UE, ea recomandă, de asemenea, aducerea unor modificări de amploare medie dispozițiilor actuale ale UE privind recunoașterea certificatelor navigatorilor.

3.3 CESE ia notă de faptul că grupul de acțiune al Comisiei Europene privind ocuparea forței de muncă și competitivitatea în sectorul maritim (din cadrul DG MOVE) a recomandat, în iulie 2011, elaborarea unor propuneri în vederea integrării modificărilor de la Manila la Convenția STCW în legislația UE. Standardizarea formării la nivel mondial le permite navelor europene să aibă navigatori bine pregătiți, indiferent de statul în care echipajul a beneficiat de această pregătire. După cum a afirmat comisarul european pentru transporturi, dl Siim Kallas, „[...] deoarece transportul maritim reprezintă o industrie la nivel mondial, este esențială stabilirea unor standarde minime de formare la nivel internațional.”

3.4 În avizul său recent privind Cartea albă în domeniul transporturilor (Avizul privind Cartea albă „Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” – CESE 1607/2011, din 26 octombrie 2011, raportor: dl Coulon, coraportor: dl Back), CESE a reafirmat: „Legislația UE trebuie să fie în conformitate deplină cu legislația internațională, în special cu [...] Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW) a Organizației Maritime Internaționale (OMI).”

3.5 Cercetările recente dovedesc faptul că există pe piața internațională a forței de muncă o problemă îngrijorătoare legată de certificarea frauduloasă, în special în cazul marinarilor, fapt ce pune la îndoială valabilitatea certificatelor acestora. În plus, mulți marinari din țări terțe nu pot înlocui marinarii din UE pe piața forței de muncă în caz de nevoie, din cauza diferențelor culturale, a problemelor lingvistice și a restricțiilor privind ocuparea forței de muncă ⁽²⁾.

4. Observații specifice

4.1 Articolul 15 alineatul (9) (formatul standard pentru păstrarea evidenței orelor zilnice de odihnă)

4.1.1 La articolul 15 alineatul (9) nu se prevede un format standard pentru înregistrarea orelor de odihnă și a orelor de muncă, care trebuie actualizat de către administrații. La alineatul (7) din secțiunea A-VIII/1 a Convenției STCW, astfel cum a fost modificată prin acordurile de la Manila, se face trimitere la orientările OMI/OIM pentru elaborarea tabelelor de organizare a muncii la bord a navigatorilor și a formatelor pentru înregistrarea orelor de muncă și a orelor de odihnă ale navigatorilor. În plus, la regula 2.3 standardul A2.3, alineatele (10) și (11) din Convenția privind munca în domeniul maritim, din 2006, a OIM există o trimitere la formatul standard de înregistrare a orelor de muncă și a orelor de odihnă.

4.1.2 CESE recomandă să se indice în propunerea de directivă un format standard de înregistrare a orelor de odihnă și a orelor de muncă. Acest format standard ar putea face referire la orientările OMI/OIM pentru elaborarea tabelelor de organizare a muncii la bord a navigatorilor și a formatelor de înregistrare a orelor de muncă și a orelor de odihnă.

4.2 Articolul 15 alineatul (11) (orele de odihnă)

4.2.1 Potrivit formulării revizuite de la articolul 15 alineatul (11): „[...] statele membre pot autoriza sau înregistra acorduri colective, care permit excepții de la orele obligatorii de odihnă [...]”. Această formulare reprezintă o abreviere considerabilă a formulărilor din legislația internațională și europeană existentă, în special a formulărilor existente în Convenția STCW revizuită și în Convenția nr. 180 a OIM (și, prin urmare, și în Convenția privind munca în domeniul maritim a OIM).

4.2.2 Formularea de la articolul 15 alineatul (11) diferă față de cea din Directiva 1999/63/CE din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiată între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST). Asemenea acorduri sunt rezultatul unor negocieri îndelungate și anevoioase între partenerii sociali, iar rezultatul final al acestor negocieri se află într-un echilibru fragil. Orice modificare adusă formulării unui acord între partenerii sociali ar trebui să se producă în urma unor dezbateri și negocieri între partenerii sociali. Noua formulare abreviată de la articolul 15 alineatul (11) nu este rezultatul unei dezbateri sau negocieri între partenerii sociali. Ea a fost introdusă de Comisia Europeană fără a se întreprinde în prealabil nicio consultare a partenerilor sociali. CESE îndeamnă Comisia să respecte formularea din Directiva 1999/63/CE privind Acordul [încheiat între partenerii sociali] de organizare a timpului de lucru al navigatorilor.

4.3 Intrarea în vigoare a noii directive

4.3.1 Modificările de la Manila la Convenția STCW vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2012. Cu toate acestea, având în vedere procedura legislativă ordinară din cadrul Consiliului UE și al Parlamentului European, Comisia Europeană a prevăzut următoarele: „Deoarece, la momentul respectiv (adică 1 ianuarie 2012), prezenta propunere nu va fi încă adoptată, s-a prevăzut că propunerea de directivă ar trebui să intre în vigoare de imediat ce este publicată în Jurnalul Oficial.”

4.3.2 Întârzierea în adoptarea directivei va genera un paradox juridic, adică un conflict între Acordul STCW de la Manila și Directiva STCW revizuită, în special în ceea ce privește data intrării în vigoare. La 1 ianuarie 2012, fie statele membre nu își vor respecta obligațiile la nivel internațional, fie, în cazul în care ratifică convenția, nu se vor conforma Directivei STCW actuale. Este probabil ca statele membre să aștepte rezultatul final al directivei înainte de a ratifica Acordul de la Manila. Între timp, navele sub pavilion UE vor continua să facă comerț cu statele membre care ar putea să fi ratificat deja Acordul de la Manila. Acest fapt ar crea o problemă serioasă navelor sub pavilion UE, deoarece statele de pavilion UE nu ar respecta încă normele prevăzute de Acordul de la Manila.

4.3.3 CESE atrage atenția asupra faptului că vor exista probleme legate de controalele portuare efectuate de către statele porturilor în țări din afara UE, în special referitor la noile dispoziții privind orele de odihnă. Această preocupare este legată de aplicarea noilor cerințe privind orele de odihnă. Ar trebui recunoscut faptul că unele nave sub pavilion UE ar putea avea probleme legate de controalele portuare efectuate de statele porturilor în țări din afara UE. Este posibil ca navigatorii UE să devină necompetitivi, deoarece, într-o primă etapă, nu vor avea certificatul STCW 2010. În plus, vor exista probleme legate de valabilitatea certificatelor și de efectul asupra perioadelor de valabilitate a atestatelor care le-au fost eliberate navigatorilor din UE de către țări din afara UE. Având în vedere cele menționate anterior, este necesară o clarificare juridică.

⁽²⁾ JO C 80, 3.4.2002, pp. 9-14.

4.4 Recunoașterea sistemelor de formare și de certificare din țări terțe

4.4.1 În ceea ce privește evaluarea țărilor terțe în scopul recunoașterii institutelor de formare și a certificatelor emise de acestea, în propunere se prevede prelungirea termenului-limită de trei luni, valabil în prezent, la optsprezece luni. Unele state membre doresc un termen-limită și mai lung, datorită volumului mare de muncă pentru statele care au ieșire la mare (cum ar fi Malta) sau datorită lipsei de resurse din statele care nu au ieșire la mare. CESE remarcă faptul că această prelungire este realistă, permițând să se țină seama de volumul mare de muncă pentru statele cu ieșire la mare.

4.5 Sistemul de informații STCW

4.5.1 Comisia deplânge existența unor informații inexacte privind certificatele și propune regruparea informațiilor din registrele naționale în mod armonizat și consecvent. CESE apreciază drept pozitiv faptul că statelor membre li se va solicita să furnizeze Comisiei Europene informații standardizate privind certificarea navigatorilor, în vederea realizării analizelor statistice. Utilizarea sistemului de informații STCW al EMSA în calitate de platformă de colectare a informațiilor necesare ar fi de ajutor pentru acest sector în ceea ce privește calcularea actualelor oferte și cereri de navigatori și estimarea cererilor și ofertelor viitoare.

4.6 Marinar electrotehnist

4.6.1 Deși proiectul de directivă face trimitere la regula III/7, definiția marinarului electrotehnist, astfel cum este formulată la regula I/1 alineatul (36), nu a fost introdusă în noua propunere de directivă.

4.6.2 CESE propune includerea în proiectul de directivă a definiției marinarului electrotehnist, în conformitate cu dispozițiile prevăzute la regula I/1 alineatul (36) din Convenția STCW, după cum urmează: „Prin marinar electrotehnist se înțelege un marinar calificat în conformitate cu dispozițiile prevăzute la regula III/7 a convenției.”

4.7 Formarea în domeniul combaterii pirateriei

4.7.1 CESE preconizează că se va solicita în regim de urgență formarea în domeniul combaterii pirateriei a navigatorilor, dată fiind explozia fenomenului pirateriei și repercusiunile acestuia asupra navigatorilor. Prin urmare, CESE îndeamnă Comisia să examineze această chestiune împreună cu statele membre, ținându-se seama de dispozițiile prevăzute de bunele practici de gestionare ale ONU (în cazul pirateriei) și de Codul internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare (ISPS).

Bruxelles, 7 decembrie 2011

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Staffan NILSSON
