

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 și de abrogare a Directivei 2005/45/CE

[COM(2018) 315 final – 2018/0162 (COD)]

(2019/C 110/23)

Raportor: **doamna Tanja BUZEK**

Sesizare	Parlamentul European, 11.6.2018 Consiliul, 6.6.2018
Temei juridic	Articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	20.11.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	12.12.2018
Sesiunea plenară nr.	539
Rezultatul votului	201/3/6
(voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE aprobă, în linii generale, obiectivele stabilite de Comisie în propunerea sa de modificare a Directivei 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ privind nivelul minim de formare a navigatorilor și de abrogare a Directivei 2005/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ privind recunoașterea reciprocă a brevetelor navigatorilor eliberate de statele membre. CESE consideră că modificările introduse în cadrul de reglementare sunt necesare, proporționale și eficiente din punctul de vedere al costurilor.

1.2. Deși recunoaște că ambele directive au contribuit la îmbunătățirea educației și formării profesionale în domeniul maritim a navigatorilor ce lucrează la bordul navelor care arborează pavilionul unui stat membru al UE și a mobilității profesionale a navigatorilor certificați în UE, CESE consideră că ar fi oportun să se facă un pas înainte în acest domeniu. Prin urmare, CESE recomandă valorificarea oportunității pe care o prezintă revizuirea Directivei 2008/106/CE pentru a se solicita o mai largă dezbateră europeană, care să implice Comisia, statele membre, instituțiile de formare profesională și sectorul, cu privire la modul în care să se investească mai mult în competențele maritime europene pentru a proteja atât competitivitatea flotei europene, cât și capacitatea sectorului de a crea locuri de muncă de calitate pentru navigatorii europeni și a alți profesioniști din sectorul maritim.

1.3. În special, CESE recomandă să se depună eforturi în direcția instituirii unui forum UE care să implice instituțiile de formare profesională, sectorul, clusterul maritim în general și administrațiile maritime naționale pentru îmbunătățirea formării navigatorilor și asigurarea de cursuri postuniversitare europene în sectorul maritim, care să depășească nivelul minim de formare a navigatorilor convenit pe plan internațional. Astfel de acțiuni de formare la un nivel avansat ar asigura navigatorilor europeni un avantaj competitiv, prin înzestrarea lor cu competențe care depășesc cerințele de la nivel internațional, și ar spori atractivitatea profesiilor din domeniul maritim în UE, în special în rândul femeilor și tinerilor.

1.4. CESE subliniază importanța elaborării unor pachete de învățare orientate către viitor, cu un accent deosebit pe formarea de competențe în domeniul gestionării calității, competențe în domeniul ecologic și competențe digitale, și consideră că promovarea de competențe avansate ar trebui să meargă mână în mână cu modalități de certificare/etichetare.

1.5. De asemenea, CESE recomandă crearea unei rețele europene a instituțiilor de învățământ și formare în domeniul maritim (MET) care să îndeplinească criteriile de calitate necesare pentru a îmbunătăți în continuare sistemul de învățământ în domeniul maritim din Europa. Recomandă, de asemenea, introducerea, pentru formarea comandanților de nave și a ofițerilor, a unui model de tip „Erasmus” pentru schimburi între MET în întreaga UE, adaptate caracteristicilor specifice ale sectorului.

⁽¹⁾ JO L 323, 3.12.2008, p. 33.

⁽²⁾ JO L 255, 30.9.2005, p. 160.

1.6. În ceea ce privește mecanismul revizuit pentru recunoașterea certificatelor de navigatori emise de țări terțe, CESE consideră că este de cea mai mare importanță ca statele membre solicitante să se consulte cu asociațiile naționale ale armatorilor și cu organizațiile sindicale cu privire la oportunitatea recunoașterii unei noi țări terțe, înainte de a prezenta Comisiei cererea. CESE dorește în continuare să se clarifice faptul că – în măsura în care este disponibilă – estimarea numărului navigatorilor care ar putea fi angajați va fi doar unul dintre criterii în cadrul procesului de decizie în vederea recunoașterii unei noi țări terțe și că ea trebuie să fie monitorizată în mod transparent.

1.7. În ceea ce privește prelungirea termenului de adoptare a unei decizii privind recunoașterea unor noi țări terțe, de la 18 luni la 24 de luni, și, în anumite situații, la maximum 36 de luni, CESE se întreabă dacă acest mecanism este cel potrivit, în măsura în care procesul poate fi prelungit inutil pentru o țară care îndeplinește în mod clar toate cerințele. Prin urmare, CESE solicită finalizarea procesului într-un termen rezonabil cât mai scurt, cu mențiunea că acesta poate fi prelungit atât timp cât este necesar, în cazul în care trebuie să se aplice o măsură corectivă.

1.8. Pentru a asigura utilizarea corespunzătoare a resurselor UE, CESE propune modificarea articolului 20, astfel încât dispozițiile privind retragerea recunoașterii unei țări terțe să se aplice și acelor țări terțe care nu asigură un număr substanțial de comandanți și ofițeri pentru o perioadă de cel puțin cinci ani. CESE dorește să clarifice faptul că decizia finală privind retragerea sau nu a recunoașterii va reveni statelor membre, conform procedurilor obișnuite în cadrul Comitetului pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), și că aceste proceduri lasă o marjă de apreciere în ce privește evaluarea informațiilor furnizate de statele membre.

1.9. Întrucât nu se pot face compromisuri în ce privește siguranța maritimă, CESE recomandă ca țările terțe care furnizează flotei UE un număr limitat de comandanți și ofițeri să nu fie supuse unui regim de reevaluare mai puțin strict față de celelalte țări.

1.10. Pe lângă modificările propuse la procedura de modificare (articolul 27), care prevede că Comisia este împuternicită să modifice Directiva 2008/106/CE prin acte delegate, CESE solicită statelor membre să ia măsuri rapide de punere în aplicare a modificărilor, astfel ca lipsa de acțiune a statului de pavilion să nu impună necesitatea unor prelungiri și a unor perioade de interpretări pragmatice, cum a fost cazul anterior.

2. Context

2.1. Legislația UE privind învățământul, formarea și certificarea în domeniul maritim a navigatorilor se bazează în principal pe cerințe internaționale minime impuse prin Convenția Organizației Maritime Internaționale (OMI) privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW), astfel cum a fost modificată.

2.2. Pe lângă integrarea Convenției STCW la nivelul UE prin Directiva 2008/106/CE, astfel cum a fost modificată, cadrul UE prevede un mecanism UE comun, eficient din punctul de vedere al costurilor, pentru recunoașterea sistemelor de învățământ, formare și certificare în domeniul maritim a navigatorilor din țările terțe. Acest mecanism este conceput în așa fel încât evaluarea și reevaluarea respectării de către țările terțe a Convenției STCW să se realizeze în mod centralizat și armonizat, evitând situația în care fiecare stat membru ar trebui să le efectueze individual, mai ales că, în prezent, sunt peste 40 de țări terțe recunoscute la nivelul UE în acest sens.

2.3. Sistemul de reglementare a mai introdus o procedură simplificată pentru recunoașterea certificatelor de navigatori emise de statele membre în temeiul Directivei 2005/45/CE. Această directivă a urmărit să încurajeze mobilitatea navigatorilor din UE între navele aflate sub pavilionul unui stat membru al UE, permițând recunoașterea certificatelor deținute de comandanți și ofițeri, fără alte măsuri compensatorii.

2.4. Cadrul legislativ sus-menționat urmărește să asigure un nivel înalt de siguranță a vieții pe mare și protecția mediului marin, minimizând riscul accidentelor maritime. Pentru a atinge acest obiectiv, există o înțelegere comună că îmbunătățirea învățământului, a formării și a certificării personalului-cheie care lucrează la bordul navelor aflate sub pavilionul unui stat membru al UE este deosebit de importantă.

2.5. Propunerea decurge din programul Comisiei privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), care evaluează măsura în care ambele directive și-au îndeplinit obiectivele. CESE observă că propunerea de revizuire este rezultatul unei evaluări aprofundate, care a inclus un studiu cuprinzător efectuat de către Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) [Studiu pentru evaluarea REFIT a Directivelor 2008/106/CE și 2005/45/CE, din septembrie 2017 ⁽³⁾], o consultare publică însoțită de o consultare mai specifică, precum și ateliere specializate care implică statele membre, împreună cu cele două părți ale sectorului, și anume armatorii și sindicatele care îi reprezintă pe navigatori.

2.6. Rezultatele evaluării REFIT au fost considerate în general pozitive și s-a concluzionat că legislația UE a contribuit la eliminarea situațiilor în care echipajele sunt insuficient calificate, la mobilitatea navigatorilor în cadrul Uniunii și la stabilirea unor condiții de concurență echitabile între navigatorii instruiți în UE și cei instruiți în țările terțe.

2.7. Cu toate acestea, au fost identificate unele lipsuri în ceea ce privește eficiența cadrului de reglementare și proporționalitatea unor cerințe. Propunerea Comisiei intenționează, prin urmare, să atenueze deficiențele identificate, prin simplificarea și raționalizarea legislației existente. Mai concret, s-a considerat necesar să se ia măsuri suplimentare, și anume:

- asigurarea alinierii cu ultimele modificări ale Convenției STCW;
- actualizarea definiției certificatelor recunoscute între statele membre prin fuziunea dintre Directiva 2005/45/CE și Directiva 2008/106/CE;
- elaborarea unor criterii pentru o nouă recunoaștere/reevaluare a țărilor terțe, în vederea unei utilizări mai eficiente a resurselor financiare și umane;
- stabilirea unor criterii de prioritate pentru reevaluarea țărilor terțe, vizând cele mai importante țări furnizoare, dar având în vedere prelungirea ciclului de reevaluare pentru celelalte țări;
- prelungirea termenului pentru recunoașterea unor noi țări terțe, pentru ca aceste țări să aibă suficient timp să adopte și să pună în aplicare măsuri corective, dacă este necesar.

3. Sinteza propunerii

3.1. Obiectivul general al propunerii este de a simplifica și raționaliza legislația existentă. Aceasta presupune, în special:

- alinierea permanentă a legislației UE relevante la Convenția STCW;
- îmbunătățirea eficienței și a eficacității mecanismului centralizat de recunoaștere a țărilor terțe;
- creșterea securității juridice cu privire la recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigatori emise de țările terțe.

3.2. Mecanismul centralizat de recunoaștere a certificatelor de navigatori emise de țările terțe necesită punerea la dispoziție de către Comisie a unor resurse umane și financiare semnificative, în îndeplinirea acestei sarcini primind sprijinul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă, pe de o parte pentru a evalua noile cereri de recunoaștere din partea statelor membre, iar pe de altă parte pentru a realiza reevaluarea periodică a țărilor terțe deja recunoscute.

3.3. Pentru o mai bună utilizare a resurselor disponibile, Comisia propune ca procesul de recunoaștere să devină mai transparent, permițând statului membru solicitant să justifice motivele pentru prezentarea cererii de recunoaștere. Această măsură constă în inițierea unei discuții între statele membre privind necesitatea recunoașterii noilor țări terțe.

3.4. În plus, Comisia propune criterii de prioritate pentru reevaluarea țărilor terțe recunoscute, invocând faptul că resursele disponibile ar trebui redirecționate de la țările care furnizează un număr redus de navigatori pentru flota UE către țările terțe care furnizează cea mai mare parte a forței de muncă.

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

4. Observații generale

4.1. CESE sprijină propunerea Comisiei de modificare a Directivei 2008/106/CE privind nivelul minim de formare a navigatorilor, inclusiv integrarea în domeniul său de aplicare a procedurii simplificate pentru recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigatori emise de statele membre, și de abrogare a Directivei 2005/45/CE.

4.2. CESE consideră că aceasta este o revizuire necesară, deoarece se poate într-adevăr îmbunătăți eficiența cadrului administrativ privind sistemul de recunoaștere reciprocă în temeiul acestei directive, pentru a permite o alocare mai eficientă a resurselor financiare și umane ale Comisiei și ale EMSA.

4.3. CESE salută în special accentul pe care Comisia îl pune pe nivelul de transparență care ar trebui să prevaleze în ceea ce privește prelucrarea cererilor de recunoaștere a certificatelor de navigatori ale noilor țări terțe. CESE consideră că noua etapă procedurală care permite statului membru solicitant să prezinte motivele pentru prezentarea cererii de recunoaștere este proporțională, transparentă și eficientă din punctul de vedere al costurilor. Până la luarea unei decizii colective, statul membru solicitant va avea în continuare posibilitatea de a recunoaște unilateral țara terță. Prin urmare, procesul de decizie care va duce la recunoașterea unei țări terțe va stabili un echilibru între necesitatea transparenței în ceea ce privește controlul și utilizarea în mod eficient a banilor publici – costul acumulat în urma recunoașterii – și obiectivul de a menține competitivitatea flotei UE, adică avantajul competitiv pentru flota UE oferit de angajarea de navigatori din țara terță în cauză.

4.4. În opinia CESE, cadrul de reglementare al UE privind învățământul, formarea și certificarea în domeniul maritim a navigatorilor a contribuit la satisfacerea nevoilor pieței muncii din domeniul transportului maritim, facilitând accesul la locurile de muncă de la bordul navelor aflate sub pavilionul unuia dintre statele membre ale UE pentru toți comandanții și ofițerii care dețin un certificat STCW valabil, indiferent de locul de reședință sau de naționalitate. Deși nu există niciun dubiu că transportul maritim funcționează pe o piață globalizată a forței de muncă, CESE dorește să reamintească cât de important este ca UE să investească masiv în propria sa bază de competențe maritime, pentru a garanta o masă critică de navigatori europeni, care să susțină competitivitatea transportului maritim european și a clusterelor maritime din întreaga UE. Rezultă, deci, crearea perspectivei unor locuri de muncă cu înaltă calificare și a unor cariere de succes pe mare sau legate de realizarea unor activități la țărm, în special pentru tinerii europeni, cu menținerea sau chiar creșterea procentului navigatorilor UE în cadrul forței de muncă globale din domeniul maritim (cei 220 000 din UE reprezintă 18 % din numărul total al navigatorilor de la nivel mondial) ⁽⁴⁾.

4.5. Având în vedere cele de mai sus, CESE încurajează statele membre să implementeze recomandările cuprinse în Strategia UE privind transportul maritim până în 2018 ⁽⁵⁾, precum și recomandările de politică înaintate Comisiei Europene de Grupului operativ privind ocuparea forței de muncă și competitivitatea în domeniul maritim ⁽⁶⁾ în ceea ce privește consolidarea eficacității și eficienței sistemului educațional din sectorul transportului maritim. În special, CESE solicită Comisiei Europene și colegiilor UE să aibă în vedere recomandările prezentate mai jos, în această secțiune.

4.6. CESE recomandă să se depună eforturi în direcția instituirii unui forum UE care să implice instituțiile de formare profesională, sectorul, clusterul maritim în general și administrațiile maritime naționale, pentru îmbunătățirea formării navigatorilor și asigurarea plasării, dezvoltării carierei și mobilității acestora. O sarcină principală a acestei rețele ar fi înființarea de cursuri postuniversitare în sectorul maritim la nivel european, care să depășească nivelul internațional minim convenit de formare a navigatorilor (numite și „certificate de excelență maritime” sau „STCW+”) ⁽⁷⁾. Aceste cursuri de nivel avansat ar face posibilă crearea unui avantaj concurențial pentru navigatorii europeni, oferindu-le competențe peste cele cerute la nivel internațional.

4.7. Având în vedere cele de mai sus, CESE subliniază importanța elaborării unor pachete de învățare orientate către viitor, cu un accent deosebit pe formarea de competențe în domeniul gestionării calității, competențe în domeniul ecologic și competențe digitale. Acestea din urmă sunt deosebit de importante, întrucât tehnologia la bordul navelor, sistemele de schimb de date privind informațiile și comunicarea, precum și sistemele de sprijin la țărm evoluează rapid. CESE consideră că promovarea de competențe avansate ar trebui să meargă mână în mână cu modalități de certificare/etichetare, astfel încât actualizarea educației în domeniul maritim să fie un avantaj prețios pentru navigatorii europeni, ajutându-i să-și dezvolte perspectivele de carieră. Totodată, acest lucru va spori atractivitatea profesiilor din domeniul maritim în UE, în special în rândul femeilor și tinerilor, îmbunătățind în același timp eficiența și calitatea operațiunilor navale, inclusiv inovarea continuă și reducerea costurilor.

⁽⁴⁾ SWD(2016) 326 final.

⁽⁵⁾ COM(2009) 8 final.

⁽⁶⁾ Grupul operativ privind ocuparea forței de muncă și competitivitatea în domeniul maritim a fost creat de vicepreședintele Comisiei, domnul Kallas, care și-a prezentat raportul la 9 iunie 2011.

⁽⁷⁾ COM(2009) 8 final.

4.8. În aceeași ordine de idei, ar fi recomandabil să se aibă în vedere dezvoltarea unei rețele europene de instituții de educație și formare în domeniul maritim, care ar satisface criteriile legate de calitate, în vederea îmbunătățirii sistemului european de formare în domeniul maritim. În acest scop, CESE recomandă ca sursă de inspirație rețeaua europeană a școlilor de navigație interioară – EDINNA (*Education Inland Navigation*) –, înființată în 2009, pentru a promova armonizarea în sens ascendent a programelor de educație și formare. Această platformă s-a dovedit un instrument excelent, care permite schimbul de know-how și abordarea concertată a dezvoltării competențelor profesionale. CESE recomandă, în plus, pentru formarea comandanților de nave și a ofițerilor, introducerea unui model de tip „Erasmus” pentru schimburile dintre MET în întreaga UE adaptate caracteristicilor specifice ale sectorului.

4.9. De asemenea, CESE solicită un impuls politic concertat din partea UE și a statelor membre, în vederea sprijinirii sectorului în încercarea sa de a răspunde provocărilor legate de digitalizare, automatizare și ecologizarea necesară a sectorului. CESE observă că se poate răspunde mai ușor acestor provocări prin garantarea unui sistem european de învățământ, formare și certificare în domeniul maritim, de înaltă calitate, adaptat exigențelor viitorului. În acest sens, CESE salută lansarea iminentă a proiectului SkillSea, cu o durată de patru ani. Acest proiect va stimula cooperarea dintre actorii din sector – printre care partenerii sociali europeni din transportul maritim, Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) –, furnizorii de educație și formare și autoritățile naționale, în vederea îmbunătățirii programelor europene de învățământ din domeniul maritim în Europa.

5. Observații specifice

5.1. CESE salută fuzionarea Directivelor 2005/45/CE și 2008/106/CE, deoarece consideră că duce la o punere în aplicare mai eficientă, și că ar putea îmbunătăți claritatea cadrului de reglementare privind formarea și certificarea navigatorilor, simplificându-l. O astfel de consolidare va aborda în special problema definiției caduce a certificatelor, din Directiva 2005/45/CE, va oferi clarificări și va realiza alinierea definiției certificatelor de navigatori recunoscute de statele membre. Într-adevăr, trebuie să se asigure că definiția certificatelor de navigatori este actualizată pentru a fi în conformitate cu noile definiții care au fost introduse în 2012. O astfel de actualizare va spori probabil securitatea juridică în sistemul de recunoaștere reciprocă între statele membre ale UE.

5.2. Un nou articol, articolul 5b, urmărește să includă recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigatori emise de statele membre în domeniul de aplicare al Directivei 2008/106/CE. CESE consideră această includere esențială, deoarece oferă clarificări cu privire la tipurile de certificate care sunt recunoscute reciproc, cu scopul de a le permite navigatorilor certificați de un stat membru să lucreze la bordul navelor aflate sub pavilionul unui alt stat membru.

5.3. CESE sprijină pe deplin și încurajează în continuare mobilitatea forței de muncă, pentru a-i ajuta pe comandanții și pe ofițerii certificați în UE, precum și pe proprietarii de nave din Europa să se întâlnească mai ușor. În acest sens, CESE observă cu satisfacție că, potrivit Comisiei⁽⁸⁾, chiar în anul 2015, în Uniune au fost valabile peste 47 000 de atestări ale certificatelor de competență emise inițial de un alt stat membru, reprezentând aproximativ 25 % din numărul total de comandanți și ofițeri disponibili să lucreze la bordul navelor aflate sub pavilionul UE.

5.4. Cifrele menționate mai sus arată că sistemul de recunoaștere reciprocă a certificatelor de navigatori emise de statele membre a avut rezultate încurajatoare în ceea ce privește promovarea mobilității navigatorilor UE între navele aflate sub pavilionul unui stat membru al Uniunii. În plus, CESE subliniază importanța unei contribuții continue la protecția locurilor de muncă pe mare din Europa, la asigurarea viitorului instituțiilor de educație și formare în domeniul maritim din întreaga UE și la protejarea know-how-ului maritim al Europei în ansamblu.

5.5. CESE sprijină propunerea de aliniere a Directivei 2008/106/CE la ultimele modificări ale Convenției STCW, pentru a evita neconcordanțele juridice din directivă în raport cu cadrul de reglementare internațional. O astfel de aliniere ar putea garanta o punere în aplicare armonizată la nivelul UE, ar putea ajuta echipajele să dobândească noi abilități și competențe – în special cerințele de formare și calificare aplicabile navigatorilor care lucrează la bordul navelor de pasageri și la bordul navelor care intră sub incidența Codului internațional de siguranță pentru navele care utilizează gaze sau alți combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF) și a Codului internațional pentru nave care operează în ape polare (Codul polar), adoptate de OMI –, sprijinind în același timp dezvoltarea carierei.

5.6. CESE pune sub semnul întrebării utilizarea disproporționată a resurselor financiare și umane ale Uniunii pentru evaluarea unor noi țări terțe, care ar putea să nu furnizeze un număr semnificativ de comandanți și ofițeri. Prin urmare, CESE sprijină pe deplin propunerea Comisiei ca fiecare nouă cerere depusă de un stat membru pentru recunoașterea unei țări terțe să fie însoțită de o analiză, inclusiv de o estimare a numărului de ofițeri și de comandanți din acea țară, care ar

⁽⁸⁾ SWD(2017) 18 final.

putea fi angajați. În plus, CESE consideră că este de maximă importanță ca statele membre să se consulte cu asociațiile naționale ale armatorilor și cu organizațiile sindicale cu privire la oportunitatea recunoașterii unei noi țări terțe, înainte de a prezenta Comisiei cererea. CESE dorește totuși să se clarifice faptul că – în măsura în care este disponibilă – estimarea numărului navigatorilor care ar putea fi angajați va fi doar unul dintre criterii în cadrul procesului de decizie în vederea recunoașterii unei noi țări terțe și că ea trebuie să fie monitorizată în mod transparent.

5.7. Pentru o mai bună eficacitate și o utilizare mai bună a resurselor disponibile, CESE observă cu satisfacție că, în temeiul propunerii (articolul 19, atunci când un stat membru dorește să depună o cerere pentru recunoașterea unei noi țări terțe, acest lucru va trebui justificat și discutat de statele membre. CESE dorește să clarifice faptul că decizia finală privind recunoașterea sau nu a unei noi țări terțe rămâne în competența statelor membre, în cadrul procedurii normale care include votul cu majoritate calificată în cadrul COSS. CESE salută în continuare faptul că, în așteptarea rezultatului evaluării, statele membre sunt autorizate în continuare să recunoască unilateral certificatele unei țări terțe. CESE sprijină cu fermitate această autorizare, care oferă o soluție proporțională și eficientă din punctul de vedere al costurilor, menținând în același timp competitivitatea flotei UE.

5.8. În ceea ce privește prelungirea termenului de adoptare a unei decizii privind recunoașterea unor noi țări terțe, de la 18 luni la 24 de luni, iar în anumite situații, la 36 de luni, CESE consideră că măsura propusă este justificată atât timp cât există o nevoie stringentă ca țara terță să pună în aplicare măsuri corective. Cu toate acestea, CESE își exprimă îngrijorarea cu privire la corectitudinea mecanismului de prelungire automată a procesului de recunoaștere, deoarece este posibil ca procesul să fie prelungit inutil pentru o țară care îndeplinește în mod evident toate cerințele. Prin urmare, CESE ar propune să se urmărească în continuare finalizarea procesului într-un termen rezonabil cât mai scurt, cu mențiunea că acesta poate fi prelungit atât timp cât este necesar, în cazul în care este necesar să se aplice măsuri corective.

5.9. Articolul 20 revizuit introduce un motiv distinct pentru a retrage recunoașterea unei țări terțe pe baza faptului că aceasta nu furnizează navigatori flotei UE timp de cel puțin cinci ani. CESE dorește să clarifice faptul că decizia finală privind retragerea sau nu a recunoașterii va reveni statelor membre conform procedurilor obișnuite în cadrul COSS și că procedura lasă o marjă de apreciere în ce privește evaluarea informațiilor furnizate de statele membre. CESE sprijină în liniiile principale această revizuire, însă dorește să sublinieze că, pentru o utilizare adecvată a resurselor, argumentul se aplică indiferent dacă o țară terță nu furnizează niciun comandant sau ofițer sau dacă nu furnizează un număr semnificativ de comandanți și ofițeri. În acest context și în totală conformitate cu procedurile, CESE propune ca recunoașterea unei țări terțe să poată fi revocată în cazul în care o țară terță nu furnizează un număr semnificativ de comandanți și ofițeri timp de cel puțin cinci ani.

5.10. CESE pune sub semnul întrebării raționamentul care stă la baza modificării articolului 21, conform căruia intervalul de reevaluare se poate prelungi până la 10 ani, pe baza unor criterii de prioritate. CESE înțelege că, din punct de vedere strict matematic, țările terțe care furnizează un număr mare de navigatori reprezintă, teoretic, o amenințare mai mare pentru siguranța navigației decât cele care furnizează un număr limitat de navigatori. Din motivele menționate mai sus și presupunând că siguranța maritimă nu poate fi compromisă, CESE recomandă ca țările terțe care furnizează flotei UE un număr limitat de comandanți și ofițeri să nu fie supuse unui regim de evaluare mai puțin riguros.

5.11. CESE sprijină modificarea adusă articolului 25a, aceasta fiind o modificare necesară pentru a se permite utilizarea în mod transparent a informațiilor furnizate de statele membre cu privire la numărul de atestate care confirmă recunoașterea certificatelor eliberate de țările terțe în scopul retragerii recunoașterii și al prioritizării reevaluării țărilor terțe, astfel cum se prevede la articolele 20 și 21.

5.12. CESE este pe deplin conștient că, având în vedere natura mondială a transportului maritim, obiectivul trebuie să fie evitarea unui conflict între angajamentele internaționale ale statelor membre și angajamentele acestora la nivelul Uniunii. Aceasta necesită o aliniere permanentă a cadrului european la Convenția STCW, care să permită stabilirea unor condiții de concurență echitabile în punerea în aplicare a cadrului internațional privind învățământul, formarea și certificarea în domeniul maritim a navigatorilor, între UE și țările terțe. Având în vedere considerentele de mai sus și în cazul unor amendamente ulterioare la Convenția STCW, CESE consideră că este relevant să se confere Comisiei competența de a opera modificări, prin intermediul unor acte delegate, în vederea asigurării unei adaptări mai line și mai rapide la modificările aduse Convenției STCW și codului.

5.13. Ținând seama de cele de mai sus, CESE solicită statelor membre să ia măsuri rapide de punere în aplicare a modificărilor, pentru a elimina nevoia unor prelungiri și a unor perioade de interpretări pragmatice, care fuseseră anterior necesare din cauza lipsei de acțiune a statelor de pavilion.

Bruxelles, 12 decembrie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER
