

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk”

KOM(2011) 555 slutlig – 2011/0239 (COD)

(2012/C 43/16)

Föredragande: **Anna BREDIMA**

Den 30 september 2011 beslutade rådet och den 28 september 2011 beslutade Europaparlamentet att i enlighet med artiklarna 100.2 och 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk”

KOM(2011) 555 slutlig – 2011/0239 (COD).

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 23 november 2011.

Vid sin 476:e plenarsession den 7–8 december 2011 (sammanträdet den 7 december), antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 176 röster för, 3 röster emot och 10 nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 En förbättrad maritim utbildning är av avgörande betydelse för sjöfartyssyrkenas attraktionskraft i EU och en väg mot större sjösäkerhet och sjöfartsskydd. Maritima kunskaper är strategiskt betydelsefulla för att EU ska kunna upprätthålla sin världsledande ställning inom sjöfarten.

1.2 EESK stöder förslaget till direktiv om anpassning av direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk efter Manilaändringarna (2010) i den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen) från 1978.

1.3 Det är av avgörande betydelse att EU-medlemsstaterna antar förslaget till direktiv eftersom utbildningen av sjöfolk från 2012 kommer att underordnas nya regler vad gäller kunskaper, yrkesprofil, säkerhet och certifiering på global basis i och med att Manilaändringarna i STCW-konventionen träder i kraft.

1.4 EESK stöder inte den föreslagna ordalydelsen i artikel 15.11, dvs. att ”medlemsstaterna [får] tillåta eller registrera kollektivavtal som tillåter undantag från de fastställda vilotimmarna [för sjöfolk]”. EU-direktivet bör inte avvika från formuleringarna i befintlig internationell lagstiftning och EU-lagstiftning, närmare bestämt ILO:s konvention nr 180, ILO:s konvention från 2006 om arbete till sjöss samt direktiv 1999/63/EG. Detta direktiv, om arbetstidens organisation för sjömän, slutfördes efter långa och svåra förhandlingar mellan arbetsmarknadsparterna, och EU-institutionerna bör respektera resultatet av parternas dialog.

1.5 EESK föreslår att man i förslaget till direktiv specificerar det standardiserade formatet för att registrera vilotimmar och arbetstimmar. Det standardiserade formatet skulle kunna knyta an till IMO:s/ILO:s riktlinjer för utveckling av tabläer med beskrivning av organisationen av sjöfolkets arbete ombord och format för registrering av arbetstimmar och vilotimmar.

1.6 STCW-konventionen träder i kraft den 1 januari 2012, men EESK noterar att förslaget till direktiv inte träder i kraft förrän i juli 2012 på grund av förberedande lagstiftningsförfaranden i rådet och Europaparlamentet. EESK betonar att det kommer att bli problem med hamnstatskontrollen utanför EU när det gäller de nya arbetstimmarerna för sjöfolk, och att EU:s sjöfolk inledningsvis inte kommer att ha STCW 2010-certifiering. Ett rättsligt klargörande behövs.

1.7 När det gäller bedömningen av tredjeländer i syfte att erkänna deras utbildningsinstitut och certifikat, anser EESK att förlängningen av de aktuella tre månaderna till arton månader är realistisk med hänsyn till den tunga arbetsbördan för sjöfartygländer och bristen på resurser i icke-sjöfartygländer.

1.8 EESK välkomnar att EU-medlemsstaterna blir skyldiga att lämna standardiserad information till Europeiska kommissionen om certifiering av manskap för statistisk analys.

1.9 EESK föreslår att man i förslaget till direktiv inkluderar en definition av fartygselektriker i enlighet med bestämmelserna i STCW-konventionen.

1.10 Kommissionen och medlemsstaterna uppmanas att snarast undersöka utbildningen i hantering av piratangrepp för sjöfolk med hänsyn till det ökande antalet piratangrepp runtom i världen. Denna utbildning bör baseras på FN:s bästa förvaltningspraxis och Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden).

2. Inledning

2.1 Nyckeln till lönsam sjöfart ligger i kvaliteten på den utbildning som ges till sjöfolk. Också i tider av global ekonomisk oro bör den maritima utbildningen ses som en investering och inte som en kostnad. Maritim utbildning är en väg mot större sjösäkerhet och sjöfartsskydd.

2.2 Konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW), som 1978 antogs av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), gäller huvudsakligen krav på utbildning av befäl. STCW ändrades först 1995 och senare i juni 2010 genom Manilaändringarna.

2.3 EESK har i tidigare yttranden⁽¹⁾ betonat vikten av maritima kunskaper i Europa, EU-direktivens överensstämmelse med STCW-konventionen samt förbättrad maritim utbildning som en av huvudåtgärderna för att locka ungdomar till karriärer inom sjöfart (konferensen om att öka attraktionskraften för sjöfartssyrken, anordnad av EESK den 11 mars 2010). Det är av största vikt att EU bibehåller den resurs som unionens 250 000 sjömän utgör. Om dessa jobb går förlorade riskerar också de övriga drygt två miljoner människor som arbetar inom EU:s sjöfartskluster att förlora sina jobb. Därför är en förbättrad maritim utbildning av strategisk betydelse om EU ska kunna upprätthålla sin världsledande ställning inom sjöfarten.

2.4 Förslaget till direktiv om ändring av direktiv 2008/106/EG har två syften: för det första att anpassa EU-lagstiftningen efter internationella regler genom att till den överföra IMO:s reviderade STCW-konvention (1978) som antogs vid Manilakonferensen (2010), och för det andra att införa krav på att EU-medlemsstaterna lämnar information om certifikat

samt förlänger perioden för erkännande av tredjeländers utbildningssystem. De nya internationella normerna kommer att gälla från den 1 januari 2012. Den föreslagna tidsfristen för genomförandet på EU-nivå är den 31 december 2012. Slutmålet är att se till att EU-medlemsstaterna enhetligt tillämpar den uppdaterade STCW-konventionen och att sjöfolk som arbetar på fartyg med EU-flagg och som har certifikat utfärdade av länder utanför EU har rätt utbildning.

3. Allmänna kommentarer

3.1 Från 2012 ska utbildningen av sjöfolk omfattas av nya regler vad gäller kunskaper, yrkesprofil, säkerhet och certifiering. Utbildning och certifiering är av största vikt för sjösäkerheten eftersom olycksrisken ökar vid bristfällig utbildning och avsaknad av korrekt certifiering. IMO:s STCW-konvention är en av världens fyra viktigaste sjöfartskonventioner. De övriga tre är Internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS), Internationella konventionen om förhindrande av havsföroreningar från fartyg (MARPOL) och Konventionen om arbete till sjöss (MLC). Eftersom EU-medlemsstaterna också har undertecknat konventionen är det viktigt att internationell och europeisk lagstiftning överensstämmer. Dessa ändringar medför högre normer beträffande hälsokrav, lämplighet för tjänsten och alkoholmissbruk. De medför också nya yrkesprofiler som "matros" och "elingenjörer", säkerhetsrelaterad utbildning för alla sjömän samt enklare och tydligare typer av certifikat. Förslaget till direktiv innehåller förbättringar som gäller förfaranden (t.ex. kommittéförfarandet och erkännandet av skolor i tredjeländer) och ett krav på att medlemsstaterna ska tillhandahålla statistik om utbildning för sjöfolk.

3.2 EESK stöder förslaget som syftar till att anpassa direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk i enlighet med Manilaändringarna i STCW-konventionen. Kommittén föreslår att Europeiska kommissionen ser till att medlemsstaterna korrekt genomför STCW-direktivet, och insisterar på att STCW-konventionen respekteras vid bedömning av tredjeländer i syfte att erkänna deras utbildningsinstitut och certifikat. Även om förslaget i stor utsträckning är en ordagrann överföring av Manilaändringarna till EU-lagstiftningen föreslås också mindre ändringar av befintliga europeiska bestämmelser om erkännandet av certifikat för sjöfolk.

3.3 Europeiska kommissionens arbetsgrupp för anställning och konkurrenskraft till sjöss (GD Transport och rörlighet) (juli 2011) har rekommenderat att Manilavtalet beträffande STCW-konventionen införlivas i EU:s lagstiftning. En standardisering av utbildningen på global nivå innebär att europeiska fartyg kan ha välutbildat sjöfolk oavsett var besättningen får sin utbildning. Siim Kallas, kommissionsledamot med ansvar för transportfrågor, har sagt att det också är mycket viktigt att på internationell nivå fastställa miniminormer för utbildningen eftersom sjötransporterna är en global bransch.

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

3.4 I sitt yttrande om transportvitboken (yttrande om "Vitbok – Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" – CESE 1607/2011 av den 26 oktober 2011, föredragande Pierre-Jean Coulon, medföredragande Stefan Back) framhöll EESK nyligen än en gång att EU:s lagstiftning bör ligga helt i linje med internationell lagstiftning, särskilt Internationella sjöfartsorganisationens kod för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden).

3.5 Den senaste tidens forskning ger belägg för att det finns ett oroväckande problem med förfalskade certifikat, särskilt vad gäller manskap, på den internationella arbetsmarknaden, vilket väcker tvivel om giltigheten hos deras certifiering. Dessutom kan manskap från länder utanför EU ofta inte anlitas för att råda bot på arbetsmarknadens brist på EU-manskap, på grund av kulturella skillnader, språkproblem och anställningsrestriktioner⁽²⁾.

4. Särskilda kommentarer

4.1 Artikel 15.9 (standardiserat format för registrering av dagliga vilotimmar)

4.1.1 I artikel 15.9 anges inte något standardiserat format för registrering av vilotimmar och arbetstimmar, vilket administrationerna är skyldiga att tillämpa. Avsnitt A–VIII/1, punkt 7, i STCW-konventionen, såsom ändrat genom Manilaavtalen, hänvisar till IMO:s/ILO:s riktlinjer för utveckling av tablåer med beskrivning av organisationen av sjöfolkets arbete ombord och format för registrering av sjöfolks arbetstimmar och vilotimmar. En hänvisning till ett standardiserat format vad gäller arbetstimmar och vilotimmar finns också i regel 2.3 – standard A2.3, punkterna 10 och 11, i ILO:s konvention från 2006 om arbete till sjöss.

4.1.2 EESK föreslår att man i förslaget till direktiv specificerar det standardiserade formatet för registrering av vilotimmar och arbetstimmar. Det standardiserade formatet bör ha koppling till IMO:s/ILO:s riktlinjer för utveckling av tablåer med beskrivning av organisationen av sjöfolks arbete ombord och format för registrering av sjöfolks arbetstimmar och vilotimmar.

4.2 Artikel 15.11 (vilotimmar)

4.2.1 I artikel 15.11 i dess reviderade form anges att "medlemsstaterna [får] tillåta eller registrera kollektivavtal som tillåter undantag från de fastställda vilotimmarna [för sjöfolk]". Detta innebär en avsevärd insnävring av formuleringarna i befintlig internationell och europeisk lagstiftning, särskilt den reviderade STCW-konventionen och ILO:s konvention nr 180 (och därmed ILO:s konvention om arbete till sjöss).

4.2.2 Ordalydelsen i artikel 15.11 avviker från direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och European Transport Workers' Federation (EFT). Denna typ av avtal är resultatet av långa och svåra förhandlingar mellan arbetsmarknadsparter. Slutresultatet av sådana förhandlingar innebär en fin balansgång. All ändring eller modifiering av ordalydelsen i avtal mellan arbetsmarknadsparter bör ske genom diskussioner och förhandlingar mellan parterna. Den nya – snäva – ordalydelsen i artikel 15.11 avspeglar inte någon diskussion eller förhandling mellan arbetsmarknadsparter. Den har införts av Europeiska kommissionen utan föregående samråd med parterna på arbetsmarknaden. EESK uppmanar kommissionen att respektera den ordalydelse som fastlagts i direktiv 1999/63/EG om arbetsmarknadsparternas avtal om arbetstidens organisation för sjömän.

4.3 Det nya direktivets ikraftträdande

4.3.1 Manilaändringarna i STCW-konventionen träder i kraft den 1 januari 2012. Mot bakgrund av det ordinarie lagstiftningsförfarandet i ministerrådet och Europaparlamentet har emellertid Europeiska kommissionen förutsett följande: "Eftersom detta förslag vid den tidpunkten [dvs. 1.1.2012] ännu inte har antagits, är det tänkt att det föreslagna direktivet ska träda i kraft så snart som det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*."

4.3.2 Eftersom antagandet av direktivet dröjer kommer det att uppstå en rättslig paradox, dvs. en konflikt mellan Manilaavtalet beträffande STCW-konventionen och det reviderade STCW-direktivet, särskilt vad gäller datumet för ikraftträdandet. Antingen kommer medlemsstaterna inte att uppfylla sina internationella skyldigheter den 1 januari 2012 eller också, om de ratificerar konventionen, kommer de inte att efterleva det befintliga STCW-direktivet. Medlemsstaterna kommer troligen att invänta det slutliga resultatet rörande direktivet innan de ratificerar Manilaavtalet. Under tiden kommer fartyg med EU-flagg att fortsätta användas i handeln till och från tredjeländer som redan kan ha ratificerat Manilaavtalet. Detta skulle skapa ett allvarligt problem för fartyg med EU-flagg eftersom EU:s flagg-stater ännu inte skulle följa Manilaavtalets regler.

4.3.3 EESK framhåller att det kommer att bli problem med hamnstatskontrollen utanför EU, särskilt när det gäller de nya bestämmelserna om vilotimmar. Detta gäller tillämpningen av de nya kraven på vilotimmar. Man bör inse att vissa fartyg med EU-flagg kan få problem med hamnstatskontrollen i hamnar utanför EU. Det är möjligt att sjöfolk från EU förlorar sin konkurrenskraft eftersom de inledningsvis inte kommer att ha STCW 2010-certifiering. Dessutom kommer det att bli problem med certifikatens giltighet och konsekvenserna för giltighetstiden för godkännanden som utfärdats till sjöfolk från EU av länder utanför EU. Med tanke på ovanstående behövs ett rättsligt klargörande.

⁽²⁾ EUT C 80, 3.4.2002, ss. 9–14.

4.4 Erkännandet av tredjeländers system för utbildning och certifiering

4.4.1 När det gäller bedömningen av tredjeländer i syfte att erkänna deras utbildningsinstitut och certifikat förlängs den aktuella tidsfristen på tre månader till arton månader genom förslaget. Vissa medlemsstater vill ha en längre tidsfrist på grund av den tunga arbetsbörda detta medför för sjöfartsnationer (t.ex. Malta) eller på grund av brist på resurser i icke-sjöfartsländer. EESK noterar att förlängningen är realistisk för att hänsyn ska kunna tas till sjöfartsnationernas tunga arbetsbelastning.

4.5 STCW – IS

4.5.1 Kommissionen beklagar att det förekommer felaktiga uppgifter om certifikat. Den föreslår att man på ett harmoniserat och konsekvent sätt sammanställer den information som finns i nationella register. EESK välkomnar att EU-medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att lämna standardiserad information till Europeiska kommissionen om certifiering av manskap för statistisk analys. Användning av sjösäkerhetsbyråns "STCW Information System" som plattform för att samla in den information som krävs skulle hjälpa branschen att beräkna utbud och efterfrågan på sjöfolk, såväl i den aktuella situationen och som utifrån framtidsprognoser.

4.6 Fartygselektriker

4.6.1 Förslaget till direktiv hänvisar till regel III/7, men definitionen av fartygselektriker, såsom den fastställts i regel I/1 (36), har inte lagts till i det nya förslaget till direktiv.

4.6.2 EESK föreslår att förslaget till direktiv bör inkludera definitionen av fartygselektriker i regel I/1 (36) i STCW-konventionen, enligt vilken fartygselektriker innebär manskap med de kvalifikationer som anges i regel III/7 i konventionen.

4.7 Utbildning i hantering av piratangrepp

4.7.1 EESK räknar med att utbildning för sjöfolk i hantering av piratangrepp kommer att krävas snarast, mot bakgrund av att piratangrepp har blivit vanligare och hur detta påverkar sjöfolket. Kommissionen uppmanas därför att i samarbete med medlemsstaterna undersöka denna fråga, med hänsyn till relevanta bestämmelser i FN:s bästa förvaltningspraxis (om sjöröveri) och Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden).

Bryssel den 7 december 2011

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Staffan NILSSON