

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk och om upphävande av direktiv 2005/45/EG

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

(2019/C 110/23)

Föredragande: **Tanja BUZEK**

Remisser	Europaparlamentet, 11.6.2018 Rådet, 6.6.2018
Rättslig grund	Artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig facksektion	Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationsområdet
Antagande av facksektionen	20.11.2018
Antagande vid plenarsessionen	12.12.2018
Plenarsession nr	539
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	201/3/6

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) stöder i huvudsak de mål som kommissionen anger i sitt förslag om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG⁽¹⁾ om minimikrav på utbildning för sjöfolk och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/45/EG⁽²⁾ om ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstaterna. EESK anser att ändringarna i den rättsliga ramen är nödvändiga, proportionerliga och kostnadseffektiva.

1.2 Även om båda direktiven har bidragit såväl till förbättringar av utbildningen för sjöfolk och fortbildning för sjöfolk som arbetar på EU-flaggade fartyg som till yrkesmässig rörlighet för EU-certifierat sjöfolk, anser EESK att det vore önskvärt att gå ännu längre i denna riktning. Därför rekommenderar EESK att man utnyttjar översynen av direktiv 2008/106/EG till att efterlysa en bredare diskussion på EU-nivå, där kommissionen, medlemsstaterna, utbildningsinstitutionerna och industrin deltar, om hur man fortsättningsvis ska investera i den europeiska sjöfartskompetensen för att upprätthålla både konkurrenskraften i den europeiska flottan och sektorns kapacitet att erbjuda arbetstillfällen av hög kvalitet för europeiskt sjöfolk och andra som är yrkesverksamma på sjön.

1.3 Kommittén rekommenderar i synnerhet att man arbetar för att inrätta ett europeiskt forum där utbildningsinstitutionerna, industrin, det bredare sjöfartsklustret och nationella sjöfartsmyndigheter deltar för att förbättra utbildningen för sjöfolk och utveckla europeiska vidareutbildningar för sjöfolk som går utöver de internationellt överenskomna miniminivåerna för utbildning av sjöfolk. Sådan avancerad utbildning skulle göra det möjligt att skapa en konkurrensfördel för europeiskt sjöfolk genom att utrusta dem med färdigheter utöver de som krävs på internationell nivå och öka attraktionskraften hos sjöfartsyrken i EU, särskilt för kvinnor och unga.

1.4 EESK betonar vikten av att utveckla framtidssäkrade utbildningspaket med särskild inriktning på utbildning inom kvalitetssäkring, grön kompetens och digital kompetens och anser att främjandet av avancerade färdigheter bör gå hand i hand med olika former av certifiering/märkning.

1.5 EESK rekommenderar även att man utvecklar ett europeiskt nätverk för utbildningsinstitutioner för sjöfolk som uppfyller kriterierna i syfte att ytterligare förbättra utbildningssystemet för sjöfolk i Europa. Kommittén rekommenderar vidare att man för utbildningen av befälhavare och befäl inför en modell av Erasmus-typ för utbyte mellan utbildningsinstitutioner för sjöfolk i hela EU som är anpassad efter sektorns specifika villkor.

⁽¹⁾ EUT L 323, 3.12.2008, s. 33.

⁽²⁾ EUT L 255, 30.9.2005, s. 160.

1.6 När det gäller den förnyade mekanismen för erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av tredjeländer anser kommittén att det är ytterst viktigt att de ansökande medlemsstaterna samråder med de nationella redarföreningarna och arbetstagarorganisationerna angående erkännandet av ett nytt tredjeland, innan de lämnar in sin begäran till kommissionen. EESK vill närmare klargöra att – i förekommande fall – uppskattningen av mängden sjöfolk som sannolikt kommer att anställas endast kommer att vara ett av kriterierna i beslutsprocessen för erkännande av ett nytt tredjeland och att det måste tillämpas på ett öppet sätt.

1.7 När det gäller förlängningen av tidsfristen för att fatta beslut om erkännande av nya tredjeländer från 18 månader till 24 månader, och upp till 36 månader under vissa omständigheter, ställer sig kommittén tveksam till om detta är rätt mekanism, eftersom förfarandet för ett land som uppenbart uppfyller alla krav skulle kunna förlängas i onödan. EESK begär därför att förfarandet ska slutföras så snabbt som det rimligtvis är möjligt, under förutsättning att det finns möjlighet att förlänga det med så lång tid som behövs, om det skulle krävas korrigerande åtgärder.

1.8 I syfte att säkerställa en lämplig användning av unionens resurser föreslår EESK att man ändrar artikel 20 så att bestämmelserna om återkallelse av erkännandet av ett tredjeland också gäller de tredjeländer som inte har tillhandahållit ett väsentligt antal befälhavare och befäl under de senaste fem åren. Kommittén vill förtydliga att det slutliga beslutet om att återkalla eller inte återkalla ett erkännande även fortsättningsvis kommer att ligga hos medlemsstaterna enligt de ordinarie förfarandena i COSS, och att dessa förfaranden ska lämna utrymme för att beakta relevanta uppgifter från medlemsstaterna.

1.9 Eftersom man inte får äventyra sjösäkerheten rekommenderar kommittén att de tredjeländer som tillhandahåller ett begränsat antal befälhavare och befäl till EU:s flotta inte ska undergå ett förfarande för ny bedömning som är mindre strikt än det förfarande som andra länder undergår.

1.10 Förutom de föreslagna ändringarna av ändringsförfarandet (artikel 27), enligt vilket kommissionen ges befogenhet att ändra direktiv 2008/106/EG genom delegerade akter, uppmanar EESK medlemsstaterna att vidta tidiga åtgärder för att genomföra ändringarna så att man eliminerar det behov av förlängningar och perioder av pragmatisk tolkning som tidigare har blivit nödvändiga på grund av passivitet från flaggstaternas sida.

2. Bakgrund

2.1 EU-lagstiftningen om utbildning och certifiering av sjöfolk grundas huvudsakligen på internationella minimikrav som fastställs i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konvention om normer för utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen), i dess ändrade lydelse.

2.2 Förutom att STCW-konventionen har integrerats på EU-nivå genom direktiv 2008/106/EG, i dess ändrade lydelse, innehåller EU-lagstiftningen en gemensam kostnadseffektiv EU-mekanism för erkännande av systemen för utbildning och certifiering av sjöfolk från tredje land. Denna mekanism är utformad på ett sådant sätt att bedömning och ny bedömning av tredjeländers efterlevnad av STCW-konventionen utförs på ett centraliserat och enhetligt sätt, så att man undviker en situation där varje enskild medlemsstat måste utföra dem separat. Särskilt med tanke på att fler än 40 tredjeländer för närvarande erkänns på EU-nivå i detta syfte.

2.3 Genom direktiv 2005/45/EG innehåller EU-lagstiftningen även ett förenklat förfarande för erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstaterna. Detta direktiv syftar till att främja rörligheten för sjöfolk bland EU-flaggade fartyg, vilket skulle möjliggöra erkännande av certifikat som innehas av befälhavare och befäl utan ytterligare kompenserande åtgärder.

2.4 Ovan nämnda rättsliga ram syftar till att säkerställa en hög nivå av säkerhet för mänskligt liv till sjöss och till att skydda den marina miljön genom att minimera riskerna för olyckor till havs. Det finns en samsyn om att en förbättrad utbildning och certifiering av nyckelpersonalen ombord på EU-flaggade fartyg är av yttersta vikt för att uppnå detta mål.

2.5 Förslaget härstammar från kommissionens program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit) som bedömer i vilken omfattning de båda direktiven har uppfyllt målen. EESK konstaterar att den föreslagna ändringen är resultatet av en ingående utvärdering som inbegrep en omfattande undersökning genomförd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) (Study for the REFIT evaluation of Directives 2008/106/EC and 2005/45/EC, från september 2017⁽³⁾), ett offentligt samråd åtföljt av ett mer riktat samråd, samt särskilda workshoppar där medlemsstaterna deltog tillsammans med arbetsmarknadens parter, dvs. redare och fackföreningar som företrädar sjöfolk.

2.6 Resultaten från Refit-utvärderingen ansågs överlag vara positiva och man drog slutsatsen att EU-lagstiftningen hade bidragit till att få bort okvalificerade besättningar, öka rörligheten för sjöfolk inom EU och uppnå lika villkor mellan sjöfolk som utbildats inom EU och de som fått sin utbildning i tredjeländer.

2.7 Vissa brister identifierades dock vad gäller den rättsliga ramens ändamålsenlighet och proportionaliteten i vissa av dess krav. Syftet med kommissionens förslag är därför att mildra de brister som identifierats genom att förenkla och rationalisera den befintliga lagstiftningen. Mer konkret ansågs ytterligare insatser vara nödvändiga, bland annat följande:

- Säkerställa överensstämmelse med de senaste ändringarna av STCW-konventionen.
- Uppdatera definitionen av de certifikat som erkänns mellan medlemsstaterna genom en sammanslagning av direktiv 2005/45/EG och direktiv 2008/106/EG.
- Utforma kriterier för förnyat erkännande och ny bedömning av tredjeländer för ett effektivare utnyttjande av ekonomiska och mänskliga resurser.
- Fastställa prioriterade kriterier för ny bedömning av tredjeländer, med fokus på de länder som bidrar med mest arbetskraft, och samtidigt överväga att utvidga den förnyade bedömningscykeln till andra länder.
- Förlänga tidsfristen för erkännande av nya tredjeländer för att ge dessa länder tillräckligt med tid för att, vid behov, vidta och genomföra korrigerande åtgärder.

3. Sammanfattning av förslaget

3.1 Det övergripande syftet med förslaget är att förenkla och rationalisera den befintliga lagstiftningen. Detta omfattar i synnerhet följande:

- Kontinuerlig anpassning av den relevanta EU-lagstiftningen till STCW-konventionen.
- Förbättrad effektivitet och ändamålsenlighet i det centraliserade förfarandet för erkännande av tredjeländer.
- Ökad rättssäkerhet när det gäller ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstaterna.

3.2 Det centraliserade förfarandet för erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av tredjeländer kräver att betydande mänskliga och ekonomiska resurser ställs till förfogande av kommissionen, som i denna uppgift ska bistås av Europeiska sjösäkerhetsbyrån, för att dels utvärdera nya ansökningar om erkännande från medlemsstaterna, dels genomföra de regelbundna nya bedömningarna av redan erkända tredjeländer.

3.3 För att bättre utnyttja de tillgängliga resurserna föreslår kommissionen att man gör erkännandeprocessen mer öppen genom att tillåta den ansökande medlemsstaten att redogöra för sina skäl att lämna in en begäran om erkännande. Åtgärden består i att man inleder en diskussion mellan medlemsstaterna om behovet av att erkänna nya tredjeländer.

3.4 Kommissionen föreslår även prioriterade kriterier för ny bedömning av erkända tredjeländer på grundval av tanken att de tillgängliga resurserna ska omfördelas från länder som endast bidrar med ett litet antal sjöfolk till EU:s flotta, till de länder som tillhandahåller mest arbetskraft.

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

4. Allmänna kommentarer

4.1 EESK stöder kommissionens förslag om ändring av direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk, inklusive integreringen i dess tillämpningsområde av det förenklade förfarandet för ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstaterna, och om upphävande av direktiv 2005/45/EG.

4.2 EESK anser att detta är en nödvändig revidering eftersom det i hög grad finns utrymme för förbättring av den administrativa ramens effektivitet vad gäller systemet för ömsesidigt erkännande inom ramen för detta direktiv, för att möjliggöra en effektivare fördelning av kommissionens och Emsas ekonomiska och mänskliga resurser.

4.3 EESK välkomnar särskilt den tonvikt som kommissionen lägger vid den nivå av insyn som bör råda i behandlingen av ansökningar om erkännande av certifikat för sjöfolk från nya tredjeländer. EESK anser att den nya förfarandeåtgärd som gör det möjligt för den ansökande medlemsstaten att lägga fram skälen för att lämna in en begäran om erkännande är proportionerlig, öppen och kostnadseffektiv. Den ansökande medlemsstaten kommer fortfarande att ha möjlighet att unilateralt erkänna tredjelandet till dess att ett kollektivt beslut har fattats. Vid beslutsförfarandet som leder fram till erkännandet av ett tredjeland kommer man att göra en avvägning mellan behovet av insyn i fråga om att kontrollera och använda offentliga medel på ett bra sätt (kostnad som uppstått genom erkännandet) och syftet att upprätthålla konkurrenskraften inom EU-flottan (konkurrensfördel för EU-flottan genom att man anställer sjöfolk från relevant tredjeland).

4.4 EESK anser att EU-lagstiftningen om utbildning och certifiering av sjöfolk har bidragit till att tillgodose behoven på arbetsmarknaden för sjöfarten genom att underlätta tillgången till anställning ombord på EU-flaggade fartyg för befälhavare och befäl som har giltiga STCW-certifikat, oberoende av deras bosättningsort eller nationalitet. Det råder ingen tvekan om att sjöfarten bedrivs på en globaliserad arbetsmarknad, men EESK vill påminna om vikten av att EU gör stora investeringar i den inhemska sjöfartskompetensen för att säkerställa en kritisk massa av europeiskt sjöfolk som upprätthåller den europeiska sjöfartens konkurrenskraft och de maritima klustren i hela EU. På så sätt skapar man utsikter till högkvalificerade arbetstillfällen och givande karriärer till sjöss eller inom landbaserade verksamheter för i synnerhet unga européer, samtidigt som man upprätthåller eller till och med ökar andelen EU-sjöfolk i den globala arbetskraften till sjöss (sjöfolket i EU – för närvarande 220 000 personer – står för 18 % av sjöfolket globalt) ⁽⁴⁾.

4.5 Mot bakgrund av ovanstående uppmuntrar EESK medlemsstaterna att genomföra rekommendationerna i EU:s sjöfartsstrategi senast 2018 ⁽⁵⁾ samt de politiska rekommendationer som arbetsgruppen för sysselsättning och konkurrenskraft inom sjöfarten ⁽⁶⁾ har riktat till kommissionen när det gäller att stärka ändamålsenligheten och effektiviteten i utbildningen på området sjötransporter. EESK uppmanar särskilt kommissionen och EU:s medlagstiftare att beakta de rekommendationer som anges nedan i detta avsnitt.

4.6 Kommittén rekommenderar att man arbetar för att inrätta ett europeiskt forum där utbildningsinstituten, industrin, det bredare sjöfartsklustret och nationella sjöfartsmyndigheter deltar för att förbättra utbildningen av sjöfolk och därigenom deras anställningar, karriärutveckling och rörlighet. En av nätverkets huvudsakliga uppgifter skulle vara att utveckla europeiska vidareutbildningskurser för sjöfolk som går utöver de internationellt överenskomna miniminivåerna för utbildning av sjöfolk (som också går under benämningen "maritime certificates of excellence" (europeiska vidareutbildningskurser för sjöfart) eller "STCW+" ⁽⁷⁾). Sådan avancerad utbildning skulle göra det möjligt att skapa konkurrensfördelar för europeiskt sjöfolk genom att utrusta dem med färdigheter som går utöver vad som krävs på internationell nivå.

4.7 Mot bakgrund av ovanstående betonar EESK vikten av att utveckla framtidssäkrade utbildningspaket med särskild inriktning på utbildning inom kvalitetssäkring, grön kompetens och digital kompetens. Det senare är av yttersta vikt eftersom tekniken ombord, utbytet av informations- och kommunikationsdata och de landbaserade supportsystemen utvecklas snabbt. EESK anser att främjandet av avancerade färdigheter bör gå hand i hand med olika former av certifiering/märkning så att uppgraderingen av utbildningen för sjöfolk blir en värdefull tillgång för europeiskt sjöfolks karriärutvecklingsmöjligheter. Detta kommer i sin tur att öka sjöfartyrkenas attraktionskraft i EU, särskilt för kvinnor och unga, samtidigt som effektiviteten och kvaliteten hos sjöfartsverksamheten höjs, bland annat genom kontinuerlig innovation och minskade kostnader.

⁽⁴⁾ SWD (2016) 326 final.

⁽⁵⁾ COM(2009) 8 final.

⁽⁶⁾ Arbetsgruppen för sysselsättning och konkurrenskraft inom sjöfarten inrättades av kommissionens vice ordförande Siim Kallas och överlämnade sin rapport den 9 juni 2011.

⁽⁷⁾ COM(2009) 8 final.

4.8 I samma anda skulle det också vara lämpligt att överväga att utveckla ett nätverk av utbildningsinstitut för sjöfolk (Maritime Education and Training institutes) som uppfyller kvalitetskriterierna, för att ytterligare förbättra utbildningssystemet för sjöfolk i Europa. I detta syfte rekommenderar EESK att man hämtar inspiration från det europeiska nätverket för utbildningsinstitutioner med inriktning mot transport på inre vattenvägar, Edinna (Education Inland Navigation) som inrättades för att främja harmonisering och förbättring av läroplanerna. Plattformen har visat sig vara ett utmärkt redskap för att möjliggöra utbyte av kunskap och en samordnad strategi för utveckling av yrkeskompetens. Kommittén rekommenderar vidare att man för utbildningen av befälhavare och befäl inför en modell av Erasmus-typ för utbyte mellan utbildningsinstitutioner för sjöfolk i hela EU som är anpassad efter sektorns specifika villkor.

4.9 EESK efterlyser även en samordnad politisk insats av EU och medlemsstaterna till stöd för sjöfarten, som kämpar för att möta de utmaningar som digitaliseringen, automatiseringen och miljöanpassningen av sektorn innebär. EESK noterar att dessa utmaningar kan mötas på ett bättre sätt om man säkerställer ett EU-baserat utbildningssystem av hög kvalitet för sjöfolk som är framtidssäkrat. I detta avseende välkomnar EESK den nära förestående sjösättningen av det fyraåriga projektet SkillSea. Projektet kommer att främja samarbete mellan sektorn – inbegripet EU:s arbetsmarknadsparter på området sjöfartstransporter, ECSA (European Community Shipowners' Associations) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) – utbildningsinstitutioner och nationella myndigheter, med syftet att förbättra de nationella kursplanerna för utbildning av sjöfolk i EU.

5. Särskilda kommentarer

5.1 Kommittén välkomnar sammanslagningen av direktiv 2005/45/EG och direktiv 2008/106/EG, eftersom den anser att den gör genomförandet mer effektivt och sannolikt kommer att förtydliga och förenkla ramen för utbildning och certifiering av sjöfolk. Konsolideringen kommer särskilt att ta itu med problemet med den föråldrade definitionen av certifikat i direktiv 2005/45/EG och förtydliga och harmonisera definitionen av certifikat för sjöfolk som erkänns av medlemsstaterna. Det är av största vikt att säkerställa att definitionen av certifikat för sjöfolk uppdateras så att den stämmer överens med de nya definitioner som infördes 2012. Uppdateringen kommer sannolikt att öka rättssäkerheten i systemet för ömsesidigt erkännande mellan EU:s medlemsstater.

5.2 En ny artikel 5 b syftar till att inbegripa ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstater inom ramen för direktiv 2008/106/EG. EESK anser att detta tillägg är nödvändigt, eftersom det förtydligar vilka certifikat som ska erkännas ömsesidigt i syfte att göra det möjligt för sjöfolk som certifierats av en annan medlemsstat att arbeta ombord på fartyg som för en annan medlemsstats flagg.

5.3 EESK stöder fullt ut och uppmuntrar yrkesmässig rörlighet för att hjälpa befälhavare och befäl som certifierats i EU och fartygsägare i Europa att komma i kontakt med varandra på ett smidigare sätt. I detta avseende noterar EESK med tillfredsställelse att det enligt kommissionen ⁽⁸⁾ år 2015 fanns fler än 47 000 erkännanden av certifikat som ursprungligen utfärdats av en annan medlemsstat som var giltiga i EU, vilket motsvarar omkring 25 % av det totala antalet befälhavare och befäl som finns tillgängliga för arbete ombord på EU-flaggade fartyg.

5.4 De siffror som anges ovan visar att systemet för ömsesidigt erkännande av certifikat för sjöfolk utfärdade av medlemsstater har gett uppmuntrande resultat när det gäller att främja rörlighet för sjöfolk bland EU-flaggade fartyg. EESK understryker vidare betydelsen av att kontinuerligt bidra till att skydda europeiska arbetstillfällen till sjöss, trygga framtiden för utbildningsinstitutioner för sjöfolk i EU och säkerställa de samlade sjöfartskunskaperna inom EU.

5.5 EESK stöder förslaget om en anpassning av direktiv 2008/106/EG till de senaste ändringarna i STCW-konventionen i syfte att undvika rättsliga inkonsekvenser i direktivet i förhållande till den internationella rättsliga ramen. En sådan anpassning kommer troligtvis att säkerställa ett harmoniserat genomförande på EU-nivå, hjälpa besättningar att förvärva nya färdigheter och kompetenser – i synnerhet utbildning och kvalifikationer för sjöfolk som arbetar ombord på passagerarfartyg och fartyg som omfattas av den internationella koden för fartyg som använder gaser eller andra bränslen med låga flampunkter (IGF-koden) och säkerhetskoden för fartyg som trafikerar polarvatten (polarkoden) – och samtidigt främja karriärutveckling.

5.6 EESK ifrågasätter en oproportionerlig användning av EU:s ekonomiska och mänskliga resurser för bedömning av nya tredjeländer som kanske inte kommer att kunna tillhandahålla ett betydande antal befälhavare och befäl. Därför stöder kommittén fullt ut kommissionens förslag att varje ny begäran som lämnas in av en medlemsstat om erkännande av ett tredjeland ska åtföljas av en analys som omfattar uppskattningar av antalet befälhavare och befäl som sannolikt anställs från

⁽⁸⁾ SWD(2017) 18 final.

det aktuella landet. Kommittén anser dessutom att det är ytterst viktigt att medlemsstaterna samråder med de nationella redarföreningarna och arbetstagarorganisationerna angående erkännandet av ett nytt tredjeland, innan de lämnar in sin begäran till kommissionen. EESK vill dock klargöra att – i förekommande fall – uppskattningen av mängden sjöfolk som sannolikt kommer att anställas endast kommer att vara ett av kriterierna i beslutsprocessen för erkännande av ett nytt tredjeland och att det måste tillämpas på ett öppet sätt.

5.7 EESK välkomnar att en medlemsstat som önskar lämna in en begäran om erkännande av ett nytt tredjeland enligt förslaget (artikel 19) måste lägga fram sina skäl för denna begäran och att dessa skäl ska diskuteras av medlemsstaterna. Kommittén anser att detta ytterligare kommer att effektivisera och förbättra användningen av de tillgängliga resurserna. EESK vill förtydliga att det slutgiltiga beslutet om att erkänna eller inte erkänna ett nytt tredjeland även fortsättningsvis kommer att ligga hos medlemsstaterna enligt det ordinarie förfarandet med kvalificerad majoritet i kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS). Kommittén välkomnar även att man har gjort det möjligt för medlemsstaterna att unilateralt erkänna ett tredjelands certifikat i väntan på resultatet av bedömningen. EESK stöder fullt ut en sådan möjlighet som erbjuder en proportionerlig och kostnadseffektiv lösning samtidigt som EU-flottans konkurrenskraft upprätthålls.

5.8 När det gäller förlängningen av tidsfristen för antagande av ett beslut om erkännande av ett nytt tredjeland från 18 månader till 24 månader, och till 36 månader under vissa omständigheter, anser EESK att den föreslagna åtgärden är motiverad under förutsättning att det finns ett tvingande behov för tredjelandet att genomföra korrigerande åtgärder. Kommittén ställer sig dock tveksam till om en förlängning av förfarandet för erkännande per automatik är rätt åtgärd, eftersom förfarandet för ett land som uppenbart uppfyller alla krav skulle kunna förlängas i onödan. EESK vill därför föreslå att målsättningen även fortsättningsvis ska vara att slutföra processen så snabbt som det rimligtvis är möjligt, under förutsättning att det finns möjlighet att förlänga förfarandet med så lång tid som behövs, om korrigerande åtgärder skulle behövas.

5.9 I den ändrade artikel 20 ska ett särskilt skäl läggas till om att återkalla erkännandet av ett tredjeland på grundval av att landet inte tillhandahållit något sjöfolk till EU:s flotta på minst fem år. Kommittén vill förtydliga att det slutliga beslutet om att återkalla eller inte återkalla ett erkännande även fortsättningsvis kommer att ligga hos medlemsstaterna enligt de ordinarie förfarandena i COSS, och att detta förfarande lämnar utrymme för att beakta relevanta uppgifter från medlemsstaterna. EESK stöder i princip översynen, men vill påpeka att argumentet fortfarande gäller om ett tredjeland inte tillhandahåller ett betydande antal, eller ens några, befälhavare och befäl, detta för att säkerställa en lämplig användning av resurserna. Mot denna bakgrund och helt i linje med förfarandena föreslår EESK att erkännandet av ett tredjeland ska kunna återkallas om det aktuella landet inte tillhandahåller ett betydande antal befälhavare och befäl under minst fem år.

5.10 EESK ifrågasätter logiken bakom ändringen av artikel 21, enligt vilken tidsintervallet för ny bedömning förlängs till upp till tio år på grundval av prioriteringskriterier. EESK inser att tredjeländer som tillhandahåller ett stort antal sjöfolk, utifrån en rent matematisk synvinkel, i teorin utgör ett större hot för den säkra driften av fartyg än de som tillhandahåller ett begränsat antal sjöfolk. Av ovan nämnda anledningar, och med utgångspunkt i att man inte får äventyra sjösäkerheten, rekommenderar kommittén att de tredjeländer som tillhandahåller ett begränsat antal befälhavare och befäl till EU:s flotta inte bör undergå ett mindre strikt bedömningsförfarande.

5.11 EESK stöder ändringen av artikel 25 a, som är nödvändig för att göra det möjligt att på ett öppet sätt använda den information som lämnats av medlemsstaterna om antalet intyg om erkännande av certifikat utfärdade av tredjeländer för återkallelse av erkännande och prioritering av den nya bedömningen av tredjeländer, i enlighet med artiklarna 20 och 21.

5.12 Kommittén är fullt medveten om att målet med tanke på sjöfartens globala natur måste vara att förhindra en konflikt mellan medlemsstaternas internationella åtaganden och deras åtaganden gentemot EU. För detta krävs en kontinuerlig anpassning av EU-ramen till STCW-konventionen, som gör det möjligt att upprätta lika villkor mellan EU och tredjeländer i genomförandet av den internationella ramen för utbildning och certifiering av sjöfolk. Mot bakgrund av ovanstående överväganden, och i händelse av framtida ändringar i STCW-konventionen, anser EESK att det är relevant att ge kommissionen befogenhet att genom delegerade akter göra ändringarna i syfte att säkerställa en smidigare och snabbare anpassning till ändringarna i STCW-konventionen och STCW-koden.

5.13 När det gäller ovanstående uppmanar EESK medlemsstaterna att vidta tidiga åtgärder för att genomföra ändringarna i syfte att eliminera det behov av förlängningar och perioder av pragmatisk tolkning som tidigare har blivit nödvändiga på grund av passivitet från flaggstaternas sida.

Bryssel den 12 december 2018.

Luca JAHIER
*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*
