

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy oraz uchylającej dyrektywę 2005/45/WE”

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

(2019/C 110/23)

Sprawozdawczyni: **Tanja BUZEK**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 11.6.2018 Rada, 6.6.2018
Podstawa prawna	Art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	20.11.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	12.12.2018
Sesja plenarna nr	539
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	201/3/6

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES w znacznej mierze popiera cele wskazane przez Komisję w jej wniosku dotyczącym zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE⁽¹⁾ w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy oraz uchylającym dyrektywę 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ w sprawie wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie. Uważa, że zmiany przewidziane w ramach regulacyjnych są konieczne, proporcjonalne i racjonalne pod względem kosztów.

1.2. EKES przyznaje, że obie dyrektywy przyczyniły się do poprawy kształcenia i szkolenia marynarzy pracujących na pokładach statków pływających pod banderą UE i mobilności zawodowej marynarzy certyfikowanych w UE, a zarazem uważa, że należy podjąć kolejny krok w tej dziedzinie. W związku z tym zaleca, by skorzystać z przeglądu dyrektywy 2008/106/WE do wezwania do szerszej europejskiej debaty z udziałem Komisji, państw członkowskich, instytucji szkoleniowych i sektora na temat sposobu dalszych inwestycji w europejskie zaplecze kwalifikacji morskich w celu zapewnienia zarówno konkurencyjności floty europejskiej, jak i zdolności tego sektora do tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy dla europejskich marynarzy i innych pracowników sektora morskiego.

1.3. W szczególności EKES zaleca dążenie do ustanowienia unijnego forum z udziałem instytucji szkoleniowych, sektora, szeroko rozumianego klastra morskiego i krajowych organów administracji morskiej, by ulepszyć szkolenie marynarzy oraz opracować europejskie morskie kursy podyplomowe, które wykraczałyby poza ustalony na forum międzynarodowym minimalny poziom wykształcenia marynarzy. Takie zaawansowane szkolenia mogłyby zapewnić przewagę konkurencyjną europejskim marynarzom przez wyposażenie ich w umiejętności wykraczające poza umiejętności wymagane na poziomie międzynarodowym oraz zwiększyć atrakcyjność zawodów związanych z żeglugą morską w UE, zwłaszcza w odniesieniu do kobiet i ludzi młodych.

1.4. EKES podkreśla znaczenie opracowania przyszłościowych pakietów edukacyjnych ze szczególnym naciskiem na szkolenie w zakresie zarządzania jakością, umiejętności ekologicznych i umiejętności cyfrowych oraz uważa, że wspieranie zaawansowanych umiejętności powinno iść w parze z formami certyfikacji/etykietowania.

1.5. EKES zaleca również utworzenie europejskiej sieci instytucji kształcenia i szkolenia morskiego, które spełniają kryteria jakości, tak by dalej poprawiać system kształcenia morskiego w Europie. Zaleca także wprowadzenie do systemu kształcenia kapitanów i oficerów modelu typu „Erasmus” umożliwiającego wymianę między instytucjami kształcenia i szkolenia morskiego w całej UE, dostosowanego do specyfiki tego sektora.

⁽¹⁾ Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33.

⁽²⁾ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 160.

1.6. W odniesieniu do odnowionego mechanizmu uznawania świadectw marynarzy wydanych przez państwa trzecie EKES uważa, że niezmiernie istotne jest, by przed przedłożeniem wniosku Komisji wnioskujące państwa członkowskie konsultowały się z krajowymi stowarzyszeniami armatorów i organizacjami związkowymi w sprawie potrzeby uznania nowego państwa trzeciego. Pragnie ponadto wyjaśnić, że jeżeli są one dostępne, szacunki dotyczące liczby marynarzy, którzy prawdopodobnie zostaną zatrudnieni, będą wyłącznie jednym z kryteriów przy podejmowaniu decyzji o uznaniu nowego państwa trzeciego i że należy je monitorować w przejrzysty sposób.

1.7. W odniesieniu do wydłużenia terminu wydania decyzji w sprawie uznania nowego państwa trzeciego z 18 do 24 miesięcy, a w niektórych przypadkach do 36 miesięcy, EKES wyraża obawy, czy jest to właściwy mechanizm, jako że procedura może zostać niepotrzebnie wydłużona wobec państwa, które w oczywisty sposób spełnia wszystkie wymogi. W związku z tym apeluje o zakończenie procedury w rozsądnym, możliwie jak najkrótszym czasie, przy zastrzeżeniu, że może ona trwać tak długo, jak będzie to konieczne, jeżeli wymagane będą działania naprawcze.

1.8. W celu zapewnienia właściwego wykorzystywania zasobów wspólnotowych, EKES proponuje, by zmienić art. 20 w taki sposób, by postanowienia dotyczące wycofania uznania państwa trzeciego miały zastosowanie również do tych państw trzecich, które nie zapewnią dużej liczby kapitanów i oficerów przez okres co najmniej pięciu lat. Pragnie wyjaśnić, że ostateczna decyzja w sprawie cofnięcia uznania bądź nie będzie leżeć w gestii państw członkowskich w ramach zwykłych procedur w COSS i że te procedury te pozostawiają swobodę rozważenia istotnych informacji przekazanych przez państwa członkowskie.

1.9. Jako że w zakresie bezpieczeństwa morskiego nie można pozwolić na kompromis, EKES zaleca, aby te państwa trzecie, które zapewniają ograniczoną liczbę kapitanów i oficerów flocie unijnej, nie podlegały mniej rygorystycznemu systemowi oceny od innych państw.

1.10. W uzupełnieniu do zaproponowanych zmian do procedury wprowadzania zmian (art. 27), która stanowi, że Komisja jest uprawniona do zmiany dyrektywy 2008/106/WE w drodze aktów delegowanych, EKES wzywa państwa członkowskie do wczesnego podjęcia działań w celu wdrożenia zmian, tak aby wyeliminować potrzebę stosowania wydłużenia i okresów pragmatycznej interpretacji, które były konieczne w związku z brakiem działania państwa bandery we wcześniejszych przypadkach.

2. Kontekst

2.1. Przepisy Unii w zakresie kształcenia i wyszkolenia marynarzy oraz wydawania im świadectw opierają się głównie na minimalnych wymogach międzynarodowych nałożonych przez Konwencję Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencję STCW), z późniejszymi zmianami.

2.2. Konwencja STCW została włączona do prawodawstwa UE za pośrednictwem dyrektywy 2008/106/WE z późniejszymi zmianami. Oprócz tego ramy prawne UE przewidują racjonalny pod względem kosztów wspólny unijny mechanizm uznawania systemów w zakresie kształcenia i wyszkolenia marynarzy z państw trzecich oraz wydawania im świadectw. Mechanizm ten został zaprojektowany w taki sposób, aby ocena i ponowna ocena przestrzegania przez państwa trzecie postanowień konwencji STCW odbywały się w sposób scentralizowany i zharmonizowany, co pozwala zapobiec konieczności przeprowadzania ich indywidualnie przez każde państwo członkowskie. Ma to tym większe znaczenie, że obecnie istnieje ponad 40 państw trzecich uznanych w tym celu na szczeblu UE.

2.3. Ramy prawne obejmują również uproszczoną procedurę uznawania świadectw marynarzy wydanych przez państwa członkowskie, wprowadzoną przez dyrektywę 2005/45/WE. Dyrektywa ta miała sprzyjać mobilności marynarzy UE na statkach pływających pod banderą państw UE, umożliwiając uznawanie świadectw posiadanych przez kapitanów i oficerów bez żadnych dalszych środków dostosowawczych.

2.4. Wyżej wymienione ramy prawne mają na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego przez ograniczenie do minimum ryzyka wypadków na morzu. W powszechnym przekonaniu dla osiągnięcia takiego celu ogromne znaczenie ma wzmocnienie kształcenia i wyszkolenia kluczowych członków załogi na statkach pływających pod banderą państw UE oraz wydawania im świadectw.

2.5. Opiniowany wniosek jest efektem realizowanego przez Komisję programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT), w ramach którego oceniono, w jakim stopniu obie dyrektywy osiągnęły swoje cele. EKES zauważa, że proponowana zmiana jest wynikiem dogłębnej oceny, która zawiera kompleksowe badanie przeprowadzone przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) (Badanie dotyczące oceny REFIT dyrektyw 2008/WE i 2005/45/WE z września 2017 r. ⁽³⁾), konsultacje publiczne, którym towarzyszyły bardziej ukierunkowane konsultacje, a także specjalne warsztaty z udziałem państw członkowskich wraz z partnerami społecznymi tego sektora, a mianowicie armatorami i związkami zawodowymi reprezentującymi marynarzy.

2.6. Wyniki oceny REFIT uznano za ogólnie pozytywne i stwierdzono, że przepisy Unii przyczyniły się do wyeliminowania niespełniających norm załóg, zwiększenia mobilności marynarzy w Unii i osiągnięcia równych szans dla marynarzy wyszkolonych w UE i marynarzy wyszkolonych w państwach trzecich.

2.7. Jednakże ocena ta wykazała pewne niedociągnięcia w zakresie skuteczności ram regulacyjnych i proporcjonalności niektórych wymogów. Celem wniosku Komisji jest zatem usunięcie wykazanych niedociągnięć przez uproszczenie i usprawnienie obowiązujących przepisów. Konkretnie uznano, że konieczna jest kolejna interwencja regulacyjna w celu:

- zapewnienia zgodności z ostatnimi zmianami w konwencji STCW,
- zaktualizowania definicji świadectw uznawanych między państwami członkowskimi przez połączenie dyrektywy 2005/45/WE z dyrektywą 2008/106/WE,
- opracowania kryteriów dotyczących uznawania nowych państw trzecich/ponownej oceny państw trzecich w celu bardziej efektywnego wykorzystania zasobów finansowych i ludzkich,
- ustanowienia priorytetowych kryteriów ponownej oceny państw trzecich, ze szczególnym uwzględnieniem państw, z których wielu marynarzy zostaje zatrudnionych we flocie unijnej, przy jednoczesnym rozważeniu wydłużenia cyklu ponownej oceny w odniesieniu do pozostałych państw,
- wydłużenia terminu uznania nowych państw trzecich, aby zapewnić tym państwom wystarczająco dużo czasu na przyjęcie i wdrożenie działań naprawczych, jeśli zajdzie taka potrzeba.

3. Streszczenie wniosku

3.1. Ogólnym celem wniosku jest uproszczenie i usprawnienie obowiązujących przepisów. W szczególności cel ten obejmuje:

- zapewnienie ciągłego dostosowywania odpowiednich przepisów Unii do konwencji STCW,
- zwiększenie skuteczności i efektywności scentralizowanego mechanizmu uznawania państw trzecich,
- zwiększenie pewności prawa w odniesieniu do wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydanych przez państwa członkowskie.

3.2. Scentralizowany mechanizm uznawania świadectw marynarzy wydanych przez państwa trzecie wymaga udostępniania przez Komisję – wspomaganą w tym zadaniu przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego – znacznych zasobów ludzkich i finansowych na potrzeby oceny wniosków o uznanie nowego państwa trzeciego złożonych przez państwa członkowskie oraz przeprowadzania okresowych ponownych ocen uznanych już państw trzecich.

3.3. Komisja proponuje, aby w celu lepszego wykorzystania dostępnych zasobów procedura uznawania była bardziej przejrzysta przez umożliwienie państwu członkowskiemu przedkładającemu wniosek przedstawienie powodów złożenia wniosku o uznanie. Środek ten polega na wprowadzeniu dyskusji między państwami członkowskimi na temat potrzeby uznania nowych państw trzecich.

3.4. Ponadto Komisja proponuje priorytetowe kryteria ponownej oceny uznanych państw trzecich w oparciu o pogląd, że dostępne zasoby powinny zostać przekierowane z państw, które zapewniają niewielką liczbę marynarzy do floty unijnej, do tych państw trzecich, z których wielu marynarzy zostaje zatrudnionych we flocie unijnej.

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

4. Uwagi ogólne

4.1. EKES popiera wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy – w tym włączenie do jej zakresu uproszczonej procedury wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydanych przez państwa członkowskie – oraz uchylecia dyrektywy 2005/45/WE.

4.2. EKES jest zdania, że jest to konieczna zmiana, ponieważ rzeczywiście istnieje możliwość zwiększenia efektywności ram administracyjnych dotyczących systemu wzajemnego uznawania w ramach wnioskowanej dyrektywy z myślą o zapewnieniu skuteczniejszego podziału zasobów finansowych i ludzkich Komisji i EMSA.

4.3. EKES ze szczególnym zadowoleniem przyjmuje nacisk, jaki Komisja kładzie na poziom przejrzystości, jaki należy zapewnić w procedurze rozpatrywania wniosków o uznanie świadectw marynarzy wydanych przez nowe państwa trzecie. Uważa ten nowy krok proceduralny, umożliwiający państwu członkowskiemu przedkładającemu wniosek przedstawienie powodów złożenia wniosku o uznanie, za proporcjonalny, przejrzysty i racjonalny pod względem kosztów. Państwa członkowskie przedkładające wnioski nadal będą miały możliwość jednostronnego uznania państwa trzeciego do czasu podjęcia wspólnej decyzji. Stąd proces decyzyjny prowadzący do uznania państwa trzeciego pozwoli zapewnić równowagę między potrzebą przejrzystości kontroli i właściwego wykorzystania pieniędzy publicznych – co stanowi koszt związany z uznaniem – a celem dotyczącym utrzymania konkurencyjności floty unijnej, tj. przewagi konkurencyjnej uzyskanej przez flotę unijną dzięki zatrudnieniu marynarzy z danego państwa trzeciego.

4.4. EKES uważa, że ramy regulacyjne UE w zakresie kształcenia i wykształcenia marynarzy oraz wydawania im świadectw przyczyniły się do zaspokajania potrzeb morskiego rynku pracy przez ułatwienie dostępu do zatrudnienia na statkach pływających pod banderą państw UE wszystkim kapitanom i oficerom posiadającym ważne świadectwo STCW, niezależnie od miejsca zamieszkania i obywatelstwa. Chociaż nie ulega wątpliwości, że transport morski działa na zglobalizowanym rynku pracy, EKES pragnie przypomnieć, jak ważne jest, aby UE inwestowała na szeroką skalę w swoje własne zaplecze kwalifikacji morskich, aby zapewnić masę krytyczną europejskich marynarzy, która pozwoli utrzymać konkurencyjność europejskiego transportu morskiego i kłastrów morskich w całej UE. Stwarza to perspektywę tworzenia miejsc pracy wymagających wysokich kwalifikacji oraz szanse na satysfakcjonującą karierę na morzu lub na lądzie w zawodach związanych z żeglugą, w szczególności dla młodych Europejczyków, przy jednoczesnym utrzymaniu, a nawet zwiększeniu udziału marynarzy UE w globalnych zasobach pracowników żeglugi morskiej (obecnych 220 000 marynarzy UE stanowi 18 % całkowitej liczby marynarzy na świecie)⁽⁴⁾.

4.5. W związku z powyższym EKES zachęca państwa członkowskie, by w celu zwiększenia skuteczności i wydajności systemu kształcenia w dziedzinie transportu morskiego ostatecznie wdrożyły zalecenia zawarte w unijnej strategii transportu morskiego do roku 2018⁽⁵⁾, a także zalecenia dotyczące polityki sformułowane przez grupę zadaniową ds. zatrudnienia i konkurencyjności w sektorze morskim (TFMEC)⁽⁶⁾ dla Komisji Europejskiej. W szczególności wzywa Komisję UE i współprawodawców do rozważenia zaleceń wymienionych poniżej w tej części opinii.

4.6. EKES zaleca dążenie do ustanowienia unijnego forum z udziałem instytucji szkoleniowych, sektora, szeroko rozumianego klastra morskiego i krajowych organów administracji morskiej, by ulepszyć szkolenie marynarzy, a w konsekwencji ich staże, rozwój kariery i mobilność. Jednym z głównych zadań tej sieci byłoby opracowanie europejskich morskich kursów podyplomowych, które wykraczałyby poza ustalony na forum międzynarodowym minimalny poziom wykształcenia marynarzy (zwane także „morskim świadectwem doskonałości” lub „STCW+”)⁽⁷⁾. Takie zaawansowane szkolenia mogłyby zapewnić przewagę konkurencyjną europejskim marynarzom przez wyposażenie ich w umiejętności wykraczające poza umiejętności wymagane na poziomie międzynarodowym.

4.7. W związku z powyższym EKES podkreśla znaczenie opracowania przyszłościowych pakietów edukacyjnych ze szczególnym naciskiem na szkolenie w zakresie zarządzania jakością, umiejętności ekologicznych i umiejętności cyfrowych. Ta ostatnia sprawa ma ogromne znaczenie ze względu na szybko zmieniające się technologie pokładowe, systemy ICT służące wymianie danych i systemy wsparcia lądowego. EKES uważa, że wspieranie zaawansowanych umiejętności powinno iść w parze z formami certyfikacji/etykietowania, tak aby podniesienie poziomu edukacji morskiej było cennym atutem, który pomoże europejskim marynarzom rozwijać ich perspektywy zawodowe. To z kolei zwiększy atrakcyjność zawodów związanych z żeglugą morską w UE, zwłaszcza w odniesieniu do kobiet i ludzi młodych, a zarazem poprawi wydajność i jakość eksploatacji statków, włączając w to stałe innowacje i redukcję kosztów.

⁽⁴⁾ SWD(2016) 326 final.

⁽⁵⁾ COM(2009) 8 final.

⁽⁶⁾ Grupa zadaniowa ds. zatrudnienia i konkurencyjności w sektorze morskim została ustanowiona przez wiceprzewodniczącego Komisji Siima Kallasa i przedstawiła swoje sprawozdanie w dniu 9 czerwca 2011 r.

⁽⁷⁾ COM(2009) 8 final.

4.8. Z tego samego względu wskazane byłoby rozważenie utworzenia europejskiej sieci instytucji kształcenia i szkolenia morskiego spełniających kryteria jakości, tak by dalej poprawiać system kształcenia morskiego w Europie. W tym celu EKES zaleca czerpanie inspiracji z europejskiej sieci placówek edukacyjnych zajmujących się żeglugą śródlądową – EDINNA (Education Inland Navigation) założonej w 2009 r. w celu promowania wyrównania do wyższego poziomu programów kształcenia i szkolenia. Platforma ta okazała się być doskonałym narzędziem umożliwiającym wymianę wiedzy fachowej i przyjęcie wspólnego podejścia do rozwoju kompetencji zawodowych. EKES zaleca ponadto wprowadzenie do systemu kształcenia kapitanów i oficerów modelu typu „Erasmus” umożliwiające wymianę między instytucjami kształcenia i szkolenia morskiego w całej UE, dostosowanego do specyfiki tego sektora.

4.9. Ponadto EKES wzywa do wspólnych wysiłków politycznych UE i państw członkowskich służących wsparciu sektora, starającego się sprostać wyzwaniom związanym z cyfryzacją, automatyzacją i konieczną ekologizacją transportu morskiego. Zauważa, że wyzwaniom tym można łatwiej sprostać przez zagwarantowanie zachowującego aktualność europejskiego systemu wysokiej jakości kształcenia i szkolenia morskiego. W związku z tym z zadowoleniem przyjmuje zbliżające się rozpoczęcie czteroletniego projektu SkillSea. Projekt ten przyczyni się do zacieśnienia współpracy między sektorem – włączając w to europejskich partnerów społecznych w transporcie morskim, Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF) – dostawcami usług edukacyjnych i szkoleniowych oraz władzami krajowymi w celu poprawy jakości programów kształcenia morskiego w Europie.

5. Uwagi szczegółowe

5.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że dyrektywy 2005/45/WE i 2008/106/WE zostały połączone, ponieważ uważa, że przełoży się to na zwiększenie skuteczności wdrażania i prawdopodobnie przyniesie poprawę przejrzystości i uproszczenie ram dotyczących wyszkolenia marynarzy i wydawania im świadectw. W szczególności konsolidacja ta będzie polegać na zaktualizowaniu przestarzałej definicji świadectw określonej w dyrektywie 2005/45/WE oraz doprecyzowaniu i dostosowaniu definicji świadectw marynarzy uznawanych przez państwa członkowskie. Aktualizacja definicji świadectw marynarzy jest rzeczywiście niezbędna w celu zapewnienia zgodności z nowymi definicjami wprowadzonymi w 2012 r. Aktualizacja taka prawdopodobnie spowoduje zwiększenie pewności prawa w systemie wzajemnego uznawania między państwami członkowskimi UE.

5.2. Nowy art. 5b ma na celu wprowadzenie do dyrektywy 2008/106/WE przepisu dotyczącego wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie. Zdaniem EKES-u przepis ten jest niezbędny, ponieważ doprecyzowuje, które świadectwa uznaje się wzajemnie w celu zezwolenia marynarzom, których świadectwa wydano w danym państwie członkowskim, na podjęcie pracy na statkach pływających pod banderą innego państwa członkowskiego.

5.3. EKES w pełni popiera mobilność marynarzy i zachęca do niej, jako że przyczynia się ona do sprawniejszego wyszukiwania z jednej strony europejskich armatorów przez kapitanów i oficerów, których świadectwa wydano w UE, a z drugiej – tychże kapitanów i oficerów przez europejskich armatorów. W związku z tym odnotowuje z zadowoleniem, że zgodnie z danymi Komisji⁽⁸⁾ w samym 2015 r. w Unii ważnych było ponad 47 000 potwierdzeń poświadczających dyplomy wydane początkowo przez inne państwo członkowskie, co stanowi około 25 % całkowitej liczby kapitanów i oficerów gotowych do pracy na pokładzie statków pływających pod banderą państw UE.

5.4. Wymienione wyżej dane wskazują, że system wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie przyniósł zachęcające wyniki pod względem wspierania mobilności marynarzy UE na statkach pływających pod banderą państw UE. EKES podkreśla ponadto wagę stałego przyczyniania się do ochrony europejskich miejsc pracy na morzu, zagwarantowania przyszłości instytucji kształcenia i szkolenia morskiego w całej UE oraz ochrony całości europejskiej specjalistycznej wiedzy morskiej.

5.5. EKES popiera wniosek dotyczący dostosowania dyrektywy 2008/106/WE do najnowszych zmian w konwencji STCW, aby uniknąć niespójności prawnej dyrektywy z międzynarodowymi ramami regulacyjnymi. Takie dostosowanie prawdopodobnie zagwarantuje zharmonizowane wdrożenie na poziomie UE oraz ułatwi załogom zdobywanie nowych umiejętności i kompetencji – w szczególności zgodnie z wymogami w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji marynarzy pełniących służbę na statkach pasażerskich i na statkach objętych zakresem kodeksów przyjętych przez IMO: Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF) i Międzynarodowego kodeksu eksploatacji statków na wodach polarnych (kodeks polarny) – jednocześnie wspierając rozwój kariery.

5.6. EKES kwestionuje nieproporcjonalne wykorzystanie unijnych zasobów finansowych i ludzkich do oceny nowych państw trzecich, które mogą nie zapewnić dużej liczby kapitanów i oficerów. Dlatego też w pełni popiera wniosek Komisji, aby każdemu nowemu wnioskowi o uznanie państwa trzeciego przedłożonemu przez państwo członkowskie towarzyszyła analiza obejmująca szacunkową liczbę oficerów i kapitanów z tego państwa, którzy mogą być zatrudnieni. Ponadto uważa,

⁽⁸⁾ SWD(2017) 18 final.

że niezmiernie istotne jest, aby przed przedłożeniem wniosku Komisji państwa członkowskie konsultowały się z krajowymi stowarzyszeniami armatorów i organizacjami związkowymi w sprawie potrzeby uznania nowego państwa trzeciego. Pragnie jednak wyjaśnić, że jeżeli są one dostępne, szacunki dotyczące liczby marynarzy, którzy prawdopodobnie zostaną zatrudnieni, będą wyłącznie jednym z kryteriów przy podejmowaniu decyzji o uznaniu nowego państwa trzeciego i że należy je monitorować w przejrzysty sposób.

5.7. Z uwagi na potrzebę zwiększenia skuteczności i lepszego wykorzystania dostępnych zasobów EKES z zadowoleniem zauważa, że zgodnie z wnioskiem (art. 19) państwo członkowskie zamierzające przedłożyć wniosek o uznanie nowego państwa trzeciego będzie musiało przedstawić powody złożenia wniosku, które zostaną przedyskutowane przez państwa członkowskie. EKES pragnie wyjaśnić, że ostateczna decyzja dotycząca uznania bądź nie nowego państwa trzeciego będzie spoczywać na państwach członkowskich w ramach normalnej procedury obejmującej głosowanie większością kwalifikowaną w Komitecie ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS). Ponadto z zadowoleniem przyjmuje fakt, że została przewidziana możliwość jednostronnego uznania przez państwo członkowskie świadectw wydanych przez państwa trzecie w trakcie oczekiwania na wynik oceny. Zdecydowanie popiera taką możliwość, ponieważ jest ona rozwiązaniem proporcjonalnym i racjonalnym pod względem kosztów, a jednocześnie pozwalającym utrzymać konkurencyjność floty unijnej.

5.8. W odniesieniu do wydłużenia terminu wydania decyzji w sprawie uznania nowego państwa trzeciego z 18 do 24 miesięcy, a w niektórych przypadkach do 36 miesięcy, EKES uważa proponowany środek za uzasadniony, o ile istnieje pilna potrzeba wdrożenia przez państwo trzecie działań naprawczych. Wyraża jednak obawy, czy automatyczne wydłużenie procedury uznawania jest właściwym mechanizmem, ponieważ może się zdarzyć, że zostanie ona niepotrzebnie wydłużona w odniesieniu do państwa, które w oczywisty sposób spełnia wszystkie wymogi. Sugeruje zatem, aby celem było nadal zakończenie tej procedury w rozsądnym, możliwie jak najkrótszym czasie, przy zastrzeżeniu, że może ona trwać tak długo, jak będzie to konieczne, jeżeli wymagane będą działania naprawcze.

5.9. W zmienionym art. 20 wprowadza się przepis dotyczący odrębnego powodu cofnięcia uznania państwa trzeciego, jeżeli z państwa tego przez okres co najmniej 5 lat żadni marynarze nie zostają zatrudnieni we flocie unijnej. EKES pragnie wyjaśnić, że ostateczna decyzja w sprawie cofnięcia uznania bądź nie spoczywa na państwach członkowskich w ramach zwykłych procedur w COSS i że procedura pozostawia swobodę uznania w zakresie rozważenia istotnych informacji przekazanych przez państwa członkowskie. Popierając zasadniczo zmianę, pragnie zauważyć, że z uwagi na potrzebę zapewnienia odpowiedniego wykorzystania zasobów argument ten ma zastosowanie niezależnie od tego, czy państwo trzecie nie zapewniło żadnych kapitanów i oficerów, czy też nie zapewniło dużej ich liczby. W tym kontekście, w pełni zgodnie z procedurami, EKES proponuje, by uznanie państwa trzeciego mogło zostać cofnięte w przypadku, gdy państwo trzecie nie zapewni dużej liczby kapitanów i oficerów przez co najmniej pięć lat.

5.10. EKES kwestionuje uzasadnienie zmiany wprowadzonej w art. 21, która przewiduje możliwość zwiększenia odstępów czasu między ponownymi ocenami do 10 lat w oparciu o priorytetowe kryteria. Rozumie, że ze ściśle matematycznego punktu widzenia państwa trzecie, które zapewniają dużą liczbę marynarzy, teoretycznie stanowią większe zagrożenie dla bezpiecznej eksploatacji statków niż te, które zapewniają ograniczoną liczbę marynarzy. Z wyżej wymienionych powodów i zakładając, że w zakresie bezpieczeństwa morskiego nie można pozwolić na kompromis, EKES zaleca, aby te państwa trzecie, które zapewniają ograniczoną liczbę kapitanów i oficerów flocie unijnej, nie podlegały mniej rygorystycznemu systemowi oceny.

5.11. EKES popiera zmianę wprowadzoną w art. 25a, ponieważ jest ona niezbędna w celu umożliwienia wykorzystywania, z zachowaniem przejrzystości, informacji przekazanych przez państwa członkowskie na temat liczby potwierdzeń poświadczających uznanie świadectw wydanych przez państwa trzecie na potrzeby cofnięcia uznania i ustalenia kolejności ponownej oceny państw trzecich, zgodnie z art. 20 i 21.

5.12. EKES jest w pełni świadomy, że biorąc pod uwagę globalny charakter żeglugi celem musi być zapobieżenie konfliktowi między zobowiązaniami międzynarodowymi państw członkowskich a ich zobowiązaniami unijnymi. Wymaga to stałego dostosowania europejskich ram prawnych do konwencji STCW, pozwalającego zapewnić równe warunki działania dla UE i państw trzecich przy stosowaniu międzynarodowych ram prawnych w zakresie kształcenia i wyszkolenia marynarzy oraz wydawania im świadectw. W świetle powyższych rozważań oraz w przypadku przyszłych zmian w konwencji STCW, EKES uważa, że istotne jest upoważnienie Komisji do wprowadzania zmian, w drodze aktów delegowanych, w celu zapewnienia płynności i szybszego dostosowywania do zmian w konwencji STCW i kodeksie STCW.

5.13. W związku z powyższym EKES wzywa państwa członkowskie do wczesnego podjęcia działań w celu wdrożenia zmian, tak aby wyeliminować potrzebę stosowania wydłużenia i okresów pragmatycznej interpretacji, które były konieczne w związku z brakiem działania państwa bandery we wcześniejszych przypadkach.

Bruksela, dnia 12 grudnia 2018 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
