



EUROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Odbor za ribarstvo

2013/0285(NLE)

18.3.2014

MIŠLJENJE

Odbora za ribarstvo

upućeno Odboru za zapošljavanje i socijalna pitanja

o prijedlogu Odluke Vijeća kojom se državama članicama odobrava, u interesu Europske unije, potpisivanje i/ili ratifikacija Međunarodne konvencije Međunarodne pomorske organizacije iz 1995. o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže osoblja na ribarskim brodovima (COM(2013)0595 – C7-xxxx/xxxx – 2013/0285(NLE))

Izvjestiteljica za mišljenje: Isabelle Thomas

PA_Leg_Consent

JUSTIFICATION SUCCINCTE

La Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (ou « convention STCW-F ») a été adoptée par l'OMI le 7 juillet 1995 à Londres en présence de 74 gouvernements, dont 22 des actuels États membres de l'UE. 4 États membres ont ratifié cette Convention pour le moment.

La convention STCW-F a pour objectif de garantir que le personnel travaillant à bord des navires de pêche est qualifié et apte au travail afin de limiter à un niveau minimum les risques pour la sécurité des personnes, des biens en mer, ou encore pour le milieu marin, durant les opérations à bord des navires de pêche. La pêche est l'activité professionnelle qui connaît le plus fort taux d'accidents et de mortalité au travail.

La Convention vise également à instaurer et maintenir un niveau de performance équitable dans le secteur de la pêche, en promouvant la formation professionnelle.

La présente décision a pour objectif d'autoriser les États membres à ratifier la Convention STCW-F en conformité avec les compétences exclusives de l'Union européenne en matière de reconnaissance des professions réglementées exercées par des ressortissants de l'Union à bord de navires de pêche. Toutefois cette autorisation est subordonnée au fait qu'en cas de conflit dans les relations entre États membres, c'est la législation de l'Union qui prévaut. Les États membres ayant déjà ratifié la Convention sont invités à remettre au secrétaire général de l'OMI une déclaration dans laquelle ils reconnaissent la prévalence de la législation de l'Union européenne.

La convention STCW-F ne s'applique qu'au personnel employé à l'exploitation des navires de pêche océanique d'une longueur **supérieure ou égale à 24 m** en eaux illimitées ou d'une longueur supérieure à 45 m en eaux limitées et des « **gros navires** » et ceux dont la puissance de l'appareil propulsif est supérieure ou égale à 750 kW.

La convention STCW-F introduit, outre des normes de formation et de certification, un certain nombre d'obligations réglementaires connexes qui s'appliquent aux administrations et aux armateurs. Les parties s'engagent à promulguer toutes lois et tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures pour donner à la convention son plein et entier effet.

Votre rapporteure constate que, globalement, la présente Convention contribuera à la prévention des risques, et à l'amélioration de la sécurité du secteur européen de la pêche.

Pour ces raisons, votre rapporteure propose que le Parlement donne son accord à l'autorisation de ratifier la Convention.

Odbor za ribarstvo poziva Odbor za zapošljavanje da kao nadležni odbor Parlamentu predloži davanje svoje suglasnosti.

Toutefois la commission de la pêche estime que les éléments suivants devraient être dûment pris en compte par la Commission européenne aussi bien à l'occasion des négociations internationales que dans la mise en œuvre de ses politiques:

a) La convention STCW–F ne spécifie pas les connaissances minimales requises pour les navires de pêche d'une longueur inférieure à 24 m. Alors que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) encourage les États signataires à adopter leurs propres lois en matière de formation et de normes de certification pour l'équipage de petits bateaux, et que la fréquence des accidents en mer est la plus forte dans ces segments de flotte, il y a lieu d'élargir le champ de cette Convention ou tout du moins d'adopter des dispositions réglementaires s'appliquant aux navires de moins de 24 mètres au niveau de l'Union européenne ;

b) La résolution 6 de la Convention qui traite « des gros navires » invite l'OMI à introduire des recommandations concernant les normes de formation applicables aux personnels de ce type de navires. Il a également été demandé au sous-comité des normes de formation et de veille (STW) de préciser ou de quantifier les termes « gros navires ». Il est à déplorer que les demandes de cette résolution ne soient toujours pas réalisées à ce jour;

c) Tandis que la réforme de la PCP touche à sa fin, il y a lieu de s'assurer que l'Union européenne se dote d'objectifs humains et sociaux ambitieux dans le cadre de cette politique. La Convention ne doit pas entraîner un nivellement vers le bas des standards actuels, en termes de sécurité et en matière de qualification des capitaines et des officiers. Elle se doit d'être un élément plancher pour le secteur des pêches, reconnue comme un ensemble de standards minimums. Afin de s'assurer d'une mise en œuvre uniforme et ambitieuse de cette Convention, il y a lieu de l'intégrer au droit communautaire, tout comme cela a été fait pour la convention STCW.

d) Alors que la formation constitue un des piliers de la sécurité en mer, il importe de faire également évoluer les droits des travailleurs en matière de conditions de vie et de travail à bord, ces éléments étant constitutifs de la prévention des risques en mer. Le temps de sommeil, les postes sécurisés, la charge de travail administratif et le travail de nuit sont de fait, pour ne citer que quelques exemples, des facteurs de risque. Ainsi, il est urgent que tout comme la convention du travail maritime (CTM) de l'OIT, la convention N°188 de l'OIT sur le travail dans la pêche soit ratifiée et intégrée au droit communautaire.

e) Au-delà des enjeux en termes de standards de formation et de droit du travail, il est nécessaire de rappeler que la qualité des équipements est également un facteur de sécurité. Les navires de pêche d'aujourd'hui sont en grande partie vétustes et obsolètes, ce qui contribue à rendre le secteur très accidentogène. En France (chiffres 2011) 46 accidents en mer ont été recensés, dont 32 concernaient des navires de pêche, et 1 marin sur 10 a été victime d'un accident du travail ; au Royaume Uni (chiffres 2011) 40 bateaux ont été victimes d'un accident, avec un total de 42 morts ; en Espagne (chiffres 2011), ont été recensés 91 accidents en mer, de quelles 28 bateaux de pêche¹. Certaines mesures de la politique commune des pêches comme les plans de sortie de flotte ou les effets de seuil ont engendré

¹ European Maritime Safety agency – Members States Annual Reports, 2012
<http://emsa.europa.eu/annual-reports.html>

une flotte inadaptée du point de vue hydrodynamique avec des espaces de vie à bord souvent très réduits. La flotte européenne a en moyenne plus de 20 ans et continue de vieillir. Des évolutions structurelles seront nécessaires pour faire coexister la gestion durable de la ressource avec ce métier du 21ème siècle

REZULTAT KONAČNOG GLASOVANJA U ODBORU

Datum usvajanja	18.3.2014
Rezultat konačnog glasanja	+: 17 -: 0 0: 0
Zastupnici nazočni na konačnom glasanju	Antonello Antinoro, Alain Cadec, Chris Davies, Pat the Cope Gallagher, Isabella Lövin, Gabriel Mato Adrover, Maria do Céu Patrão Neves, Crescenzo Rivellini, Ulrike Rodust, Raül Romeva i Rueda, Struan Stevenson, Isabelle Thomas, Nils Torvalds, Jarosław Leszek Wałęsa
Zamjenici nazočni na konačnom glasanju	Jean-Paul Bisset, Jens Nilsson, Mario Pirillo