



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

*Komisja Rybołówstwa*

**2013/0285(NLE)**

18.3.2014

## **OPINIA**

Komisji Rybołówstwa

dla Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

w sprawie projektu decyzji Rady upoważniającej państwa członkowskie do podpisania lub ratyfikacji, w interesie Unii Europejskiej, Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich Międzynarodowej Organizacji Morskiej z 1995 r.  
(COM(2013)0595 – C7-xxxx/xxxx – 2013/0285(NLE))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Isabelle Thomas

PA\_Leg\_Consent

## ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich (zwana też konwencją STCW-F) została przyjęta przez IMO dnia 7 lipca 1995 r. w Londynie, w obecności przedstawicieli 74 rządów, w tym 22 rządów obecnych państw członkowskich UE. Konwencję ratyfikowały dotychczas cztery państwa członkowskie.

Celem konwencji STCW-F jest zapewnienie odpowiedniego poziomu kwalifikacji i sprawności do wykonywania zawodu załóg statków rybackich w celu ograniczenia do minimum zagrożenia dla bezpieczeństwa osób, mienia na morzu i środowiska morskiego podczas operacji na statkach rybackich. Rybołówstwo jest działalnością zawodową, w której odnotowuje się najwyższy odsetek wypadków i zgonów przy pracy.

Konwencja ma także na celu stworzenie i utrzymanie równych szans w sektorze rybołówstwa poprzez wspieranie kształcenia zawodowego.

Celem niniejszej decyzji jest zezwolenie państwom członkowskim na ratyfikowanie konwencji STCW-F w zgodzie z wyłącznymi kompetencjami Unii Europejskiej w dziedzinie uznawania zawodów regulowanych wykonywanych przez obywateli UE na statkach rybackich. Jednakże zezwolenie to podlega zasadzie, iż w przypadku konfliktu pomiędzy państwami członkowskimi nadrzędne jest prawo Unii. Państwa członkowskie, które ratyfikowały już konwencję, zobowiązane są do złożenia na ręce sekretarza generalnego IMO oświadczenia, w którym uznają nadrzędność prawa Unii Europejskiej.

Konwencja STCW-F nie ma zastosowania do personelu zatrudnionego na poławiających na oceanach statkach rybackich o długości 24 m lub większej na wodach nieograniczonych lub o długości przekraczającej 45 m na wodach ograniczonych oraz do „dużych statków” i statków o mocy napędowej 750 kW lub większej.

Oprócz standardów w zakresie wykszolenia i wydawania świadectw konwencja STCW-F wprowadza pewną liczbę związanych z nimi zobowiązań prawnych, które mają zastosowanie do organów administracji i armatorów. Strony zobowiązują się do wprowadzenia wszystkich przepisów ustawowych i wszystkich dekrétów, nakazów i rozporządzeń oraz do podjęcia wszelkich innych kroków w celu pełnego wdrożenia konwencji.

**Sprawozdawczyni Komisji Rybołówstwa stwierdza, że – z ogólnego punktu widzenia konwencja** w obecnej formie przyczyni się do zapobiegania zagrożeniom oraz do poprawy bezpieczeństwa europejskiego sektora rybołówstwa.

Z powyższych względów sprawozdawczyni proponuje, by Parlament wyraził zgodę na ratyfikację konwencji.

\*\*\*\*\*

Komisja Rybołówstwa zwraca się do Komisji Zatrudnienia, właściwej dla tej sprawy, o zaproponowanie, by Parlament wyraził zgodę.

Komisja Rybołówstwa uważa jednak, że następujące elementy powinny zostać odpowiednio uwzględnione przez Komisję Europejską zarówno przy okazji negocjacji międzynarodowych, jak i przy wprowadzaniu swojej polityki:

a) konwencja STCW-F nie określa poziomu podstawowej wiedzy wymaganej w przypadku statków rybackich o długości nieprzekraczającej 24 m; podczas gdy Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) zachęca państwa-sygnatariuszy do przyjęcia własnych przepisów w zakresie szkoleń i standardów dotyczących wydawania świadectw w przypadku załóg małych statków, które są segmentem floty odnotowującym największą liczbę wypadków na morzu, konieczne jest rozszerzenie zakresu niniejszej konwencji lub przynajmniej przyjęcie przepisów prawnych mających zastosowanie na szczeblu Unii Europejskiej do statków o długości nieprzekraczającej 24 m;

b) w rezolucji 6 konwencji, w której mowa o „dużych statkach”, zwrócono się do IMO o wprowadzenie zaleceń odnoszących się do standardów szkoleń mających zastosowanie do personelu zatrudnionego na tego rodzaju statkach; zwrócono się również do podkomisji ds. standardów wyszkolenia i pełnienia wachty (STW) o sprecyzowanie lub wyjaśnienie terminu „duże statki”; należy ubolewać nad faktem, że wnioski zawarte w tej rezolucji nie zostały dotąd zrealizowane;

c) chociaż reforma WPRyba dobiega końca, należy upewnić się, czy Unia Europejska wyznacza sobie ambitne cele ludzkie i społeczne w ramach tej polityki; konwencja nie może powodować obniżania poziomu obecnych standardów w odniesieniu do bezpieczeństwa oraz kwalifikacji kapitanów i oficerów; musi ona stanowić pułap odniesienia dla sektora rybołówstwa i być uznawana za zbiór minimalnych zasad; aby upewnić się, że wdrażanie konwencji przebiega w sposób jednolity i ambitny, należy zintegrować ją z prawem wspólnotowym, tak jak miało to miejsce w przypadku konwencji STCW;

d) wyszkolenie stanowi jeden z filarów bezpieczeństwa na morzu i dlatego należy zadbać również o prawa pracowników w zakresie warunków życia i pracy na pokładzie będące podstawowymi elementami zapobiegania zagrożeniom na morzu; czas snu, bezpieczne stanowiska pracy, obciążenie pracą administracyjną i praca w nocy są tylko kilkoma z wielu czynników ryzyka; trzeba więc w trybie pilnym ratyfikować i włączyć do prawa wspólnotowego konwencję MOP nr 188 o pracy w sektorze rybołówstwa, podobnie jak miało to miejsce w przypadku konwencji MOP o pracy na morzu (CTM);

e) obok wyzwań związanych ze standardami wyszkolenia i prawa pracy należy przypomnieć, że jakość wyposażenia także stanowi czynnik zapewniający bezpieczeństwo; eksploatowane dzisiaj statki rybackie są w większości przestarzałe i w złym stanie, co sprawia, że w sektorze rybołówstwa dochodzi do wielu wypadków; we Francji (dane z 2011 r.) odnotowano 46 wypadków na morzu, z których 32 dotyczyły statków rybackich, a co dziesiąty marynarz uległ wypadkowi przy pracy; w Wielkiej Brytanii (dane z 2011 r.) 40 statków uległo wypadkom, powodując łącznie 42 ofiary śmiertelne; w Hiszpanii (dane z 2011 r.) odnotowano 91 wypadków na morzu, z których 28 dotyczyło statków rybackich<sup>1</sup>. Niektóre

---

<sup>1</sup> Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu – roczne sprawozdania państw członkowskich, 2012 r.  
<http://emsa.europa.eu/annual-reports.html>

środki zapisane we Wspólnej Polityce Rybołówstwa, takie jak plany wycofywania statków czy efekty progowe, przyczyniły się do powstania floty nieprzystosowanej z punktu widzenia hydrodynamicznego, charakteryzującej się często bardzo ograniczoną przestrzenią życiową na pokładzie. Średni wiek floty europejskiej wynosi ponad 20 lat i nadal rośnie. Konieczne będą zmiany strukturalne, aby trwałe zarządzanie środkami mogło współistnieć z tym zawodem XXI wieku.

## WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

<b>Data przyjęcia</b>	18.3.2014
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 17 -: 0 0: 0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	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
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Jean-Paul Besset, Jens Nilsson, Mario Pirillo