

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималното ниво на обучение на морските лица“

COM(2011) 555 окончателен — 2011/0239 (COD)

(2012/C 43/16)

Докладчик: **д-р BREDIMA**

На 30 септември 2011 г. Съветът и на 28 септември 2011 г. Европейският парламент решиха, в съответствие с член 100, параграф 2 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2008/106/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималното ниво на обучение на морските лица“

COM(2011) 555 окончателен — 2011/0239 (COD).

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 23 ноември 2011 г.

На 476-ата си пленарна сесия, проведена на 7 и 8 декември 2011 г. (заседание от 7 декември), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 176 гласа „за“, 3 гласа „против“ и 10 гласа „въздържал се“.

1. Заключение и препоръки

1.1 По-доброто морско обучение е ключът към привлекателността на морските професии в ЕС и пътят към по-голяма безопасност и сигурност в морското дело. Познанията и опитът в морското дело са от стратегическа важност за запазване на водещата позиция на ЕС в морското дело в световен план.

1.2 ЕИСК подкрепя проектодирективата за привеждане на Директива 2008/106/ЕО относно минималното ниво на обучение на морските лица в съответствие с измененията от Манила (2010 г.) на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW) от 1978 г.

1.3 Приемането на предложената директива е от жизнено значение за държавите-членки на ЕС, тъй като от 2012 г. нататък обучението на морските лица ще се извършва по нови правила по отношение на уменията, професионалния профил, безопасността и признаването на свидетелствата в световен мащаб в резултат от влизането в сила на измененията от Манила на Конвенцията STCW.

1.4 ЕИСК не е съгласен с предложената формулировка на член 15, параграф 11 – „държавите-членки могат да разрешат или регистрират колективни споразумения, които позволяват изключения от изискваните часове за почивка [на морските лица]“. Директивата на ЕС не бива да се отклонява от формулировките в съществуващото международно и европейско законодателство, а именно Конвенция № 180 на МОТ, Морската трудова конвенция на МОТ (2006 г.) и Директива 1999/63/ЕО. Последната директива засяга организацията на работното време на морските лица и беше приета след дълги и трудни преговори между социалните партньори и резултатът от социалния диалог следва да се зачита от институциите на ЕС.

1.5 ЕИСК предлага да се конкретизира стандартният формат за записването на часовете за почивка и работното време в предложената директива. Стандартният формат би могъл да се основава на Насоките на ММО/МОТ за съставяне на таблици за работното време на морските лица и форматите за записване на работното време и почивките.

1.6 Въпреки че Конвенцията STCW ще влезе в сила на 1 януари 2012 г., ЕИСК отбелязва, че предложената директива няма да влезе в сила до юли 2012 г. поради подготвителните законодателни процедури в Съвета на ЕС и Парламента. ЕИСК насочва вниманието към факта, че ще възникнат проблеми с държавния пристанищен контрол извън ЕС във връзка с новото работно време на морските лица, и морските лица от ЕС няма да разполагат на ранен етап със свидетелства по STCW 2010. Необходимо е това да се изясни законодателно.

1.7 По отношение на оценяването на трети страни за целите на признаването на техните обучаващи институции и свидетелства, ЕИСК счита, че удължаването на сегашните три месеца до осемнадесет месеца е реалистично, предвид голямата натовареност на морските държави и липсата на ресурси в държавите без излаз на море.

1.8 ЕИСК счита за положително изискването държавите-членки на ЕС да предоставят на Европейската комисия за статистически анализ стандартизирана информация относно освидетелстването на морските лица.

1.9 ЕИСК предлага в предложената директива да се включи определение за матрос електромеханик в съответствие с разпоредбите на Конвенцията STCW.

1.10 ЕИСК призовава Комисията и държавите-членки да разгледат спешно обучението на морските лица за борба с пиратството, с оглед на нарастващия брой пиратски нападения в световен мащаб. Подобно обучение следва да се основава на най-добрите управленски практики на ООН и Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS).

2. Въведение

2.1 Ключът към доходоносните морски превози се крие в качеството на обучението на морските лица. Дори по време на икономически затруднения в световен мащаб морското обучение не бива да се разглежда като разход, а като инвестиция. Морското обучение е пътят към по-голяма безопасност и сигурност в морското дело.

2.2 Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенция STCW, 1978 г.), приета от Международната морска организация (ММО), се отнася основно до изискванията към обучението на командния състав. Първоначално STCW беше изменена през 1995 г. и след това през юни 2010 г. с измененията от Манила.

2.3 В предходни становища ⁽¹⁾ ЕИСК подчерта значението на европейските знания и опит в морското дело, съответствието на директивите на ЕС с Конвенцията STCW и на подобряването на морското обучение като едно от основните действия за привличане на млади хора за кариера в морското дело (конференция на тема „Повишаване на привлекателността на морските професии в ЕС“, организирана от ЕИСК на 11 март 2010 г.). За ЕС е от жизнено значение да запази своите 250 000 морски лица, защото ако те бъдат загубени, останалите над два милиона души, които работят в морския клъстер в ЕС, също ще загубят работата си. Следователно подобреното морско обучение е от стратегическо значение за запазването на водещата позиция на ЕС в морското дело в световен мащаб.

2.4 Проектодирективата за изменение на Директива 2008/106/ЕО има две цели - първо, да се въведат в законодателството на ЕС международните правила посредством въвеждане в законодателството на преразгледаната Конвенция STCW (ММО, 1978 г.), приета на конференцията в Манила (2010 г.), и второ, да се установят изисквания държавите-членки да предоставят информация относно свидетелствата и да се удължи срокът за признаване на образователните системи на трети страни. Новите

международни стандарти ще се прилагат от 1 януари 2012 г. Предложеният срок за прилагане на равнище ЕС е 31 декември 2012 г. Крайният резултат ще бъде да се осигури еднакво прилагане на преразгледаната STCW от държавите-членки на ЕС и да се гарантира, че морските лица, работещи на кораб под флага на ЕС и притежаващи свидетелства, издадени от страни извън ЕС, са преминали подходящо обучение.

3. Общи бележки

3.1 От 2012 г. нататък обучението на морски лица ще се води по нови правила по отношение на уменията, професионалният профил, безопасността и сертифицирането. Обучението и сертифицирането са от особено значение за морската безопасност, тъй като вероятността да се случи инцидент при неподходящо обучение и липса на подходящо свидетелство е по-голяма. Конвенцията STCW на ММО е една от четирите водещи морски конвенции в света. Останалите три са: Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS), Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) и Морската трудова конвенция (MLC). Тъй като държавите-членки на ЕС са също и страни по Конвенцията, важно е международното и европейското законодателство да бъдат съгласувани. Тези изменения водят до по-високи стандарти по отношение на медицинската годност, годността за служба и злоупотребата с алкохол, както и до въвеждането на нови професионални длъжности като „квалифицирани матроси“ и „електромеханици“, обучение по сигурност за всички морски лица, по-опростени и по-разбираеми видове свидетелства. В проектодирективата се съдържат подобрения на процедурите (напр. комитология и признаване на училищата в трети страни) и изискването държавите-членки да предоставят статистическа информация за обучението на морски лица.

3.2 ЕИСК подкрепя предложението, което има за цел приваждане на Директива 2008/106/ЕО относно минималното ниво на обучение на морските лица в съответствие с измененията от Манила на Конвенцията STCW. Предлага се Европейската комисия да осигури по подходящ начин прилагането на Директивата SCTW от държавите-членки и да се защита Конвенцията STCW при оценяването на трети страни за целите на признаването на техните обучаващи институции и свидетелства. Въпреки че предложението до голяма степен представлява буквално въвеждане на измененията от Манила в законодателството на ЕС, с него се правят умерени промени в съществуващите европейски разпоредби относно признаването на свидетелствата на морските лица.

3.3 ЕИСК отбелязва, че Оперативната група по морска заетост и конкурентоспособност към Европейската комисия (ГД „Мобилност и транспорт“, юли 2011 г.) направи предложения за прилагането в законодателството на ЕС на Споразумението от Манила към Конвенцията SCTW. Стандартизирането на обучението на световно равнище дава възможност на европейските кораби да разполагат с добре обучени морски лица, независимо от мястото, където екипажите са били обучавани. Както посочи комисарят по транспорта Kallas, „тъй като морският транспорт е глобален отрасъл, изключително важно е да приемем международни минимални стандарти за обучение“.

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

3.4 В своето становище относно Бялата книга за транспорта (станoviще относно „Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“, CESE 1607/2011 от 26 октомври 2011 г., докладчик г-н Coulon, съдокладчик г-н Bask), ЕИСК отбеляза, че „законодателството на ЕС следва да е в пълно съответствие с международното законодателство, по-специално с МLC на МОТ и с Международната конвенция за нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW) на Международната морска организация (ИМО)“.

3.5 Последните научни изследвания предоставят доказателства за наличието на тревожен проблем – измами при сертифицирането, по-специално сред редовия състав, на международния пазар на труда, което поставя под съмнение валидността на техните свидетелства. Нещо повече, голяма част от редовия състав от страни извън ЕС не може да компенсира евентуален недостиг на пазара на труда за редовия състав в ЕС поради културни различия, езикови проблеми и ограничения на заетостта⁽²⁾.

4. Специфични бележки

4.1 Член 15, параграф 9 (стандартизиран формат на записите на часовете за почивка)

4.1.1 В член 15, параграф 9 не се конкретизира стандартизиран формат за записите на часовете за почивка и работното време, каквито са длъжни да водят сега администрациите. Раздел А-VIII/1, параграф 7 от Конвенцията STCW, изменена със Споразуменията от Манила, се отнася до Насоките на ММО/МОТ за съставяне на таблици за работното време на морските лица и форматите за записване на работното време и почивките. Нещо повече, позоваване на стандартизиран формат за работното време и часовете за почивка е включено и в Регламент 2.3, Стандарт А2.3, параграфи 10 и 11 на Морската трудова конвенция на МОТ от 2006 г.

4.1.2 ЕИСК предлага в проектодирективата да се конкретизира стандартизираният формат за записите на часовете за почивка и работното време. Стандартизираният формат следва да се основава на Насоките на ММО/МОТ за съставяне на таблици за работното време на морските лица и форматите за записване на работното време и почивките.

4.2 Член 15, параграф 11 (часове за почивка)

4.2.1 В преразгледаният текст на член 15, параграф 11 се посочва, че „държавите-членки могат да разрешат или регистрират колективни споразумения, които позволяват изключения от изискваните часове за почивка“. Това представлява значително ограничаване на формулировката в съществуващото международно и европейско законодателство, по-конкретно преразгледаната Конвенция STCW и Конвенция № 180 на МОТ (а оттам и на Морската трудова конвенция).

4.2.2 Формулировката на член 15, параграф 11 се различава от текста на Директива 1999/63/ЕО от 21 юни 1999 г. относно

Споразумението за организацията на работното време на морските лица, сключено от Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност (ЕССА) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF). Подобни споразумения са резултат от дълги и трудни преговори между социалните партньори и крайният резултат от тези преговори е постигнато крехко равновесие. Всяко изменение или модификация на текста на споразумение между социални партньори следва да се извършва посредством дискусии и преговори между социалните партньори. Новата – стеснена – формулировка на член 15, параграф 11 не е получена след дискусия или преговори между социалните партньори. Тя е въведена от Европейската комисия без каквито и да било предварителни консултации със социалните партньори. ЕИСК призовава Комисията да зачита текста на Директива 1999/63/ЕО, отнасящ се до сключеното между социалните партньори Споразумение за организацията на работното време на морските лица.

4.3 Влизане в сила на новата директива

4.3.1 Измененията на Конвенцията STCW, приети в Манила, ще влязат в сила на 1 януари 2012 г. Въпреки това, като се има предвид обикновената законодателна процедура в Съвета на министрите и Европейския парламент, Европейската комисия предвижда, че „тъй като в този момент във времето (т.е. 1 януари 2012 г.) настоящото предложение все още не би било прието, е предвидено, че предложената директива следва да влезе в сила, веднага след като бъде публикувана в Официален вестник“.

4.3.2 Поради забавянето на приемането на директивата ще се стигне до правен парадокс, т.е. до конфликт между Споразумението STCW от Манила и преразгледаната Директива STCW, по-специално по отношение на датата на влизане в сила. Или на 1 януари 2012 г. държавите-членки няма да изпълнят международните си задължения, или пък - ако ратифицират Конвенцията - няма да изпълнят изискванията на съществуващата Директива STCW. Държавите-членки вероятно ще изчакат окончателния резултат от директивата преди да ратифицират Споразумението от Манила. Междувременно корабите, плаващи под флага на ЕС, ще продължат да търгуват с и от трети страни, които вече са ратифицирали Споразумението от Манила. Това би създавало сериозен проблем за корабите, плаващи под флага на ЕС, тъй като държавите под флага на ЕС все още няма да спазват разпоредбите на Споразумението от Манила.

4.3.3 ЕИСК насочва вниманието към факта, че ще възникнат проблеми с държавния пристанищен контрол извън ЕС, особено по отношение на новите разпоредби за часовете за почивка. Тази тревога е свързана с прилагането на новите изисквания за часовете за почивка. Следва да се признае, че някои кораби, плаващи под флага на ЕС, могат да имат проблеми с държавния пристанищен контрол в пристанища извън ЕС. Съществува възможност морските лица от ЕС да загубят своята конкурентоспособност, тъй като няма да разполагат със свидетелства STCW 2010 на ранен етап. Нещо повече, ще възникнат проблеми с валидността на свидетелствата и с въздействието върху продължителността на заверките, издавани от страни извън ЕС на морски лица от ЕС. В светлината на гореизложеното е необходимо това да се изясни законодателно.

(²) ОВ С 80, 3.4.2002 г., стр. 9-14.

4.4 Признаване на образователните системи и системите за сертифициране на трети страни

4.4.1 По отношение на оценяването на трети страни за целите на признаването на техните обучаващи институции и свидетелства, с предложението сегашният тримесечен срок се удължава на осемнадесет месеца. Някои държави-членки искат по-дълъг срок поради голямата натовареност, която произтича от това за морските държави (напр. Малта) или поради липсата на ресурси в държавите без излаз на море. ЕИСК отбелязва, че удължаването на срока е реалистично, за да се отчете голямата натовареност за морските държави.

4.5 Информационна система за STCW

4.5.1 Комисията се оплаква от наличие на неточни данни за свидетелствата. Тя предлага наличната в националните регистри информация да бъде обединена по хармонизиран и последователен начин. ЕИСК счита за положително изискването държавите-членки да предоставят за статистически цели на Европейската комисия стандартизирана информация за сертифицирането на морските лица. Използването на „Информационната система за STCW“ на ЕАМБ като платформа за събиране на исканата информация би помогнало на отрасъла да изчислява настоящото и бъдещото предлагане и търсене на морски лица.

4.6 Матрос електромеханик

4.6.1 Въпреки че проекторегламентът се позовава на Регламент III/7, определението за матрос електромеханик по смисъла на Регламент I/1 (36) не е добавено в новото предложение за директива.

4.6.2 ЕИСК предлага в проектодирективата да се включи определението за матрос електромеханик от Регламент I/1 (36) на Конвенцията STCW, което гласи: „Матрос електромеханик означава член на редовия състав, притежаващ квалификация в съответствие с разпоредбите на Регламент III/7 от Конвенцията“.

4.7 Обучение по борба с пиратството

4.7.1 ЕИСК очаква спешно да бъде въведено обучение на морските лица за борба с пиратството, предвид разрастването на явлението пиратство и последиците от това за морските лица. Затова Комитетът призовава Комисията да разгледа този въпрос с държавите-членки, като вземе предвид съответните разпоредби на Най-добрите управленски практики на ООН (за пиратството) и Международният кодекс за сигурност на корабите и пристанишните съоръжения (ISPS).

Брюксел, 7 декември 2011 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Staffan NILSSON