Evropský parlament
2019-2024

Výbor pro rybolov

2023/0172(COD)

19.9.2023

NÁVRH STANOVISKA

Výboru pro rybolov

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky
(COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Zpravodajka: Ana Miranda

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Tento návrh je součástí většího balíčku opatření zaměřených na posílení námořní bezpečnosti. Ačkoli další prvky balíčku zahrnují konkrétní změny pro odvětví rybolovu, je zřejmé, že směrnice o souladu s požadavky na stát vlajky má pro rybářské komunity stejně velký význam. Výhodné vlajky například způsobují velké problémy, pokud jde o bezpečnost, pracovní podmínky, sledovatelnost produktů rybolovu a rovné podmínky.

Balíček opatření v oblasti námořní bezpečnosti z roku 2009 byl z velké části reakcí na řadu námořních katastrof, mimo jiné na havárii tankeru Prestige u pobřeží Galicie v roce 2002. Tato havárie byla zcela bezprecedentní a měla ničivý dopad na mořský život, ptáky a širší prostředí. Vážně ovlivnila život všech, kteří se zabývají rybolovem, zejména pak těch, kteří se věnují pobřežnímu a drobnému rybolovu a lovu korýšů a měkkýšů.

Katastrofa rovněž poukázala na velké nedostatky v reakci španělské vlády, jak upozornil Parlament ve svém usnesení v této věci[1], a také na rozdíly v námořní bezpečnosti v celé EU. Parlament v té době vyjádřil vážné obavy ohledně výhodných vlajek, které však následně zčásti vyřešila směrnice o souladu s požadavky na stát vlajky z roku 2009.

Komise se domnívá, že členské státy směrnici z roku 2009 ve svém vnitrostátním právu obecně dobře provedly a že směrnice v odvětví námořní dopravy vytvořila rovnější podmínky. Nedokáže však držet krok s aktuálním vývojem na úrovni Mezinárodní námořní organizace (IMO) a stále v ní existují nesrovnalosti, pokud jde o inspekce a monitorování.

Cílem návrhu Komise je proto aktualizovat směrnici tak, aby více odpovídala normám IMO, harmonizovat inspekce a monitorování, podporovat digitální řešení a zlepšit spolupráci mezi orgány členských států. Cílem návrhu je rovněž zlepšit školení států vlajky.

Zpravodajka plně podporuje záměr Komise aktualizovat stávající legislativní režim a zajistit, aby byl i nadále plně v souladu s mezinárodními normami. Vítá rovněž kroky přijaté k většímu využívání digitálních technologií.

Upozorňuje však na nedávná usnesení, v nichž Evropský parlament i nadále vyjadřuje obavy, pokud jde o otázku výměny vlajky a výhodných vlajek.[2] To stále představuje hlavní problém pro životní prostředí a z hlediska rybolovu také pro ty, jejichž živobytí je na mořském prostředí závislé. Tyto názory se odrážejí také v širší občanské společnosti, například v Galicii, kde hnutí *Nunca Máis* po katastrofě tankeru Prestige soustavně bojuje za to, aby veškerá lodní doprava ve vodách EU splňovala normy IMO.

V Evropě leží několik nejrušnějších mezinárodních plavebních kanálů na světě a problematika lodí, které používají výhodnou vlajku a proplouvají citlivými mořskými oblastmi, jako je koridor Fisterra, je stále aktuální.

Potřeby jednotlivých, avšak velmi rozdílných vod, jako je Baltské moře, Středozemní moře a pobřeží Atlantiku, jsou odlišné. Všechny tyto oblasti však podporují komunity závislé na

[1] P5_TA(2004)0350
[2] Například usnesení P9_TA(2022)0356 a v prvním čtení návrhu FuelEU Maritime.

čistém mořském prostředí a všechny jsou závislé na řádně fungujícím systému námořní bezpečnosti. Stávající návrh by měl být součástí soustavného úsilí o zlepšení činnosti EU v oblasti ochrany pro nás životně důležitého mořského prostředí a také v oblasti hospodářství, potravinového zabezpečení a komunit závislých na rybolovu, akvakultuře a plodech moře.

Závěrem zpravodajka vyjadřuje politování nad zkráceným postupem, s nímž se Výbor pro rybolov musí vypořádat. Výbor měl nad balíčkem, který je pro odvětví rybolovu tak důležitý, v přiměřené lhůtě získat plný dohled.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro rybolov vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby vzal na vědomí:

Pozměňovací návrh 1

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) Bezpečnost námořní dopravy Unie a občanů, kteří ji využívají, a ochrana životního prostředí by měly být vždy zajištěny.	(1) Bezpečnost námořní dopravy Unie a občanů, kteří ji využívají, a ochrana životního prostředí by měly být vždy zajištěny. ***Vždy je třeba mít na paměti, že na ochraně mořského prostředí závisí nesčetné množství pracovních míst a pobřežních komunit.***

Or. en

Pozměňovací návrh 2

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Podle ustanovení Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982 (UNCLOS) a úmluv, jejichž depozitářem je IMO, odpovídají smluvní státy uvedených nástrojů za vyhlašování zákonů a nařízení a veškeré případné nezbytné kroky k tomu, aby se uvedené nástroje prováděly v plném	(2) Podle ustanovení Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982 (UNCLOS) a úmluv, jejichž depozitářem je IMO, odpovídají smluvní státy uvedených nástrojů za vyhlašování zákonů a nařízení a veškeré případné nezbytné kroky k tomu, aby se uvedené nástroje prováděly v plném

rozsahu, a tak z hlediska bezpečnosti života na moři a ochrany mořského prostředí byla loď způsobilá k zamýšlenému provozu.	rozsahu, a tak z hlediska bezpečnosti života na moři a ochrany mořského prostředí ***a lidí, jejichž obživa je na tomto prostředí závislá,*** byla loď způsobilá k zamýšlenému provozu.
	Or. en

Pozměňovací návrh 3

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Je třeba, aby námořní správy členských států měly možnost využívat k provádění svých závazků státu vlajky přiměřené zdroje, včetně kapacity pro technické rozhodování, odpovídající velikosti a typu jejich loďstva a na základě příslušných požadavků IMO. V zájmu zlepšení celkového kvalitativního výkonu lodí plujících pod vlajkou některého členského státu je rovněž nezbytné harmonizovat přísné a důkladné monitorování, včetně vypracování pravidel a přezkoumání koncepce, uznaných subjektů, které plní povinnosti státu vlajky jménem členských států.	(7) Je třeba, aby námořní správy členských států měly možnost využívat k provádění svých závazků státu vlajky přiměřené zdroje, včetně kapacity pro technické rozhodování, odpovídající velikosti a typu jejich loďstva a na základě příslušných požadavků IMO. ***Je třeba plně zohlednit správní orgány na nižší než celostátní úrovni členských států, které mají pravomoci v odvětví rybolovu, v souladu s právním řádem každého z těchto členských států.*** V zájmu zlepšení celkového kvalitativního výkonu lodí plujících pod vlajkou některého členského státu je rovněž nezbytné harmonizovat přísné a důkladné monitorování, včetně vypracování pravidel a přezkoumání koncepce, uznaných subjektů, které plní povinnosti státu vlajky jménem členských států.
	Or. en