Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
2019-2024

Επιτροπή Αλιείας

2023/0172(COD)

19.9.2023

ΣΧΕΔΙΟ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ

της Επιτροπής Αλιείας

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας
(COM(2023)272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Ana Miranda

PA_Legam

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η παρούσα πρόταση εντάσσεται σε μια ευρύτερη δέσμη μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα. Παρότι συγκεκριμένες αλλαγές στον τομέα της αλιείας περιλαμβάνονται σε άλλα στοιχεία της δέσμης, είναι σαφές ότι η οδηγία για το κράτος σημαίας έχει ζωτική σημασία για τις αλιευτικές κοινότητες. Οι σημαίες ευκαιρίας, για παράδειγμα, προκαλούν σημαντικά προβλήματα όσον αφορά την ασφάλεια, τις συνθήκες εργασίας, την ιχνηλασιμότητα των αλιευτικών προϊόντων και τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού.

Η δέσμη μέτρων του 2009 για την ασφάλεια στη θάλασσα αποτέλεσε σε μεγάλο βαθμό απάντηση σε μια σειρά θαλάσσιων καταστροφών, εκ των οποίων μια από τις χειρότερες ήταν το ναυάγιο του Prestige στα ανοικτά των ακτών της Γαλικίας το 2002. Η καταστροφή αυτή ήταν πρωτοφανής και είχε ολέθριες επιπτώσεις στη θαλάσσια ζωή, στα πτηνά και στο ευρύτερο περιβάλλον. Το αποτέλεσμα ήταν να υποστούν σοβαρό πλήγμα όλοι όσοι δραστηριοποιούνται στον τομέα της αλιείας, ιδίως στην παράκτια και στην μικρής κλίμακας αλιεία και στον τομέα των οστρακοειδών.

Η καταστροφή κατέστησε επίσης προφανείς σημαντικές ελλείψεις στην αντίδραση της ισπανικής κυβέρνησης – οι οποίες επισημάνθηκαν στο ψήφισμα του Κοινοβουλίου που εγκρίθηκε μετά το ναυάγιο[1] – καθώς και τις αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ σε ό,τι αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα. Το Κοινοβούλιο εξέφρασε την περίοδο εκείνη σοβαρές ανησυχίες όσον αφορά τις σημαίες ευκαιρίας, οι οποίες αμβλύνθηκαν με την οδηγία του 2009 για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η οδηγία του 2009 έχει γενικά μεταφερθεί με ορθό τρόπο στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών και ότι έχει δημιουργήσει πιο ισότιμους όρους ανταγωνισμού στον τομέα της ναυτιλίας. Ωστόσο, η οδηγία δεν συμβαδίζει πλήρως με τις εξελίξεις σε επίπεδο Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) και εξακολουθούν να υπάρχουν ανακολουθίες όσον αφορά τις επιθεωρήσεις και την παρακολούθηση.

Ως εκ τούτου, η πρόταση της Επιτροπής αποσκοπεί στο να επικαιροποιηθεί η οδηγία ώστε να συμμορφωθεί πληρέστερα με τα πρότυπα του ΔΝΟ, να εναρμονιστούν οι επιθεωρήσεις και η παρακολούθηση, να προωθηθούν ψηφιακές λύσεις και να βελτιωθεί η συνεργασία μεταξύ των αρχών των κρατών μελών. Στόχος της πρότασης είναι επίσης η βελτίωση της κατάρτισης του κράτους σημαίας.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης υποστηρίζει πλήρως τον στόχο της Επιτροπής να επικαιροποιήσει το ισχύον νομοθετικό καθεστώς και να διασφαλίσει ότι παραμένει πλήρως ευθυγραμμισμένο με τα διεθνή πρότυπα. Εκφράζει επίσης την ικανοποίησή της για τις προσπάθειες πληρέστερης υιοθέτησης των ψηφιακών τεχνολογιών.

Ωστόσο, επισημαίνει πρόσφατα ψηφίσματα στα οποία το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συνέχισε να εκφράζει ανησυχίες όσον αφορά το ζήτημα της μετανηολόγησης και των σημαιών

[1] P5_TA(2004)0350

ευκαιρίας[2]. Αυτό εξακολουθεί να αποτελεί μείζον ζήτημα για το περιβάλλον και, από την άποψη της αλιείας, για εκείνους των οποίων τα μέσα βιοπορισμού εξαρτώνται από το εν λόγω περιβάλλον. Οι απόψεις αυτές αντικατοπτρίζονται στην ευρύτερη κοινωνία των πολιτών, για παράδειγμα στη Γαλικία, όπου μέσω της πλατφόρμας *Nunca Máis* συνεχίζεται η εκστρατεία που ξεκίνησε μετά την καταστροφή του Prestige υπέρ της συμμόρφωσης κάθε ναυτιλιακής δραστηριότητας στα ύδατα της ΕΕ με τα πρότυπα του ΔΝΟ.

Ορισμένα από τα πλέον πολυσύχναστα διεθνή ναυτιλιακά κανάλια βρίσκονται στην Ευρώπη, ενώ εξακολουθεί να υφίσταται το ζήτημα των πλοίων που χρησιμοποιούν σημαίες ευκαιρίας κατά τον διάπλου σε ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές, όπως ο διάδρομος του Fisterra.

Οι ανάγκες ποικίλλουν μεταξύ των διαφόρων υδάτων, όπως η Βαλτική, η Μεσόγειος και οι ακτές του Ατλαντικού. Ωστόσο, όλες αυτές οι περιοχές στηρίζουν κοινότητες που εξαρτώνται από ένα καθαρό θαλάσσιο περιβάλλον – και όλες μαζί εξαρτώνται από την εύρυθμη λειτουργία ενός καθεστώτος ασφάλειας στη θάλασσα. Η παρούσα πρόταση θα πρέπει να αποτελέσει μέρος των συνεχιζόμενων προσπαθειών με στόχο τη βελτίωση του έργου της ΕΕ για την προστασία του ζωτικού θαλάσσιου περιβάλλοντός μας – καθώς και της οικονομίας, της επισιτιστικής ασφάλειας και των κοινοτήτων που εξαρτώνται από την αλιεία, την υδατοκαλλιέργεια και τα οστρακοειδή.

Τέλος, η συντάκτρια της γνωμοδότησης εκφράζει τη λύπη της για την κατακερματισμένη διαδικασία με την οποία βρέθηκε αντιμέτωπη η Επιτροπή Αλιείας. Δεδομένης της μεγάλης σημασίας της δέσμης για τον αλιευτικό κλάδο, θα έπρεπε να έχει δοθεί στην επιτροπή πλήρης εποπτεία εντός εύλογης προθεσμίας.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Αλιείας καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη της τα ακόλουθα:

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) Η ασφάλεια της ναυτιλίας στην Ένωση και των πολιτών που τη χρησιμοποιούν, καθώς και η προστασία του περιβάλλοντος, θα πρέπει να εξασφαλίζονται ανά πάσα στιγμή.	(1) Η ασφάλεια της ναυτιλίας στην Ένωση και των πολιτών που τη χρησιμοποιούν, καθώς και η προστασία του περιβάλλοντος, θα πρέπει να εξασφαλίζονται ανά πάσα στιγμή. ***Θα πρέπει επίσης να λαμβάνεται ανά πάσα στιγμή υπόψη ότι αναρίθμητες θέσεις εργασίας και παράκτιες κοινότητες***

[2] Για παράδειγμα, στο ψήφισμα P9_TA (2022) 0356 και κατά την πρώτη ανάγνωση της πρότασης πρωτοβουλίας «FuelEU Maritime».

εξαρτώνται από την προστασία του περιβάλλοντος.

Or. en

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(2) Βάσει των διατάξεων της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS) και των συμβάσεων για τις οποίες είναι θεματοφύλακας ο ΔΝΟ, τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη των πράξεων αυτών είναι υπεύθυνα για τη θέσπιση νόμων και κανονισμών και για τη λήψη κάθε άλλου μέτρου το οποίο ενδέχεται να είναι αναγκαίο προκειμένου να τεθούν πλήρως σε εφαρμογή οι εν λόγω πράξεις, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, από την άποψη της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τα πλοία είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζονται.	(2) Βάσει των διατάξεων της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS) και των συμβάσεων για τις οποίες είναι θεματοφύλακας ο ΔΝΟ, τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη των πράξεων αυτών είναι υπεύθυνα για τη θέσπιση νόμων και κανονισμών και για τη λήψη κάθε άλλου μέτρου το οποίο ενδέχεται να είναι αναγκαίο προκειμένου να τεθούν πλήρως σε εφαρμογή οι εν λόγω πράξεις, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, από την άποψη της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ***και εκείνων των οποίων τα μέσα βιοπορισμού εξαρτώνται από το εν λόγω περιβάλλον***, τα πλοία είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζονται.

Or. en

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Οι ναυτικές αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να είναι σε θέση να βασίζονται σε κατάλληλους πόρους, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας λήψης τεχνικών αποφάσεων, για την εφαρμογή των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας, ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του στόλου τους και με βάση τις	(7) Οι ναυτικές αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να είναι σε θέση να βασίζονται σε κατάλληλους πόρους, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας λήψης τεχνικών αποφάσεων, για την εφαρμογή των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας, ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του στόλου τους και με βάση τις

σχετικές απαιτήσεις του ΔΝΟ. Για να βελτιωθούν οι συνολικές ποιοτικές επιδόσεις των πλοίων που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, είναι επίσης αναγκαίο να εναρμονιστεί η αυστηρή και διεξοδική παρακολούθηση, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης κανόνων και της επανεξέτασης του σχεδιασμού, των αναγνωρισμένων οργανισμών που εκτελούν καθήκοντα κράτους σημαίας εξ ονόματος των κρατών μελών.

σχετικές απαιτήσεις του ΔΝΟ***. Θα πρέπει να ληφθούν πλήρως υπόψη οι αρχές σε υποεθνικό επίπεδο οι οποίες έχουν αρμοδιότητες στον τομέα της αλιείας, σύμφωνα με την έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους***. Για να βελτιωθούν οι συνολικές ποιοτικές επιδόσεις των πλοίων που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, είναι επίσης αναγκαίο να εναρμονιστεί η αυστηρή και διεξοδική παρακολούθηση, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης κανόνων και της επανεξέτασης του σχεδιασμού, των αναγνωρισμένων οργανισμών που εκτελούν καθήκοντα κράτους σημαίας εξ ονόματος των κρατών μελών.

Or. en