Parlamento Europeo
2019-2024

Comisión de Pesca

2023/0172(COD)

19.9.2023

PROYECTO DE OPINIÓN

de la Comisión de Pesca

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/21/CE, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento
(COM(2023)272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Ponente de opinión: Ana Miranda

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

La propuesta se integra en un paquete de medidas más amplio para el refuerzo de la seguridad marítima. Otros elementos del paquete implican modificaciones específicas para el sector pesquero, y también resulta evidente que la Directiva sobre el Estado de abanderamiento reviste una importancia vital para las comunidades pesqueras: los pabellones de conveniencia, por ejemplo, causan problemas importantes en materia de seguridad, condiciones de trabajo, trazabilidad de los productos de la pesca y condiciones de competencia equitativas.

El paquete de seguridad marítima de 2009 fue en gran medida una respuesta a una serie de catástrofes marinas, entre ellas la del Prestige, que tuvo lugar en 2002 frente a las costas de Galicia. Fue un desastre sin precedentes en cuanto a su naturaleza y tuvo un efecto devastador en la vida marina, las aves y el medio ambiente en general. Esto, a su vez, afectó gravemente a todas las personas dedicadas a la pesca, en particular a los pescadores de bajura y artesanales y al sector marisquero.

La catástrofe también puso de manifiesto importantes deficiencias en la respuesta del Gobierno español —señaladas en la Resolución del Parlamento posterior al accidente[1]— y disparidades dentro de la Unión en materia de seguridad marítima. En aquel momento, el Parlamento expresó su profunda preocupación por los pabellones de conveniencia, una situación remediada en cierta medida por la Directiva sobre las obligaciones del Estado de abanderamiento, de 2009.

La Comisión considera que, en general, esta Directiva de 2009 ha sido adecuadamente transpuesta por los Estados miembros y ha creado unas condiciones de competencia más equitativas en el sector del transporte marítimo. Sin embargo, no se ha mantenido plenamente al día respecto a los avances en el ámbito de la OMI, y sigue habiendo incoherencias en relación con las inspecciones y el control.

Por consiguiente, la propuesta de la Comisión tiene por objeto actualizar la Directiva con el fin de ajustarla más plenamente a las normas de la OMI, armonizar las inspecciones y el control, promover soluciones digitales y mejorar la cooperación entre las autoridades de los Estados miembros. La propuesta también tiene por objeto mejorar la formación en el Estado de abanderamiento.

La ponente apoya plenamente el objetivo de la Comisión de actualizar el actual régimen legislativo y garantizar que este se mantenga plenamente ajustado a las normas internacionales. También acoge con satisfacción los esfuerzos por adoptar de modo más completo las tecnologías digitales.

Sin embargo, también destaca resoluciones recientes en las que el Parlamento Europeo ha seguido expresando su preocupación por el reabanderamiento y los pabellones de conveniencia[2]. Esto sigue siendo un problema importante para el medio ambiente y, desde el punto de vista de la pesca, para quienes dependen de ese medio ambiente para su subsistencia. Estos puntos de vista se reflejan en el conjunto de la sociedad civil, por ejemplo en Galicia,

[1] P5_TA(2004)0350
[2] Por ejemplo, en la Resolución P9_TA (2022) 0356 y en la primera lectura de la propuesta FuelEU Maritime.

donde la plataforma «Nunca Máis» continúa haciendo campaña a raíz de la catástrofe del Prestige para que todo el transporte marítimo en aguas de la Unión cumpla las normas de la OMI.

Algunas de las rutas internacionales de navegación con mayor tráfico del mundo se encuentran en Europa, y los buques con pabellones de conveniencia que atraviesan zonas marinas sensibles como el corredor de Fisterra siguen constituyendo un problema.

Las necesidades varían entre aguas tan diversas como el Báltico, el Mediterráneo y la costa atlántica. No obstante, todas estas zonas proporcionan sustento a comunidades que dependen de un entorno marítimo limpio, y todas dependen de un régimen de seguridad marítima que funcione correctamente. La propuesta actual debe formar parte de un esfuerzo continuado por mejorar la labor protectora de la Unión respecto a nuestro vital entorno marino, así como a la economía, la seguridad alimentaria y las comunidades dependientes de la pesca, la acuicultura y el marisqueo.

Por último, la ponente lamenta el procedimiento truncado que ha tenido que afrontar la Comisión de Pesca. Tratándose de un paquete de tal importancia para el sector pesquero, la Comisión de Pesca debería haber recibido la posibilidad de ejercer una supervisión plena con unos plazos de tiempo razonables.

ENMIENDAS

La Comisión de Pesca pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que tome en consideración lo siguiente:

Enmienda 1

Propuesta de Directiva
Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) La seguridad del transporte marítimo de la Unión y de los ciudadanos que lo utilizan, así como la protección del medio ambiente, deben estar garantizados en todo momento.	(1) La seguridad del transporte marítimo de la Unión y de los ciudadanos que lo utilizan, así como la protección del medio ambiente, deben estar garantizados en todo momento. ***Además, debe tenerse siempre en cuenta que innumerables puestos de trabajo y comunidades costeras dependen de esta protección del medio ambiente.***

Or. en

Enmienda 2

Propuesta de Directiva
Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) De conformidad con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), de 1982, y de los Convenios depositados ante la OMI, corresponde a los Estados que son parte en dichos instrumentos la responsabilidad de promulgar las leyes y reglamentos, y tomar cualquier otra medida que sea necesaria para darles pleno cumplimiento, a fin de garantizar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana en el mar y de la protección del medio marino, un buque sea apto para el servicio al que se destina.	(2) De conformidad con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), de 1982, y de los Convenios depositados ante la OMI, corresponde a los Estados que son parte en dichos instrumentos la responsabilidad de promulgar las leyes y reglamentos, y tomar cualquier otra medida que sea necesaria para darles pleno cumplimiento, a fin de garantizar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana en el mar y de la protección del medio marino ***y de quienes dependen de dicho medio para su subsistencia***, un buque sea apto para el servicio al que se destina.

Or. en

Enmienda 3

Propuesta de Directiva
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) Las administraciones marítimas de los Estados miembros deben contar con recursos apropiados, entre ellos la capacidad de tomar decisiones técnicas, para atender sus obligaciones como Estado de abanderamiento, acordes con el tamaño y tipo de sus flotas y sobre la base de las prescripciones pertinentes de la OMI. Con el fin de mejorar la actuación cualitativa general de los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro, también es necesario armonizar la supervisión estricta y exhaustiva, lo que incluye la elaboración de normas y la revisión del diseño, de las organizaciones reconocidas que desempeñan funciones del Estado de	(7) Las administraciones marítimas de los Estados miembros deben contar con recursos apropiados, entre ellos la capacidad de tomar decisiones técnicas, para atender sus obligaciones como Estado de abanderamiento, acordes con el tamaño y tipo de sus flotas y sobre la base de las prescripciones pertinentes de la OMI. ***Se debe tener plenamente en cuenta a las Administraciones subnacionales con competencias en materia de pesca, con arreglo al ordenamiento jurídico de cada Estado miembro.*** Con el fin de mejorar la actuación cualitativa general de los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro, también es necesario armonizar

abanderamiento en nombre de los Estados miembros.	la supervisión estricta y exhaustiva, lo que incluye la elaboración de normas y la revisión del diseño, de las organizaciones reconocidas que desempeñan funciones del Estado de abanderamiento en nombre de los Estados miembros.

Or. en