Parlament Europejski
2019-2024

Komisja Rybołówstwa

2023/0172(COD)

19.9.2023

PROJEKT OPINII

Komisji Rybołówstwa

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery
(COM(2023)272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Ana Miranda

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Niniejszy wniosek jest częścią większego pakietu środków wzmacniających bezpieczeństwo morskie. Podczas gdy inne elementy pakietu obejmują konkretne zmiany w sektorze rybołówstwa, równie oczywiste jest, że dyrektywa w sprawie państw bandery ma zasadnicze znaczenie dla społeczności rybackich; na przykład tanie bandery powodują poważne problemy w zakresie bezpieczeństwa, warunków pracy, identyfikowalności produktów rybołówstwa i równych warunków działania.

Pakiet dotyczący bezpieczeństwa morskiego z 2009 r. był w dużej mierze odpowiedzią na szereg katastrof morskich – jedną z nich była w szczególności katastrofa Prestige u wybrzeży Galicji w 2002 r. Katastrofa ta miała bezprecedensowy charakter i druzgocący wpływ na życie morskie, ptactwo i środowisko w szerszym znaczeniu. To z kolei miało poważny wpływ na wszystkie podmioty zajmujące się rybołówstwem, w szczególności te zajmujące się rybołówstwem przybrzeżnym i tradycyjnym łodziowym rybołówstwem przybrzeżnym oraz działające w sektorze skorupiaków.

Katastrofa ta uwypukliła również poważne niedociągnięcia w reakcji rządu hiszpańskiego – podkreślone w rezolucji Parlamentu przyjętej w związku z katastrofą[1] – a także różnice w bezpieczeństwie morskim w całej UE. Parlament wyraził wówczas poważne obawy dotyczące tanich bander, a dyrektywa w sprawie wymogów dotyczących państw bandery z 2009 r. pozwoliła w pewnym stopniu zaradzić tej sytuacji.

Komisja uważa, że dyrektywa z 2009 r. została zasadniczo dobrze transponowana przez państwa członkowskie i stworzyła bardziej wyrównane warunki działania w sektorze żeglugi. Nie jest ona jednak w pełni aktualna w stosunku do zmian na szczeblu IMO i nadal występują niespójności w zakresie inspekcji i monitorowania.

Wniosek Komisji ma zatem na celu aktualizację dyrektywy w celu pełniejszego dostosowania jej do norm IMO, zharmonizowania inspekcji i monitorowania, promowania rozwiązań cyfrowych oraz usprawnienia współpracy między organami państw członkowskich. Wniosek ma również na celu udoskonalenie szkoleń państwa bandery.

Sprawozdawczyni w pełni popiera cel Komisji, jakim jest aktualizacja obecnego systemu legislacyjnego i zapewnienie jego pełnej zgodności z normami międzynarodowymi. Z zadowoleniem przyjmuje również dążenie do większego wykorzystania technologii cyfrowych.

Jednocześnie zwraca jednak uwagę na niedawne rezolucje, w których Parlament Europejski nadal wyraża zaniepokojenie kwestią zmiany bandery i tanich flag.[2] Wciąż stanowi to istotny problemem dla środowiska, a z punktu widzenia rybołówstwa – dla tych, których źródła utrzymania zależą od tego środowiska. Poglądy te znajdują odzwierciedlenie w szerzej pojętym społeczeństwie obywatelskim, na przykład w Galicji, gdzie platforma *Nunca Máis* nadal prowadzi kampanię w następstwie katastrofy Prestige, aby wszystkie statki pływające na wodach UE przestrzegały norm IMO.

[1] P5_TA(2004)0350
[2] Na przykład w rezolucji P9_TA(2022)0356 oraz w pierwszym czytaniu wniosku FuelEU Maritime.

W Europie znajdują się niektóre z międzynarodowych kanałów żeglugowych o najbardziej natężonym ruchu na świecie, a kwestia statków korzystających z tanich bander przepływających przez wrażliwe obszary morskie, takie jak korytarz Fisterra, pozostaje aktualna.

Potrzeby różnią się w zależności od wód, tak zróżnicowanych jak Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne i wody u wybrzeża Atlantyku. Wszystkie te obszary wspierają jednak społeczności zależne od czystego środowiska morskiego, wszystkie są też uzależnione od właściwie funkcjonującego systemu bezpieczeństwa morskiego. Obecny wniosek powinien stanowić część bieżących wysiłków służących poprawie działań UE na rzecz ochrony naszego żywotnego środowiska morskiego, a także gospodarki, bezpieczeństwa żywnościowego i społeczności zależnych od rybołówstwa, akwakultury i skorupiaków.

Na koniec sprawozdawczyni wyraża ubolewanie nad okrojoną procedurą, z którą borykała się Komisja Rybołówstwa. Komisja powinna była otrzymać w rozsądnym terminie pełny nadzór nad pakietem o takim znaczeniu dla sektora rybołówstwa.

POPRAWKI

Komisja Rybołówstwa zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę co następuje:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Należy zawsze zapewniać bezpieczeństwo unijnej żeglugi morskiej i korzystających z niej obywateli oraz dbać o ochronę środowiska naturalnego.	(1) Należy zawsze zapewniać bezpieczeństwo unijnej żeglugi morskiej i korzystających z niej obywateli oraz dbać o ochronę środowiska naturalnego. ***Należy również zawsze pamiętać, że niezliczone miejsca pracy i społeczności nadbrzeżne są uzależnione od tej ochrony środowiska.***

Or. en

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(2) Zgodnie z postanowieniami Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest IMO, państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za publikowanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego, statek jest zdatny do działania zgodnie z przeznaczeniem.	(2) Zgodnie z postanowieniami Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest IMO, państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za publikowanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego ***oraz osób, których źródła utrzymania zależą od tego środowiska***, statek jest zdatny do działania zgodnie z przeznaczeniem.

Or. en

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) Administracje morskie państw członkowskich powinny mieć możliwość wykorzystywania odpowiednich zasobów, w tym zdolności w zakresie podejmowania decyzji technicznych, przy wprowadzaniu zobowiązań dotyczących państwa bandery, współmiernie do wielkości i rodzaju floty i w oparciu o stosowne wymagania IMO. Podniesienie ogólnej jakości statków pływających pod banderą państwa członkowskiego wymaga również zharmonizowania ścisłego i dokładnego monitorowania, w tym opracowywania zasad i kontroli konstrukcji, uznanych organizacji wykonujących obowiązki państwa bandery w imieniu państw członkowskich.	(7) Administracje morskie państw członkowskich powinny mieć możliwość wykorzystywania odpowiednich zasobów, w tym zdolności w zakresie podejmowania decyzji technicznych, przy wprowadzaniu zobowiązań dotyczących państwa bandery, współmiernie do wielkości i rodzaju floty i w oparciu o stosowne wymagania IMO. ***Należy w pełni uwzględnić administracje poniżej szczebla państw członkowskich, które posiadają kompetencje w sektorze rybołówstwa, zgodnie z porządkiem prawnym każdego państwa członkowskiego.*** Podniesienie ogólnej jakości statków pływających pod banderą państwa członkowskiego wymaga również zharmonizowania ścisłego i dokładnego monitorowania, w tym opracowywania zasad i kontroli konstrukcji, uznanych organizacji wykonujących obowiązki

państwa bandery w imieniu państw członkowskich.

Or. en