**Parlamento Europeu**
2019-2024

*Comissão das Pescas*

**2023/0172(COD)**

19.9.2023

# PROJETO DE PARECER

da Comissão das Pescas

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre a proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira
(COM(2023)272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Relatora de parecer: Ana Miranda

PA_Legam

## JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

A atual proposta integra um pacote de medidas mais vasto destinado a reforçar a segurança marítima. Embora existam outros elementos do pacote que envolvem alterações específicas para o setor das pescas, a diretiva relativa ao Estado de bandeira é de suma importância para as comunidades piscatórias. As bandeiras de conveniência, por exemplo, estão na origem de graves problemas relacionados com a segurança, as condições de trabalho, a rastreabilidade dos produtos da pesca e condições de concorrência equitativas.

O pacote de segurança marítima de 2009 foi essencialmente uma resposta a uma série de desastres marinhos, entre eles o naufrágio do Prestige ao largo da costa da Galiza em 2002. Esta catástrofe sem precedentes quanto à sua natureza teve um efeito devastador na vida marinha, nas aves e no ambiente em geral. Consequentemente, todos os intervenientes no setor das pescas, mormente na pesca costeira e artesanal e no setor dos moluscos, foram gravemente afetados.

O desastre trouxe também à tona graves deficiências na resposta do Governo espanhol – assinaladas na resolução do Parlamento na sequência da catástrofe[1] –, assim como disparidades no atinente à segurança marítima na UE. Nessa altura, o Parlamento manifestou sérias preocupações relativamente às bandeiras de conveniência, uma situação remediada, em certa medida, pela diretiva de 2009 relativa aos Estados de bandeira.

A Comissão considera que, em geral, a diretiva de 2009 foi devidamente transposta pelos Estados-Membros e criou condições de concorrência mais equitativas no setor do transporte marítimo. Todavia, a diretiva não foi completamente atualizada de modo a ter em conta a evolução da situação na OMI e subsistem incoerências em relação às inspeções e ao controlo.

A proposta da Comissão visa, por conseguinte, atualizar a diretiva de modo a torná-la mais conforme com as normas da OMI, harmonizar as inspeções e o controlo, promover soluções digitais e aprofundar a cooperação entre as autoridades dos Estados-Membros. A proposta tem também por objetivo melhorar a formação dos Estados de bandeira.

A relatora apoia inteiramente o objetivo da Comissão de atualizar o regime legislativo em vigor e de assegurar a sua plena conformidade com as normas internacionais. Congratula-se igualmente com a evolução no sentido de uma maior utilização das tecnologias digitais.

Contudo, chama também a atenção para recentes resoluções em que o Parlamento Europeu continuou a manifestar preocupação quanto à mudança de bandeira e as bandeiras de conveniência.[2] Esta situação continua a representar um grave problema para o ambiente e, do ponto de vista da pesca, para aqueles cuja subsistência dele depende. Estes pontos de vista têm eco na sociedade civil em geral, por exemplo na Galiza, onde a plataforma *Nunca Máis* continua a fazer campanha na sequência do desastre do Prestige para que todo o transporte marítimo nas águas da UE cumpra as normas da OMI.

Alguns dos canais internacionais de navegação com maior tráfego no mundo situam-se na

[1] P5_TA(2004)0350
[2] Por exemplo, a resolução P9_TA(2022)0356 e a proposta FuelEU Transportes Marítimos em primeira leitura.

Europa, e o problema da passagem de navios que arvoram bandeiras de conveniência em zonas marinhas sensíveis, como o corredor de Fisterra, continua por resolver.

As necessidades variam consoante as águas, tão diversas quanto o Báltico, o Mediterrâneo e a costa atlântica. Não obstante, todas estas zonas apoiam comunidades que dependem de um ambiente marinho limpo, e todas dependem de um regime de segurança marítima que funcione corretamente. A atual proposta deve inserir-se no contexto dos esforços constantes de melhoria do trabalho da UE para proteger o nosso ambiente marinho vital, assim como a economia, a segurança alimentar e as comunidades dependentes da pesca, da aquicultura e dos moluscos.

Por último, a relatora lamenta o procedimento truncado com que a Comissão das Pescas se viu confrontada. Tratando-se de um pacote de tamanha importância para o setor das pescas, a Comissão das Pescas deveria ter tido a possibilidade de exercer um controlo total dentro de um prazo razoável.

## ALTERAÇÕES

A Comissão das Pescas insta a Comissão dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta as seguintes alterações:

**Alteração 1**

**Proposta de diretiva**
**Considerando 1**

| *Texto da Comissão* | *Alteração* |
|---|---|
| (1) A segurança do transporte marítimo da União e dos cidadãos que o utilizam e a proteção do ambiente deverão ser constantemente garantidas. | (1) A segurança do transporte marítimo da União e dos cidadãos que o utilizam e a proteção do ambiente deverão ser constantemente garantidas. ***Importa igualmente ter em conta que existem inúmeros postos de trabalho e comunidades costeiras que dependem dessa proteção do ambiente.*** |

Or. en

**Alteração 2**

**Proposta de diretiva**
**Considerando 2**

| *Texto da Comissão* | *Alteração* |
|---|---|
| (2) Nos termos das disposições da | (2) Nos termos das disposições da |

| | |
|---|---|
| Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), de 1982, e das convenções das quais a OMI é depositária, os Estados que são parte nesses instrumentos são responsáveis pela promulgação de leis e regulamentos e por tomarem todas as restantes medidas necessárias para dar pleno e completo efeito a esses instrumentos, de modo a garantir que, do ponto de vista da segurança da vida humana no mar e da proteção do meio marinho, um navio está em condições de prestar o serviço a que se destina. | Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), de 1982, e das convenções das quais a OMI é depositária, os Estados que são parte nesses instrumentos são responsáveis pela promulgação de leis e regulamentos e por tomarem todas as restantes medidas necessárias para dar pleno e completo efeito a esses instrumentos, de modo a garantir que, do ponto de vista da segurança da vida humana no mar e da proteção do meio marinho ***e daqueles cuja subsistência depende desse meio***, um navio está em condições de prestar o serviço a que se destina. |
| | Or. en |

**Alteração 3**

**Proposta de diretiva**
**Considerando 7**

| *Texto da Comissão* | *Alteração* |
|---|---|
| (7) As administrações marítimas dos Estados-Membros deverão poder contar com recursos adequados, incluindo a capacidade de tomada de decisões técnicas, para o cumprimento dos respetivos deveres de Estado de bandeira, proporcionais à dimensão e natureza da sua frota e baseados nas prescrições da OMI sobre essa matéria. Para melhorar o desempenho qualitativo global dos navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro, é igualmente necessário harmonizar o controlo rigoroso e exaustivo, incluindo a elaboração de regras e a revisão do projeto, das organizações reconhecidas que exercem funções de Estado de bandeira em nome dos Estados-Membros. | (7) As administrações marítimas dos Estados-Membros deverão poder contar com recursos adequados, incluindo a capacidade de tomada de decisões técnicas, para o cumprimento dos respetivos deveres de Estado de bandeira, proporcionais à dimensão e natureza da sua frota e baseados nas prescrições da OMI sobre essa matéria. ***Importa ter plenamente em conta as administrações infranacionais com competências no setor das pescas, em conformidade com a ordem jurídica de cada Estado-Membro.*** Para melhorar o desempenho qualitativo global dos navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro, é igualmente necessário harmonizar o controlo rigoroso e exaustivo, incluindo a elaboração de regras e a revisão do projeto, das organizações reconhecidas que exercem funções de Estado de bandeira em nome dos Estados-Membros. |
| | Or. en |