Parlamentul European
2019-2024

Comisia pentru pescuit

2023/0172(COD)

19.9.2023

PROIECT DE AVIZ

al Comisiei pentru pescuit

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion
(COM(2023)272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Raportoare pentru aviz: Ana Miranda

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Prezenta propunere face parte dintr-un pachet mai amplu de măsuri menite să îmbunătățească siguranța maritimă. Deși alte elemente ale pachetului implică schimbări specifice pentru sectorul pescuitului, este la fel de evident că directiva privind statul de pavilion are o importanță vitală pentru comunitățile de pescari; pavilioanele de complezență, de exemplu, cauzează probleme majore în ceea ce privește siguranța, condițiile de muncă, trasabilitatea produselor pescărești și condițiile de concurență echitabile.

Pachetul privind siguranța maritimă din 2009 a reprezentat, în mare parte, un răspuns la o serie de catastrofe marine, printre care și accidentul navei Prestige din largul coastelor Galiciei din 2002. Această catastrofă a fost fără precedent și a avut un efect devastator asupra vieții marine, a păsărilor și a mediului în general. Acest lucru, la rândul său, a afectat grav persoanele implicate în activități de pescuit, în special pe cele implicate în pescuitul costier și artizanal și în sectorul crustaceelor și moluștelor.

Catastrofa a scos la iveală, de asemenea, deficiențe majore în ceea ce privește răspunsul guvernului spaniol – evidențiate în rezoluția Parlamentului în urma dezastrului[1] – precum și disparități în materie de siguranță maritimă la nivelul UE. La momentul respectiv, Parlamentul și-a exprimat profunda îngrijorare cu privire la pavilioanele de complezență, iar Directiva privind obligațiile statelor de pavilion din 2009 a remediat într-o oarecare măsură această situație.

Comisia consideră că directiva din 2009 a fost, în general, bine transpusă de statele membre și a creat condiții de concurență mai echitabile în sectorul transportului maritim. Cu toate acestea, nu a rămas pe deplin adaptată la evoluțiile de la nivelul OMI și există încă inconsecvențe în ceea ce privește inspecțiile și monitorizarea.

Prin urmare, propunerea Comisiei urmărește să actualizeze directiva pentru a respecta mai bine standardele OMI, a armoniza inspecțiile și monitorizarea, a promova soluții digitale și a îmbunătăți cooperarea dintre autoritățile statelor membre. Propunerea vizează, de asemenea, să îmbunătățească formarea în statele de pavilion.

Raportoarea sprijină pe deplin obiectivul Comisiei de a actualiza regimul legislativ actual și de a se asigura că acesta rămâne pe deplin aliniat la standardele internaționale. Ea salută, de asemenea, demersurile pentru adoptarea în mai mare măsură a tehnologiilor digitale.

Cu toate acestea, ea evidențiază și rezoluțiile recente în care Parlamentul European a continuat să își exprime îngrijorarea cu privire la problema schimbării pavilionului și a pavilioanelor de complezență[2]. Aceasta rămâne o problemă majoră pentru mediu și, din punctul de vedere al pescuitului, pentru persoanele ale căror mijloace de subzistență depind de mediul respectiv. Aceste opinii se regăsesc în societatea civilă mai largă, de exemplu în Galicia, unde platforma *Nunca Máis* continuă să desfășoare campanii în urma catastrofei cauzate de nava Prestige pentru ca orice transport maritim din apele UE să respecte standardele OMI.

---

[1] P5_TA(2004)0350

[2] De exemplu, Rezoluția P9_TA(2022)0356 și prima lectură a propunerii FuelEU în domeniul maritim.

Europa are unele dintre cele mai aglomerate canale internaționale de transport maritim din lume, iar problema navelor care utilizează pavilioane de complezență și trec prin zone marine sensibile, cum ar fi coridorul Fisterra, este în continuare de actualitate.

Nevoile variază de la o zonă la alta, zone foarte diferite între ele, cum ar fi Marea Baltică, Marea Mediterană și coasta atlantică. Cu toate acestea, toate aceste zone susțin comunități dependente de un mediu maritim curat și toate depind de un regim de siguranță maritimă care funcționează cum trebuie. Prezenta propunere ar trebui să facă parte din eforturile în curs pentru îmbunătățirea activității UE de protejare a mediului nostru marin vital, precum și a economiei, a securității alimentare și a comunităților dependente de pescuit, acvacultură și pescuitul de crustacee și moluște.

În final, raportoarea regretă procedura trunchiată cu care a avut de-a face Comisia pentru pescuit. Pentru un pachet atât de important pentru industria pescuitului, Comisia pentru pescuit ar fi trebuit să beneficieze de posibilitatea de supraveghere deplină într-un interval de timp rezonabil.

AMENDAMENTE

Comisia pentru pescuit recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de directivă
Considerentul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Siguranța transporturilor maritime ale Uniunii și a cetățenilor care le folosesc și protecția mediului trebuie asigurate în permanență.	(1) Siguranța transporturilor maritime ale Uniunii și a cetățenilor care le folosesc și protecția mediului trebuie asigurate în permanență. ***Ar trebui să se țină seama în permanență și de faptul că nenumărate locuri de muncă și comunități costiere depind de această protecție a mediului.***

Or. en

Amendamentul 2

Propunere de directivă
Considerentul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) În conformitate cu dispozițiile Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982 (UNCLOS) și ale convențiilor al căror depozitar este OMI, statele care sunt părți la aceste instrumente au obligația de a promulga actele cu putere de lege și actele administrative și de a lua toate celelalte măsuri necesare pentru ca aceste instrumente să producă efecte depline astfel încât să se asigure că, din punctul de vedere al ocrotirii vieții omenești pe mare și al protecției mediului marin, o navă este aptă pentru asigurarea serviciului pentru care este destinată.	(2) În conformitate cu dispozițiile Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 1982 (UNCLOS) și ale convențiilor al căror depozitar este OMI, statele care sunt părți la aceste instrumente au obligația de a promulga actele cu putere de lege și actele administrative și de a lua toate celelalte măsuri necesare pentru ca aceste instrumente să producă efecte depline astfel încât să se asigure că, din punctul de vedere al ocrotirii vieții omenești pe mare și al protecției mediului marin ***și a celor ale căror mijloace de subzistență depind de acest mediu***, o navă este aptă pentru asigurarea serviciului pentru care este destinată.

Or. en

Amendamentul 3

Propunere de directivă
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Administrațiile maritime ale statelor membre trebuie să se poată baza pe resurse adecvate, inclusiv pe capacitatea de luare a deciziilor tehnice, pentru a pune în aplicare obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion, proporțional cu dimensiunea și tipul flotei lor și pe baza cerințelor relevante ale OMI. Pentru a îmbunătăți performanța calitativă generală a navelor care arborează pavilionul unui stat membru, este de asemenea necesar să se armonizeze monitorizarea strictă și riguroasă a organizațiilor recunoscute care îndeplinesc sarcini ale statului de pavilion în numele statelor membre, inclusiv prin elaborarea de norme și reexaminarea proiectării.	(7) Administrațiile maritime ale statelor membre trebuie să se poată baza pe resurse adecvate, inclusiv pe capacitatea de luare a deciziilor tehnice, pentru a pune în aplicare obligațiile care le revin în calitate de state de pavilion, proporțional cu dimensiunea și tipul flotei lor și pe baza cerințelor relevante ale OMI. ***Ar trebui să se țină seama pe deplin de administrațiile de nivel subnațional care au competențe în sectorul pescuitului, în conformitate cu ordinea juridică a fiecărui stat membru.*** Pentru a îmbunătăți performanța calitativă generală a navelor care arborează pavilionul unui stat membru, este de asemenea necesar să se armonizeze monitorizarea strictă și riguroasă a organizațiilor recunoscute care îndeplinesc sarcini ale statului de pavilion în numele statelor membre, inclusiv prin elaborarea

de norme și reexaminarea proiectării.

Or. en