Parlamentul European
2019-2024

Comisia pentru pescuit

2023/0172(COD)

29.11.2023

AVIZ

al Comisiei pentru pescuit

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunere 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, să armonizeze inspecțiile și monitorizarea, să promoveze soluții digitale și să îmbunătățească 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 ***sectorului maritim al*** Uniunii***, a navigatorilor*** și a cetățenilor care folosesc ***acest sector, pe lângă binele pasagerilor și al echipajului, precum*** 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.***

Amendamentul 2

Propunere de directivă
Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*

(1a) Ar trebui garantată protecția socială a lucrătorilor din industria maritimă, asigurând condiții de muncă echitabile și o protecție adecvată pentru navigatori.

Justificare

Prezenta directivă pune accentul, pe bună dreptate, pe siguranța transportului maritim și pe protecția mediului în Uniune. Cu toate acestea, ar putea fi îmbunătățită printr-o recunoaștere mai explicită a importanței condițiilor de muncă echitabile și a protecției sociale a navigatorilor, care sunt aspecte critice ale operațiunilor maritime.

Amendamentul 3

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.

Amendamentul 4

Propunere de directivă
Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(2a) Situațiile nesigure pe mare pot duce la accidente și dezastre maritime,

	care pot avea un impact fără precedent asupra ecosistemelor marine (vulnerabile). Mările și oceanele joacă un rol esențial în reglarea climei Pământului și reprezintă un imens absorbant de carbon și, prin urmare, este esențial ca aceste ecosisteme să fie protejate.

Amendamentul 5

Propunere de directivă
Considerentul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(5) La nivel internațional, funcția de investigare a accidentelor maritime face parte din responsabilitățile statelor de pavilion, în timp ce la nivelul Uniunii ***aceasta*** este independentă, fiind reglementată de Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului***[29]***. Prezenta directivă nu trebuie să aducă atingere Directivei 2009/18/CE.	(5) La nivel internațional, funcția de investigare a accidentelor maritime face parte din responsabilitățile statelor de pavilion, ***întrucât este extrem de important să se asigure faptul că investigațiile privind accidentele acordă prioritate tragerii la răspundere și învățării pentru a preveni accidentele viitoare,*** în timp ce la nivelul Uniunii ***această funcție*** este independentă, fiind reglementată de Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului[29]. Prezenta directivă nu trebuie să aducă atingere Directivei 2009/18/CE.
[29] Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 131, 28.5.2009, p. 114).	[29] Directiva 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 131, 28.5.2009, p. 114).

Justificare

Directiva menține independența investigațiilor privind accidentele maritime, care este esențială. Cu toate acestea, ar trebui, de asemenea, să sublinieze importanța raportării aprofundate, a transparenței și a tragerii la răspundere în cadrul acestor investigații, pentru a se asigura că se desprind învățăminte și ele sunt aplicate pentru a se preveni accidentele

viitoare.

Amendamentul 6

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 din statele membre, 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.

Amendamentul 7

Propunere de directivă
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Este necesar să se stabilească, prin intermediul unor măsuri de punere în aplicare, criterii minime și obiective de inspecție legate de aceste resurse, pe baza experienței practice a statelor membre, inclusiv în ceea ce privește utilizarea de inspectori neexclusivi.	(8) Este necesar să se stabilească, prin intermediul unor măsuri de punere în aplicare, criterii minime și obiective de inspecție legate de aceste resurse, pe baza experienței practice ***și*** a ***observațiilor*** statelor membre, inclusiv în ceea ce privește utilizarea de inspectori

neexclusivi.

Justificare

Deşi experienţa teoretică poate să nu fie cea mai utilă pentru inspecţii, experienţa observaţională poate aduce beneficii semnificative statelor membre în ceea ce priveşte punerea în aplicare a celui mai optimist scenariu bazat pe modul de operare din alte ţări, oferind informaţii practice, oportunităţi de învăţare şi o bază pentru luarea de decizii în cunoştinţă de cauză.

Amendamentul 8

Propunere de directivă
Considerentul 9

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(9) Un sistem armonizat de consolidare a capacităților, după obținerea calificării, pentru controlorii și inspectorii statului de pavilion, ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime și să contribuie la performanța calitativă a navelor care arborează pavilionul unui stat membru.	(9) Un sistem armonizat de consolidare a capacităților, după obținerea calificării, pentru controlorii și inspectorii statului de pavilion, ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime și să contribuie la performanța calitativă a navelor care arborează pavilionul unui stat membru. ***Ar trebui asigurate formarea continuă și dezvoltarea profesională a navigatorilor pentru a fi la curent cu evoluția standardelor de siguranță și de mediu.***

Justificare

Programul de consolidare a capacităților pentru controlorii și inspectorii statului de pavilion reprezintă un pas pozitiv. Pentru a consolida acest lucru, s-ar putea pune accentul pe dezvoltarea profesională continuă și pe oportunitățile de formare, pentru a se asigura faptul că acești profesioniști sunt în continuare bine pregătiți pentru a se adapta la evoluția standardelor de siguranță și de mediu.

Amendamentul 9

Propunere de directivă
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Crearea și dezvoltarea unei baze de	(11) Crearea și dezvoltarea unei baze de

date care să furnizeze informații esențiale, în format electronic, cu privire la navele care arborează pavilionul unui stat membru ar trebui să contribuie la intensificarea schimbului de informații, să îmbunătățească și mai mult ***transparența privind performanța unei flote de înaltă calitate*** și să facă posibilă o monitorizare sporită a obligațiilor statelor de pavilion pentru a asigura condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime.	date care să furnizeze informații esențiale, în format electronic, cu privire la navele care arborează pavilionul unui stat membru ar trebui să contribuie la intensificarea schimbului de informații, să îmbunătățească și mai mult ***condițiile de muncă și salariile din cadrul flotei pentru a promova practici echitabile de muncă*** și să facă posibilă o monitorizare sporită a obligațiilor statelor de pavilion pentru a asigura condiții de concurență echitabile între administrațiile maritime.

Amendamentul 10

Propunere de directivă
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Ar trebui să se asigure transparența operațiunilor maritime, precum și asumarea răspunderii de către proprietarii de nave pentru orice încălcare a reglementărilor în materie de siguranță sau de mediu.

Justificare

Asigurarea accesului la informații al autorităților relevante este esențială pentru monitorizare. În plus, ar putea fi adoptate dispoziții pentru protejarea avertizorilor de integritate care raportează încălcări ale normelor de siguranță sau de mediu, contribuind la o cultură a transparenței și a răspunderii.

Amendamentul 11

Propunere de directivă
Considerentul 12 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12b) Autoritățile relevante ar trebui să instituie mecanisme prin care avertizorii de integritate să raporteze încălcările normelor de siguranță și de mediu fără teamă de represalii.

Justificare

Directiva ar trebui să prevadă și mecanisme clare pentru ca lucrătorii să raporteze preocupările legate de siguranță și de mediu, promovând o abordare proactivă în ceea ce privește siguranța.

Amendamentul 12

Propunere de directivă
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Pentru a discuta chestiuni legate de statele de pavilion, inclusiv aspecte tehnice, și a facilita schimbul de expertiză și de informații, trebuie instituit un grup la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion, format din autorități naționale ale statelor membre, experți și inspectori ai statului de pavilion, precum și experți din sectorul privat***, dacă este cazul***.	(17) Pentru a discuta chestiuni legate de statele de pavilion, inclusiv aspecte tehnice, și a facilita schimbul de expertiză și de informații, trebuie instituit un grup la nivel înalt pentru chestiuni legate de statele de pavilion, format din autorități naționale ale statelor membre, experți și inspectori ai statului de pavilion, precum și***, după caz,*** experți din sectorul privat ***și reprezentanți ai lucrătorilor din sectorul maritim***.

Justificare

Instituirea unui grup la nivel înalt pentru chestiunile legate de statul de pavilion reprezintă o evoluție pozitivă. Totuși, aceasta ar putea fi consolidată prin includerea unor reprezentanți ai lucrătorilor pentru a asigura o abordare globală a guvernanței maritime.

Amendamentul 13

Propunere de directivă
Considerentul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(18) Este necesară instituirea unui instrument electronic de raportare în scopul îmbunătățirii în continuare a colectării sistematice de statistici, date și informații maritime relevante de la statele membre.	(18) Este necesară instituirea unui instrument electronic de raportare în scopul îmbunătățirii în continuare a colectării sistematice de statistici, date și informații maritime relevante de la statele membre***, ținând seama de obligațiile de raportare deja existente în alte acte ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CE) nr. 1224/2009***.

Amendamentul 14

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2
Directiva 2009/21/CE
Articolul 4 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul său, statul membru respectiv se asigură că nava în cauză respectă normele și reglementările internaționale aplicabile. În special, acesta verifică evidențele privind nivelul de siguranță al navei utilizând rapoartele de inspecție și certificatele conținute în baza de date menționată la articolul 6a. Statul membru se consultă, dacă este cazul, cu administrația statului de pavilion precedent pentru a ***stabili dacă mai există*** deficiențe sau aspecte legate de siguranță ***identificate de acesta din urmă care au rămas*** nesoluționate.	1. Înainte de a permite operarea unei nave căreia i-a fost acordat dreptul de a arbora pavilionul său, statul membru respectiv se asigură că nava în cauză respectă normele și reglementările internaționale aplicabile***, în special în ceea ce privește condițiile de muncă ale navigatorilor și protecția mediului***. În special, acesta verifică evidențele privind nivelul de siguranță al navei utilizând rapoartele de inspecție și certificatele conținute în baza de date menționată la articolul 6a. Statul membru se consultă, dacă este cazul, cu administrația statului de pavilion precedent pentru a ***soluționa orice*** deficiențe sau aspecte legate de siguranță nesoluționate. ***Această colaborare urmărește să asigure faptul că orice deficiență sau problemă de siguranță nesoluționată este soluționată integral înainte ca nava să înceapă să opereze.***

Amendamentul 15

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3
Directiva 2009/21/CE
Articolul 4 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) interzicerea plecării din port până când navele în cauză pot naviga în conformitate cu normele și standardele internaționale;	(a) interzicerea plecării din port până când navele în cauză pot naviga în conformitate cu normele și standardele internaționale***, inclusiv efectuarea de exerciții și antrenamente periodice de securitate pentru a asigura pregătirea***

	echipajului pentru situații de urgență și asigurarea respectării reglementărilor privind orele de repaus ale echipajului pentru a preveni accidentele legate de oboseală;

Amendamentul 16

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3
Directiva 2009/21/CE
Articolul 4 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) asigurarea faptului că navele autorizate să arboreze pavilionul lor au fost controlate în conformitate cu orientările privind controalele din cadrul Sistemului armonizat de control și certificare (HSSC) și	(b) asigurarea faptului că navele autorizate să arboreze pavilionul lor au fost controlate în conformitate cu orientările privind controalele din cadrul Sistemului armonizat de control și certificare (HSSC)***. Acest lucru include efectuarea de audituri de mediu pentru a evalua conformitatea cu reglementările privind emisiile, gestionarea apei de balast*** și ***alte preocupări legate de mediu, care depășesc inspecțiile standard de siguranță;***

Amendamentul 17

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3
Directiva 2009/21/CE
Articolul 4 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ba) promovarea unei culturi a siguranței la bord prin încurajarea raportării accidentelor evitate la limită și a condițiilor nesigure, precum și îmbunătățirea continuă a practicilor în materie de siguranță;

Amendamentul 18

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3
Directiva 2009/21/CE
Articolul 4 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(bb) colaborarea cu alte state de pavilion și organisme internaționale pentru a efectua inspecții comune, a face schimb de informații și a armoniza eforturile de asigurare a respectării reglementărilor pentru a asigura respectarea efectivă a normelor și standardelor internaționale;

Amendamentul 19

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3
Directiva 2009/21/CE
Articolul 4 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) efectuarea de inspecții suplimentare ale navelor de către statul de pavilion pentru a verifica dacă starea reală a navei ***este conformă*** cu certificatele de la bord.	(c) efectuarea de inspecții suplimentare ale navelor de către statul de pavilion pentru a verifica dacă starea reală a navei ***și condițiile reale de muncă sunt conforme*** cu certificatele de la bord. ***Aceste inspecții ar trebui să includă, de asemenea, formarea și protecția socială a echipajului, asigurând faptul că membrii echipajului beneficiază de o formare adecvată în ceea ce privește procedurile de siguranță și legate de mediu și că drepturile și starea lor de bine sunt protejate în conformitate cu Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (MLC 2006);***

Amendamentul 20

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3
Directiva 2009/21/CE
Articolul 4 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ca) folosirea unei tehnologii avansate de monitorizare, cum ar fi urmărirea prin satelit și senzorii telecomandați, pentru a urmări activitățile unei nave și respectarea reglementărilor în timp real;

Amendamentul 21

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3
Directiva 2009/21/CE
Articolul 4 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(cb) impunerea obligației ca navele să prezinte rapoarte periodice privind conformitatea cu normele de siguranță și legate de mediu și punerea acestor rapoarte la dispoziția autorităților relevante în vederea examinării, îmbunătățind astfel raportarea și transparența.

Amendamentul 22

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2009/21/CE
Articolul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ga) informații referitoare la performanța de mediu a navei, cum ar fi datele privind emisiile (de exemplu, emisiile de gaze cu efect de seră, emisiile de oxid de sulf) și datele privind gestionarea apei de balast și a altor substanțe potențial poluante;

Amendamentul 23

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2009/21/CE
Articolul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(gb) detalii privind echipajul navei, inclusiv calificările, certificările și orele de repaus, pentru a asigura respectarea reglementărilor în materie de muncă și siguranță;

Amendamentul 24

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2009/21/CE
Articolul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(gc) raportarea oricăror accidente, incidente sau accidente evitate la limită, alături de acțiunile întreprinse ca răspuns, contribuind la o cultură proactivă a siguranței;

Amendamentul 25

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2009/21/CE
Articolul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(gd) informații privind tipul, cantitatea și manipularea încărcăturii, în special pentru navele care transportă materiale sau bunuri periculoase, pentru a evalua conformitatea cu reglementările în materie de transport și siguranță;

Amendamentul 26

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2009/21/CE
Articolul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ge) date referitoare la sistemul de management al siguranței navei, inclusiv procese-verbale ale reuniunilor în materie de siguranță, evaluări ale pericolelor și acțiuni corective întreprinse;

Amendamentul 27

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2009/21/CE
Articolul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(gf) date privind măsurile de securitate și respectarea codurilor și convențiilor internaționale în materie de securitate maritimă, deosebit de relevante în contextul actual în care se acordă mare atenție securității;

Amendamentul 28

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2009/21/CE
Articolul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(gg) informații privind modernizările tehnologice, întreținerea echipamentelor și modificările legate de siguranță aduse navei;

Amendamentul 29

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/21/CE
Articolul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(gh) evidențe referitoare la protecția socială și condițiile de viață ale navigatorilor, inclusiv evidențe privind plângerile sau îngrijorările echipajului;

Amendamentul 30

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2009/21/CE
Articolul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(gi) capacitatea statelor membre de a verifica autenticitatea și valabilitatea certificatelor și a documentelor prezentate de navă, contribuind la combaterea fraudei și la asigurarea conformității;

Amendamentul 31

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5
Directiva 2009/21/CE
Articolul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(gj) raportarea cu privire la practicile în materie de sustenabilitate, cum ar fi consumul de combustibil, măsurile de eficiență energetică și eforturile de reducere a impactului asupra mediului, în concordanță cu obiectivele de la nivel mondial în materie de sustenabilitate.

Amendamentul 32

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Directiva 2009/21/CE
Articolul 9 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ja) elaborează recomandări și orientări pentru inspecțiile și procedurile statului de pavilion, care acordă prioritate protecției drepturilor și siguranței lucrătorilor pe nave, cu implicarea reprezentanților lucrătorilor în inspecțiile de siguranță;

Amendamentul 33

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 2009/21/CE
Articolul 9 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(jb) oferă recomandări pentru inspecțiile și procedurile statului de pavilion, care pun accentul pe respectarea normelor de mediu, asigurând faptul că navele respectă reglementările și orientările internaționale în materie de mediu;

Amendamentul 34

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 2009/21/CE
Articolul 9 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(jc) oferă sprijin pentru elaborarea de măsuri de promovare a responsabilității sociale și a respectării standardelor de muncă la bordul navelor, inclusiv monitorizarea și raportarea privind protecția socială a echipajului, condițiile de muncă și respectarea Convenției din 2006 privind munca din domeniul

maritim (MLC, 2006);

Amendamentul 35

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 2009/21/CE
Articolul 9 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(jd) încurajează statele de pavilion să colaboreze cu comunitățile locale din porturile de escală pentru a răspunde oricăror preocupări sociale sau de mediu legate de operațiunile navei, promovând relații pozitive și practici maritime responsabile;

Amendamentul 36

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 2009/21/CE
Articolul 9 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(je) oferă consiliere cu privire la integrarea noilor tehnologii, cum ar fi instrumentele de raportare digitală și dispozitivele IoT, pentru a crește eficacitatea inspecțiilor și a supravegherii din partea statului de pavilion, ținând totodată seama de aspectele legate de confidențialitatea datelor și de securitatea cibernetică;

Amendamentul 37

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 2009/21/CE
Articolul 9 a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(jf) instituie mecanisme de soluționare a conflictelor și de soluționare a litigiilor legate de inspecțiile și procedurile statului de pavilion, asigurând procese echitabile și transparente.

Amendamentul 38

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 2009/21/CE
Articolul 9 b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(iva) investiții în tehnologii verzi și sustenabile din punctul de vedere al mediului, cum ar fi folosirea unor combustibili mai ecologici sau a unor echipamente de reducere a emisiilor, pentru a demonstra că se fac eforturi de reducere a amprentei de mediu a flotei aflate sub pavilionul lor;

Amendamentul 39

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 2009/21/CE
Articolul 9 b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ivb) inițiative și măsuri luate pentru promovarea unei culturi a siguranței la bordul navelor, inclusiv programe de formare, exerciții de securitate și campanii de sensibilizare a membrilor echipajului cu privire la practicile în materie de siguranță;

Amendamentul 40

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 2009/21/CE
Articolul 9 b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ivc) orice incidente, accidente sau încălcări legate de cerințele în materie de siguranță și de prevenire a poluării, alături de acțiunile întreprinse ca răspuns la acestea, promovând transparența și răspunderea;

Amendamentul 41

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10
Directiva 2009/21/CE
Articolul 9 b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ivd) colaborarea cu alte state membre și organisme internaționale pentru a îmbunătăți siguranța și prevenirea poluării, inclusiv inspecții comune, schimbul de informații și participarea la inițiative internaționale de îmbunătățire a siguranței maritime și a protecției mediului;

ANEXĂ: ENTITĂȚILE SAU PERSOANELE DE LA CARE RAPORTOAREA PENTRU AVIZ A PRIMIT CONTRIBUȚII

Raportoarea declară pe propria răspundere că nu a primit nicio contribuție de la nicio entitate sau persoană care trebuie menționată în prezenta anexă în conformitate cu articolul 8 din anexa I la Regulamentul de procedură.

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Modificarea Directivei 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion
Referințe	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 10.7.2023
Aviz emis de către Data anunțului în plen	PECH 10.7.2023
Raportoare pentru aviz Data numirii	Ana Miranda 5.9.2023
Examinare în comisie	9.10.2023
Data adoptării	29.11.2023
Rezultatul votului final	+: 20 –: 3 0: 1
Membri titulari prezenți la votul final	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Izaskun Bilbao Barandica, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Ana Miranda, João Pimenta Lopes, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
Membri supleanți prezenți la votul final	Gabriel Mato
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Erik Poulsen, Anne Sander

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

20	+
PPE	Maria da Graça Carvalho, Anja Haga, Niclas Herbst, Gabriel Mato, Francisco José Millán Mon, Anne Sander, Theodoros Zagorakis
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Asger Christensen, Erik Poulsen
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Ana Miranda, Caroline Roose

3	-
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
ID	France Jamet

1	0
NI	Marc Tarabella

Legenda simbolurilor utilizate:
+ : pentru
- : împotrivă
0 : abțineri