

12.4.2010

A7-0114/5

Amendamentul 5
Georgios Toussas, João Ferreira
în numele Grupului GUE/NGL

Raport

A7-0114/2010

Peter van Dalen

Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018

COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)

Propunere de rezoluție

Punctul 1

Propunerea de rezoluție

Amendamentul

1. **salută** comunicarea Comisiei privind politica *UE* în domeniul transportului maritim până în 2018;

1. **respinge politica, orientările strategice și propunerile incluse în** comunicarea Comisiei privind politica în domeniul transportului maritim până în 2018, **deoarece obiectivul acestora este creșterea concurenței și a profiturilor monopolurilor din domeniul transportului maritim și, în general, a capitalului, în defavoarea muncitorilor și a nevoilor clasei muncitoare;**

Or. en

Amendamentul 6

Georgios Toussas, João Ferreira
în numele Grupului GUE/NGL

Raport**A7-0114/2010****Peter van Dalen**

Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018

COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)

Propunere de rezoluție**Punctul 3***Propunerea de rezoluție*

3. subliniază că *politica UE în domeniul transportului maritim ar trebui să aibă în vedere faptul că sectorul transportului maritim se confruntă cu o concurență mai ales la nivel global, și nu numai la nivel comunitar; subliniază, de asemenea, importanța dezvoltării transportului maritim ca parte a sectorului mai larg al transporturilor, atât în cadrul, cât și în afara UE;*

Amendamentul

3. subliniază că *criza economică a capitalismului care a urmat perioadei anterioare de avânt economic (septembrie 2003 - iulie 2008) – perioadă în care proprietarii de nave au realizat profituri extreme de ridicate – a accelerat tendința în direcția concentrării capitalului din sectorul transportului maritim și că fragila redresare a economiei UE, în contextul surplusului existent de tonaj, a dus la intensificarea concurenței în acest sector între grupurile monopoliste de afaceri, în cadrul UE și la nivel internațional, cu consecințe dureroase pentru docheri și personalul navigant;*

Or. en

12.4.2010

A7-0114/7

Amendamentul 7

Georgios Toussas, João Ferreira
în numele Grupului GUE/NGL

Raport

A7-0114/2010

Peter van Dalen

Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018

COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)

Propunere de rezoluție

Punctul 3a (nou)

Propunerea de rezoluție

Amendamentul

3a. evidențiază faptul că, deși, în mod real, au sediul de afaceri în statele membre ale UE, multe întreprinderi maritime europene funcționează și sub forma unor societăți off-shore, 60 – 80% din navele acestora fiind înregistrate în țări terțe sub „pavilioane de complezență” sau în „registre duble”, profitând, astfel, de paradisurile fiscale, în timp ce exploatează personalul navigant și își cresc profiturile proprii. astfel, utilizând registrele navale ale țărilor terțe și respectând doar obligația de a păstra o cutie poștală într-un birou poștal și de a avea intrări de valută în valoare de 10 000 - 50 000 de dolari SUA pe an, armatorii europeni își asigură noi privilegii, subvenții de stat și scutiri de taxe, reducând nivelul de echipaj obligatoriu și evitând plata contribuțiilor la fondurile personalului navigant;

Or. en

12.4.2010

A7-0114/8

Amendamentul 8

Georgios Toussas, João Ferreira
în numele Grupului GUE/NGL

Raport

A7-0114/2010

Peter van Dalen

Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018

COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)

Propunere de rezoluție

Punctul 6

Propunerea de rezoluție

Amendamentul

6. îndeamnă, prin urmare, statele membre să încurajeze arborarea pavilionului propriu și să își susțină clusterelor maritime de pe țărm, de exemplu prin acordarea unor facilități fiscale pentru nave, ***cum ar fi impozitarea în funcție de tonaj, precum și a unor avantaje fiscale acordate personalului navigant și proprietarilor de nave;***

6. îndeamnă, prin urmare, statele membre să încurajeze arborarea pavilionului propriu și să își susțină clusterelor maritime de pe țărm, de exemplu prin acordarea unor facilități fiscale pentru personalul navigant, ***abolind, în același timp, scutirile de taxe revoltătoare și privilegiile scandaloase de care se bucură întreprinderile maritime;***

Or. en

Amendamentul 9

Georgios Toussas, João Ferreira
în numele Grupului GUE/NGL

Raport

A7-0114/2010

Peter van Dalen

Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018

COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)

Propunere de rezoluție**Punctul 6a (nou)***Propunerea de rezoluție**Amendamentul*

6a. subliniază că Regulamentul 3577/1992 (CEE) al Consiliului¹ de aplicare a principiului libertății de a presta servicii la transporturile maritime în interiorul UE, care a eliminat cabotajul și a liberalizat complet piețele, a dus la creșterea tarifelor pentru mărfuri și a prețurilor билетelor, în timp ce, în decurs de șapte ani (2003 - 2010), subvențiile de stat acordate armatorilor au crescut de zece ori; a dus la concedierea a mii de docheri și marinari; a avut consecințe dramatice asupra mediului, din cauza scutirii companiilor maritime de la obligația de respectare a normelor internaționale privind protecția mediului; a creat, astfel, probleme sociale explosive, atât pentru marinari, cât și pentru locuitorii regiunilor insulare, precum cele din Grecia, pentru care costul vieții a crescut mai mult decât pentru locuitorii regiunilor continentale; iar, în final, a dus la deteriorarea, în ansamblu, a serviciilor de transport costier; consideră că dezvoltarea cabotajului prin intermediul unor nave moderne și sigure, cu bilete la prețuri economice pentru pasageri și tarife ieftine pentru marfă, care să răspundă zilnic, pe tot parcursul anului, nevoilor muncitorilor, ale

*locuitorilor insulelor și ale regiunilor
îndepărtate, precum și creșterea
numărului personalului titular pe nave,
reducerea programului de lucru și
satisfacerea cerințelor marinarilor, toate
acestea constituie o prioritate esențială
pentru clasa muncitoare;*

¹ JO L 364, 12.12.1992.

Or. en

12.4.2010

A7-0114/10

Amendamentul 10
Georgios Toussas, João Ferreira
în numele Grupului GUE/NGL

Raport
Peter van Dalen

A7-0114/2010

Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018
COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)

Propunere de rezoluție
Punctul 16a (nou)

Propunerea de rezoluție

Amendamentul

16a. subliniază necesitatea respectării normelor de protecție aplicabile lucrătorilor detașați (salariul minim, concediu anual etc.) și docherilor; subliniază necesitatea creșterii efectivelor de personal titular pe nave care să aibă toate specializările (punte, sala mașinilor, supraveghere, cazare), în vederea garantării siguranței și a protejării vieții umane pe mare;

Or. en

Amendamentul 11

Georgios Toussas, João Ferreira
în numele Grupului GUE/NGL

Raport

A7-0114/2010

Peter van Dalen

Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018

COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)

Propunere de rezoluție**Punctul 16***Propunerea de rezoluție*

16. subliniază că *personalul navigant din țări terțe trebuie să respecte cerințele de pregătire profesională suficientă, în conformitate cu Convenția STCW, și solicită proprietarilor de nave și inspectoratelor naționale să garanteze și să vegheze la respectarea acestor dispoziții, asistați, după caz, de Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă (EMSA); solicită din nou statelor membre să ratifice, fără întârziere, Convenția OIM privind munca maritimă din 2006 și să adopte rapid propunerea Comisiei bazată pe acordul industrial, în vederea integrării elementelor-cheie ale convenției respective în dreptul Uniunii Europene;*

Amendamentul

16. subliniază că *formarea profesională în conformitate cu Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW) a fost utilizată pentru a scădea nivelul educației maritime și a o înlocui cu o formare ad hoc, superficială, în vederea introducerii unei forțe de muncă mai ieftine din țări terțe; subliniază necesitatea ameliorării nivelului de formare în domeniul maritim prin adoptarea unei convenții internaționale cu privire la echipajele și la ofițerii de nave, în cadrul Organizației maritime internaționale (OMI), precum și necesitatea de a recunoaște nivelul intermediar de formare maritimă și învățământul maritim superior ca nivele echivalente de educație pentru sectoarele corespunzătoare la țarm; solicită din nou statelor membre să ratifice, fără întârziere, Convenția OIM privind munca maritimă din 2006 și, în special, să integreze imediată în legislația națională a statelor membre a părții B din Convenție, prezentată ca neobligatorie și să aplice Convenția internațională 145 privind ocuparea continuă a docherilor, să adopte ziua de muncă de șapte ore și a*

*săptămânii de cinci zile și 35 de ore și
norma privind rotirea echipajului (15 zile
la bord și 15 zile la țărm pentru echipajele
navelor care efectuează călătorii interne
și patru luni și, respectiv, patru luni,
pentru echipajele navelor care efectuează
călătorii internaționale);*

Or. en

Amendamentul 12

Georgios Toussas, João Ferreira
în numele Grupului GUE/NGL

Raport**A7-0114/2010****Peter van Dalen**

Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018

COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)

Propunere de rezoluție**Punctul 43***Propunerea de rezoluție**Amendamentul*

43. *invită inspectoratele naționale și celelalte autorități să coopereze mai strâns în schimbul de date cu privire la nave și la încărcătura acestora, pentru a reduce astfel presiunile de reglementare și să îmbunătățească eficiența inspecțiilor;* solicită crearea rapidă a unei platforme integrate de gestionare a informațiilor, utilizând și îmbunătățind resursele disponibile în prezent, în special SafeSeaNet; invită Comisia să creeze rapid un sistem de supraveghere transfrontalieră și transsectorială pentru întreg teritoriul UE;

43. *evidențiază faptul că inspecțiile efectuate de către registrele navale referitoare la starea de navigabilitate s-au dovedit ineficace; constată că nave vechi și prost întreținute dispun de așa-zise certificate de navigabilitate și își continuă activitatea de navigare, punând în pericol viața umană pe mare și mediul înconjurător; constată că, în Mediterana, ca urmare a aplicării Regulamentului 3577/1992 (CEE) al Consiliului, a crescut numărul navelor vechi și prost întreținute; subliniază, prin urmare, că, pentru a spori eficiența inspecțiilor, acestea trebuie să fie stricte, frecvente și cuprinzătoare;* solicită crearea rapidă a unei platforme integrate de gestionare a informațiilor, utilizând și îmbunătățind resursele disponibile în prezent, în special SafeSeaNet; invită Comisia să creeze rapid un sistem de supraveghere transfrontalieră și transsectorială pentru întreg teritoriul UE;

Or. en

Amendamentul 13

Georgios Toussas, João Ferreira
în numele Grupului GUE/NGL

Raport**A7-0114/2010****Peter van Dalen**

Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018

COM(2009)0008 – 2009/2095(INI)

Propunere de rezoluție**Punctul 44***Propunerea de rezoluție**Amendamentul*

44. *este conștient de pericolul reprezentat de actele de piraterie în apele internaționale, cu precădere în regiunea Cornului Africii și în apele din largul coastei Somaliei, și invită toți proprietarii de nave să coopereze cu inițiativele guvernamentale pentru a oferi protecție împotriva unor astfel de acte de piraterie, așa cum s-a procedat în cazul operațiunii Atalanta, prima operațiune navală a UE, care s-a desfășurat cu succes; invită Comisia și statele membre să-și intensifice cooperarea, inclusiv pe cea din cadrul Națiunilor Unite, în vederea protejării personalului navigant, a pescarilor, a pasagerilor, precum și a flotelor;*

44. *constată că, de când EUNAVFOR Atalanta a lansat operațiunile, actele de piraterie s-au înmulțit, iar zona în care au loc acestea s-a întins spre sud; solicită îndepărtarea flotelor statelor membre UE din zonele maritime din largul Cornului Africii; invită statele membre și UE să își axeze strategia pe cauzele reale ale pirateriei, care sunt sărăcia extremă și destabilizarea Somaliei și a regiunii de către părți terțe;*

Or. en