Parlamento europeo
2019-2024

Commissione per la pesca

2023/0172(COD)

29.11.2023

PARERE

della commissione per la pesca

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera
(COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Relatrice per parere: Ana Miranda

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

L'attuale proposta fa parte di un più ampio pacchetto di misure finalizzate a migliorare la sicurezza marittima. Mentre altri elementi del pacchetto comportano cambiamenti specifici per il settore della pesca, è altrettanto evidente che la direttiva sullo Stato di bandiera ha un'importanza vitale per le comunità dedite alla pesca. Ad esempio, le bandiere di comodo sono all'origine di gravi problemi in termini di sicurezza, condizioni di lavoro, tracciabilità dei prodotti della pesca e parità di condizioni.

Il pacchetto sulla sicurezza marittima del 2009 ha rappresentato in gran parte una risposta a una serie di catastrofi marine, non da ultimo il disastro della Prestige, avvenuto nel 2002 al largo delle coste della Galizia. Tale disastro, di una natura senza precedenti, ebbe un effetto devastante sulla vita marina, sugli uccelli e sull'ambiente in generale, con conseguenti gravi ripercussioni su tutti coloro che dipendevano dal settore della pesca, in particolare dai comparti della pesca costiera e artigianale e della molluschicoltura.

La catastrofe mise inoltre in luce serie carenze nella risposta del governo spagnolo, come evidenziato dalla risoluzione del Parlamento approvata a seguito del disastro[1], nonché divergenze tra Stati membri in materia di sicurezza marittima. All'epoca, il Parlamento espresse forti preoccupazioni in merito alle bandiere di comodo, questione alla quale la direttiva del 2009 sugli obblighi dello Stato di bandiera ha parzialmente posto rimedio.

La Commissione ritiene che la direttiva del 2009 sia stata in generale recepita correttamente dagli Stati membri e abbia creato condizioni di maggiore parità nel settore del trasporto marittimo. Tuttavia, la direttiva non è stata completamente aggiornata in modo da tenere conto degli sviluppi a livello dell'IMO e permangono incongruenze relative a ispezioni e monitoraggio.

La proposta della Commissione è pertanto finalizzata ad aggiornare la direttiva per renderla maggiormente conforme alle norme dell'IMO, ad armonizzare ispezioni e monitoraggio, a promuovere soluzioni digitali e a migliorare la cooperazione tra le autorità degli Stati membri. La proposta mira anche a migliorare la formazione dello Stato di bandiera.

La relatrice sostiene pienamente l'obiettivo della Commissione di aggiornare l'attuale regime legislativo e di garantire che rimanga interamente in linea con le norme internazionali. Accoglie inoltre con favore le iniziative volte a integrare maggiormente le tecnologie digitali.

Nl contempo, pone tuttavia l'accento sulle recenti risoluzioni nelle quali il Parlamento europeo ha ribadito le proprie preoccupazioni in merito alla questione del cambiamento di bandiera e delle bandiere di comodo[2], che rimane un problema importante per l'ambiente e, dal punto di vista del settore della pesca, per tutti coloro i cui mezzi di sussistenza dipendono da esso. Queste opinioni fanno eco a quelle della più ampia società civile, ad esempio in Galizia, dove, in seguito al disastro della Prestige, la piattaforma *Nunca Máis* prosegue la sua campagna finalizzata a imporre alla totalità del trasporto marittimo in acque UE il rispetto delle norme dell'IMO.

---

[1] P5_TA(2004)0350.

[2] Ad esempio, la risoluzione P9_TA(2022)0356 e la prima lettura della proposta FuelEU Maritime.

In Europa si trovano alcuni dei canali marittimi internazionali più trafficati al mondo e la problematica delle navi che utilizzano bandiere di comodo al momento di attraversare aree marine sensibili come il corridoio di Finisterre resta ad oggi attuale.

Diverse sono le necessità di acque così dissimili come quelle del Baltico, del Mediterraneo e della costa atlantica. Nondimeno, tutte queste aree ospitano comunità che dipendono da un sano ecosistema marino, e nessuna di loro può prescindere da un sistema di sicurezza marittima ben funzionante. La proposta attuale dovrebbe contribuire agli sforzi in corso volti a migliorare l'operato dell'UE a tutela del nostro vitale ecosistema marino, nonché dell'economia, della sicurezza alimentare e delle comunità che dipendono dalla pesca, dall'acquacoltura e dalla molluschicoltura.

In conclusione, la relatrice si rammarica delle condizioni affrettate in cui la commissione per la pesca si è trovata ad agire. La commissione avrebbe dovuto disporre di totale controllo e tempistiche ragionevoli, vista l'importanza del pacchetto per il settore della pesca.

EMENDAMENTI

La commissione per la pesca invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a prendere in considerazione quanto segue:

Emendamento 1

Proposta di direttiva
Considerando 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) La sicurezza ***dei trasporti marittimi*** dell'Unione e dei cittadini che ***li*** utilizzano e ***la*** protezione dell'ambiente dovrebbero essere garantiti in via permanente.	(1) La sicurezza ***del settore marittimo*** dell'Unione***, della gente di mare*** e dei cittadini che utilizzano ***tale settore, insieme al benessere dei passeggeri e dell'equipaggio*** e ***alla*** protezione dell'ambiente***,*** dovrebbero essere garantiti in via permanente. ***Si dovrebbe inoltre tenere presente, in ogni momento, che innumerevoli posti di lavoro e comunità costiere dipendono da tale protezione dell'ambiente.***

Emendamento 2

Proposta di direttiva
Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 bis) Occorre assicurare il benessere dei lavoratori del settore marittimo, garantendo condizioni di lavoro eque e un'adeguata tutela della gente di mare.

Motivazione

La direttiva pone giustamente l'accento sulla sicurezza dei trasporti marittimi dell'Unione e sulla protezione dell'ambiente. Tuttavia, potrebbe risultare utile riconoscere più esplicitamente l'importanza di condizioni di lavoro eque e del benessere della gente di mare, che rappresentano aspetti critici delle operazioni marittime.

Emendamento 3

Proposta di direttiva
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) A norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) e delle convenzioni di cui è depositaria l'IMO, rientra fra le responsabilità degli Stati che sono parti di questi strumenti adottare leggi e regolamenti e provvedere a tutte le altre misure necessarie per dare piena e completa attuazione a detti strumenti affinché, dal punto di vista della sicurezza della vita in mare e della protezione dell'ambiente marino, le navi siano idonee al servizio cui sono destinate.	(2) A norma delle disposizioni della convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) e delle convenzioni di cui è depositaria l'IMO, rientra fra le responsabilità degli Stati che sono parti di questi strumenti adottare leggi e regolamenti e provvedere a tutte le altre misure necessarie per dare piena e completa attuazione a detti strumenti affinché, dal punto di vista della sicurezza della vita in mare e della protezione dell'ambiente marino, ***nonché di coloro la cui sussistenza dipende da tale ambiente,*** le navi siano idonee al servizio cui sono destinate.

Emendamento 4

Proposta di direttiva
Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(2 bis) Situazioni non sicure in mare possono causare incidenti e catastrofi

	marittime, che possono avere un impatto senza precedenti sugli ecosistemi marini (vulnerabili). I mari e gli oceani svolgono un ruolo cruciale nella regolazione del clima terrestre, oltre a costituire un enorme pozzo di assorbimento del carbonio, ed è pertanto essenziale proteggere questi ecosistemi.

Emendamento 5

Proposta di direttiva
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) A livello internazionale, il compito di indagare sugli incidenti marittimi rientra nelle responsabilità dello Stato di bandiera***,*** mentre a livello dell'Unione è resa indipendente e disciplinata dalla direttiva n. 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[29]. La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicata la direttiva 2009/18/CE.	(5) A livello internazionale, il compito di indagare sugli incidenti marittimi rientra nelle responsabilità dello Stato di bandiera***; in tale ambito, è della massima importanza garantire che le indagini sugli incidenti mettano al primo posto la responsabilità e l'apprendimento per prevenire incidenti futuri;*** mentre***,*** a livello dell'Unione***, tale funzione*** è resa indipendente e disciplinata dalla direttiva n. 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[29]. La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicata la direttiva 2009/18/CE.
[29] Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114).	[29] Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114).

Motivazione

La direttiva conserva l'indipendenza delle inchieste sugli incidenti marittimi, la qual cosa è essenziale. Tuttavia, dovrebbe anche sottolineare l'importanza di una comunicazione approfondita, della trasparenza e della responsabilità in tali inchieste, in modo da garantire che vengano tratti insegnamenti da mettere in pratica per prevenire incidenti futuri.

Emendamento 6

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Per l'attuazione dei loro obblighi di Stato di bandiera, le amministrazioni marittime degli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di disporre di risorse idonee, compresa la capacità di adottare decisioni tecniche, commisurate alle dimensioni e alla natura della loro flotta e basate sulle pertinenti prescrizioni dell'IMO. Al fine di migliorare la qualità complessiva dei risultati ottenuti dalle navi battenti bandiera degli Stati membri, è altresì necessario armonizzare il monitoraggio rigoroso e approfondito, comprendente l'elaborazione di norme e il riesame del progetto, degli organismi riconosciuti che adempiono agli obblighi dello Stato di bandiera per conto degli Stati membri.	(7) Per l'attuazione dei loro obblighi di Stato di bandiera, le amministrazioni marittime degli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di disporre di risorse idonee, compresa la capacità di adottare decisioni tecniche, commisurate alle dimensioni e alla natura della loro flotta e basate sulle pertinenti prescrizioni dell'IMO. ***Si dovrebbe tenere pienamente conto delle amministrazioni subordinate al livello statale dotate di competenze nel settore della pesca, in linea con l'ordinamento giuridico di ciascuno Stato membro.*** Al fine di migliorare la qualità complessiva dei risultati ottenuti dalle navi battenti bandiera degli Stati membri, è altresì necessario armonizzare il monitoraggio rigoroso e approfondito, comprendente l'elaborazione di norme e il riesame del progetto, degli organismi riconosciuti che adempiono agli obblighi dello Stato di bandiera per conto degli Stati membri.

Emendamento 7

Proposta di direttiva
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) I criteri minimi e gli obiettivi delle ispezioni relativi a tali risorse dovrebbero essere stabiliti mediante misure di attuazione sulla base dell'esperienza pratica ***degli*** Stati membri, compreso l'impiego di ispettori non esclusivi.	(8) I criteri minimi e gli obiettivi delle ispezioni relativi a tali risorse dovrebbero essere stabiliti mediante misure di attuazione sulla base dell'esperienza ***derivante dalla*** pratica ***e dall'osservazione maturate dagli*** Stati membri, compreso l'impiego di ispettori non esclusivi.

Motivazione

Mentre l'esperienza teorica potrebbe non essere la più utile per le ispezioni, l'esperienza derivante dall'osservazione può apportare notevoli benefici agli Stati membri nell'attuazione dello scenario migliore sulla base del modus operandi di altri paesi, fornendo indicazioni pratiche, opportunità di apprendimento e un punto di partenza per un processo decisionale informato.

Emendamento 8

Proposta di direttiva
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) L'attuazione di un sistema armonizzato di sviluppo delle capacità (post qualifica) da parte dei controllori e degli ispettori degli Stati di bandiera dovrebbe garantire parità di condizioni tra le amministrazioni marittime e concorrere a migliorare la qualità dei risultati ottenuti dalle navi battenti bandiera degli Stati membri.	(9) L'attuazione di un sistema armonizzato di sviluppo delle capacità (post qualifica) da parte dei controllori e degli ispettori degli Stati di bandiera dovrebbe garantire parità di condizioni tra le amministrazioni marittime e concorrere a migliorare la qualità dei risultati ottenuti dalle navi battenti bandiera degli Stati membri. ***La formazione continua e lo sviluppo professionale della gente di mare dovrebbero essere garantiti al fine di rimanere al passo con l'evoluzione delle norme ambientali e di sicurezza.***

Motivazione

Il programma di sviluppo delle capacità per i controllori e gli ispettori degli Stati di bandiera rappresenta un passo avanti positivo. Per risultati ancora migliori, si potrebbe porre l'accento sulle opportunità di sviluppo professionale costante e di formazione continua per garantire che tali professionisti dispongano sempre degli strumenti necessari per adattarsi all'evoluzione delle norme ambientali e di sicurezza.

Emendamento 9

Proposta di direttiva
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) L'istituzione e lo sviluppo di una banca dati che fornisca informazioni	(11) L'istituzione e lo sviluppo di una banca dati che fornisca informazioni

essenziali, in formato elettronico, sulle navi battenti bandiera di uno Stato membro dovrebbero contribuire a potenziare lo scambio di informazioni, migliorare ulteriormente ***la trasparenza delle prestazioni di una*** flotta ***di qualità elevata*** e consentire un monitoraggio rafforzato degli obblighi incombenti allo Stato di bandiera, al fine di assicurare parità di condizioni tra le amministrazioni marittime.	essenziali, in formato elettronico, sulle navi battenti bandiera di uno Stato membro dovrebbero contribuire a potenziare lo scambio di informazioni, migliorare ulteriormente ***le condizioni di lavoro e la retribuzione della*** flotta ***per promuovere pratiche di lavoro eque*** e consentire un monitoraggio rafforzato degli obblighi incombenti allo Stato di bandiera, al fine di assicurare parità di condizioni tra le amministrazioni marittime.

Emendamento 10

Proposta di direttiva
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) Occorre garantire la trasparenza delle operazioni marittime e la responsabilità degli armatori per qualsiasi violazione delle norme ambientali o di sicurezza.

Motivazione

Garantire che le autorità competenti abbiano accesso alle informazioni è fondamentale ai fini del monitoraggio. Inoltre, si potrebbero adottare disposizioni per proteggere gli informatori che segnalano violazioni delle norme ambientali o di sicurezza, contribuendo in tal modo a una cultura della trasparenza e della responsabilità.

Emendamento 11

Proposta di direttiva
Considerando 12 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 ter) Le autorità competenti dovrebbero istituire meccanismi che consentano agli informatori di segnalare violazioni delle norme ambientali e di sicurezza senza timore di ritorsioni.

Motivazione

La direttiva dovrebbe inoltre prevedere meccanismi chiari che consentano ai lavoratori di segnalare le preoccupazioni in materia ambientale e di sicurezza, in modo da promuovere un approccio alla sicurezza proattivo.

Emendamento 12

Proposta di direttiva
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Al fine di discutere le questioni relative allo Stato di bandiera, comprese le questioni tecniche, e facilitare lo scambio di competenze e informazioni, è opportuno istituire un gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera, composto dalle autorità nazionali degli Stati membri, da esperti e ispettori dello Stato di bandiera nonché, se del caso, da esperti del settore privato.	(17) Al fine di discutere le questioni relative allo Stato di bandiera, comprese le questioni tecniche, e facilitare lo scambio di competenze e informazioni, è opportuno istituire un gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera, composto dalle autorità nazionali degli Stati membri, da esperti e ispettori dello Stato di bandiera nonché, se del caso, da esperti del settore privato ***e da rappresentanti dei lavoratori del settore marittimo***.

Motivazione

L'istituzione di un gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera rappresenta uno sviluppo positivo. Tuttavia, si potrebbe compiere un ulteriore passo avanti includendo la partecipazione dei lavoratori e dei loro rappresentanti per garantire un approccio globale alla governance marittima.

Emendamento 13

Proposta di direttiva
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) È opportuno istituire uno strumento elettronico di comunicazione al fine di migliorare ulteriormente la raccolta coerente di statistiche pertinenti e di dati e informazioni marittimi provenienti dagli Stati membri.	(18) È opportuno istituire uno strumento elettronico di comunicazione al fine di migliorare ulteriormente la raccolta coerente di statistiche pertinenti e di dati e informazioni marittimi provenienti dagli Stati membri***, tenendo conto degli obblighi***

	di comunicazione già esistenti in altri atti dell'Unione, come ad esempio il regolamento (CE) n. 1224/2009.

Emendamento 14

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 4 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la sua bandiera, lo Stato membro interessato assicura che la nave in questione ottemperi alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili. In particolare verifica i precedenti relativi alla sicurezza della nave utilizzando i rapporti di ispezione e i certificati contenuti nella banca dati di cui all'articolo 6 bis. Se necessario, consulta l'amministrazione del precedente Stato di bandiera per ***accertare se sussistano ancora*** anomalie o problemi di sicurezza ***da questo individuati e rimasti irrisolti***.	1. Prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la sua bandiera, lo Stato membro interessato assicura che la nave in questione ottemperi alle norme e alle regolamentazioni internazionali applicabili***, segnatamente per quanto riguarda le condizioni di lavoro della gente di mare e la protezione dell'ambiente***. In particolare verifica i precedenti relativi alla sicurezza della nave utilizzando i rapporti di ispezione e i certificati contenuti nella banca dati di cui all'articolo 6 bis. Se necessario, consulta l'amministrazione del precedente Stato di bandiera per ***affrontare eventuali*** anomalie o problemi di sicurezza ***in sospeso***. ***Tale collaborazione mira a garantire che eventuali anomalie o problemi di sicurezza in sospeso siano del tutto risolti prima che la nave entri in esercizio.***

Emendamento 15

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 4 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
(a) vietare alle navi autorizzate a battere la loro bandiera di salpare finché non possono prendere il mare nel rispetto	(a) vietare alle navi autorizzate a battere la loro bandiera di salpare finché non possono prendere il mare nel rispetto

delle regole e delle norme internazionali;	delle regole e delle norme internazionali; ***compreso lo svolgimento di esercitazioni ed esercizi di sicurezza periodici per garantire la preparazione dell'equipaggio a situazioni di emergenza, come anche l'applicazione delle norme relative alle ore di riposo dell'equipaggio per prevenire gli incidenti legati alla stanchezza;***

Emendamento 16

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 4 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
(b) assicurare che le navi autorizzate a battere la loro bandiera siano state sottoposte a visite di controllo conformemente agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione (HSSC); ***e***	(b) assicurare che le navi autorizzate a battere la loro bandiera siano state sottoposte a visite di controllo conformemente agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione (HSSC)***. Ciò comprende lo svolgimento di audit ambientali per valutare il rispetto delle norme relative alle emissioni, la gestione delle acque di zavorra e altre questioni ambientali, che esulano dalle ispezioni di sicurezza standard***;

Emendamento 17

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 4 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(b bis) promuovere una cultura della sicurezza a bordo incoraggiando la segnalazione di quasi incidenti e condizioni non sicure, come anche il costante miglioramento delle pratiche di sicurezza;

Emendamento 18

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 4 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(b ter) collaborare con altri Stati di bandiera e organismi internazionali per svolgere ispezioni congiunte, condividere informazioni e armonizzare gli sforzi di applicazione per garantire l'effettivo rispetto delle regole e delle norme internazionali;

Emendamento 19

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 4 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
(c) effettuare ispezioni supplementari delle navi in quanto Stati di bandiera per verificare che le condizioni reali della nave siano conformi ai certificati che trasporta.	(c) effettuare ispezioni supplementari delle navi in quanto Stati di bandiera per verificare che le condizioni reali della nave ***e le condizioni di lavoro a bordo*** siano conformi ai certificati che trasporta. ***Tali ispezioni dovrebbero riguardare anche la formazione e il benessere dell'equipaggio, garantendo che i membri dell'equipaggio ricevano un'adeguata formazione in materia di procedure ambientali e di sicurezza e che i loro diritti e il loro benessere siano tutelati conformemente alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006);***

Emendamento 20

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2009/21/CE
Articolo 4 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(c bis) utilizzare tecnologie di monitoraggio avanzate, come la localizzazione via satellite e i sensori remoti, allo scopo di monitorare in tempo reale le attività delle navi e il rispetto delle norme;

Emendamento 21

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 4 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(c ter) imporre alle navi di presentare relazioni periodiche sul rispetto delle norme ambientali e di sicurezza e rendere tali relazioni accessibili alle autorità competenti per il riesame, migliorando in tal modo la comunicazione e la trasparenza.

Emendamento 22

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
	g bis) informazioni relative alle prestazioni ambientali della nave, come dati sulle emissioni (ad esempio, emissioni di gas a effetto serra, emissioni di ossidi di zolfo) e dati sulla gestione delle acque di zavorra e di altre sostanze potenzialmente inquinanti;

Emendamento 23

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(g ter) informazioni dettagliate sull'equipaggio della nave, comprese le relative qualifiche, certificazioni e ore di riposo, al fine di garantire il rispetto delle norme in materia di lavoro e sicurezza;

Emendamento 24

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(g quater) la segnalazione di qualsiasi incidente, inconveniente o quasi incidente, unitamente alle azioni intraprese per affrontarli, al fine di contribuire a una cultura della sicurezza proattiva;

Emendamento 25

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(g quinquies) informazioni sul tipo, la quantità e la movimentazione del carico, in particolare per le navi che trasportano merci o materiali pericolosi, allo scopo di valutare il rispetto delle norme in materia di trasporto e sicurezza;

Emendamento 26

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(g sexies) dati relativi al sistema di gestione della sicurezza della nave, comprese le registrazioni delle riunioni sulla sicurezza, le valutazioni dei pericoli e le azioni correttive intraprese;

Emendamento 27

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(g septies) dati relativi alle misure di sicurezza e al rispetto dei codici e delle convenzioni di sicurezza marittima internazionale, particolarmente pertinenti nell'attuale contesto caratterizzato da un'elevata sensibilità in materia di sicurezza;

Emendamento 28

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(g octies) informazioni sugli ammodernamenti tecnologici, sulla manutenzione delle attrezzature e sulle modifiche apportate alla nave per motivi di sicurezza;

Emendamento 29

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(g nonies) registri relativi al benessere e alle condizioni di vita della gente di mare, compresi i registri dei reclami o delle preoccupazioni dell'equipaggio;

Emendamento 30

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(g decies) la facoltà degli Stati membri di verificare l'autenticità e la validità dei certificati e della documentazione presentati dalla nave, per contribuire a combattere le frodi e a garantire la conformità;

Emendamento 31

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 5
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(g undecies) la comunicazione relativa alle pratiche di sostenibilità, come il consumo di carburante, le misure di efficienza energetica e gli sforzi di riduzione dell'impatto ambientale, in linea con gli obiettivi internazionali in materia di sostenibilità.

Emendamento 32

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(j bis) elaborare raccomandazioni e orientamenti per le ispezioni e le procedure dello Stato di bandiera che diano priorità alla tutela dei diritti dei lavoratori e alla sicurezza sulle navi, compreso il coinvolgimento dei rappresentanti dei lavoratori nelle ispezioni di sicurezza;

Emendamento 33

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(j ter) fornire raccomandazioni per le ispezioni e le procedure dello Stato di bandiera che pongano l'accento sulla conformità ambientale, in modo da garantire che le navi rispettino le norme e gli orientamenti internazionali in materia di ambiente;

Emendamento 34

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(j quater) contribuire allo sviluppo di misure volte a promuovere la responsabilità sociale e il rispetto delle

norme del lavoro sulle navi, compresi il monitoraggio e la comunicazione sul benessere dell'equipaggio, sulle condizioni di lavoro e sul rispetto della convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM 2006);

Emendamento 35

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(j quinquies) incoraggiare gli Stati di bandiera a dialogare con le comunità locali nei porti di scalo per affrontare eventuali preoccupazioni di tipo sociale o ambientale connesse alle operazioni delle navi, promuovendo relazioni positive e pratiche marittime responsabili;

Emendamento 36

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(j sexies) fornire consulenza in merito all'integrazione di nuove tecnologie, quali gli strumenti di segnalazione digitale e i dispositivi IoT, con l'obiettivo di migliorare l'efficacia delle ispezioni e della sorveglianza dello Stato di bandiera, tenendo conto nel contempo degli aspetti relativi alla riservatezza dei dati e alla cibersicurezza;

Emendamento 37

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(j septies) istituire meccanismi per la risoluzione dei conflitti e delle controversie relativi alle ispezioni e alle procedure dello Stato di bandiera, garantendo processi equi e trasparenti.

Emendamento 38

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 ter

Testo della Commissione	*Emendamento*
	iv bis) investimenti in tecnologie verdi e sostenibili dal punto di vista ambientale, come il ricorso a combustibili più puliti o ad attrezzature per la riduzione delle emissioni, per dimostrare l'impegno a ridurre l'impronta ambientale della flotta di bandiera;

Emendamento 39

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 ter

Testo della Commissione	*Emendamento*
	iv ter) iniziative e misure adottate per promuovere una cultura della sicurezza a bordo delle navi, compresi programmi di formazione, esercitazioni di sicurezza e campagne di sensibilizzazione dei membri dell'equipaggio sulle pratiche di sicurezza;

Emendamento 40

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 ter

Testo della Commissione	*Emendamento*
	iv quater) eventuali incidenti, inconvenienti o violazioni connessi ai requisiti di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento, unitamente alle azioni intraprese per affrontarli, promuovendo la trasparenza e la responsabilità;

Emendamento 41

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 ter

Testo della Commissione	*Emendamento*
	iv quinquies) collaborazione con altri Stati membri e organismi internazionali per migliorare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento, comprese ispezioni congiunte, la condivisione delle informazioni e la partecipazione a iniziative internazionali volte a rafforzare la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente;

ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI

La relatrice dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, di non aver ricevuto contributi da alcuna entità o persona da menzionare nel presente allegato in virtù dell'articolo 8 dell'allegato I del regolamento.

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera
Riferimenti	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 10.7.2023
Parere espresso da Annuncio in Aula	PECH 10.7.2023
Relatrice per parere: Nomina	Ana Miranda 5.9.2023
Esame in commissione	9.10.2023
Approvazione	29.11.2023
Esito della votazione finale	+: 20 –: 3 0: 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	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
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Gabriel Mato
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Erik Poulsen, Anne Sander

VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

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

Significato dei simboli utilizzati:
+ : favorevoli
- : contrari
0 : astenuti