



Documento di seduta

A9-0418/2023

8.12.2023

*****I**

RELAZIONE

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))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatrice: Vera Tax

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	23
ALLEGATO: ENTITÀ O PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI	25
PARERE DELLA COMMISSIONE PER LA PESCA	26
PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	49
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	50

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

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))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0272),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0188/2023),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 20 settembre 2023¹,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - visto il parere della commissione per la pesca,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0418/2023),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di direttiva
Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) È importante tenere conto delle

¹ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

condizioni di vita e di lavoro dell'equipaggio a bordo nonché della formazione e delle qualifiche dei suoi membri, in linea con la direttiva 2013/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis}, in quanto esiste una stretta correlazione tra salute, sicurezza e aspetti sociali ed è della massima importanza prevenire qualsiasi danno causato da fattori umani.

^{1 bis} Direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Per garantire l'efficacia della presente direttiva, ogni Stato di bandiera dell'UE dovrebbe effettuare una percentuale equa delle ispezioni, adeguata alle dimensioni e al tipo di flotta. È pertanto opportuno fissare per ciascuno Stato membro una quota minima di ispezioni annuali di almeno il 30 % delle navi battenti la sua bandiera.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

Emendamento

(9) L'attuazione di un sistema armonizzato di sviluppo delle capacità

(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.

(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. ***Il programma di formazione sviluppato dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) dovrebbe portare all'adozione di approcci armonizzati da parte di tutti i controllori e gli ispettori degli Stati di bandiera, compreso l'uso obbligatorio di certificati elettronici da parte di tutti gli Stati membri al più tardi tre anni dopo ... [inserire la data di entrata in vigore della presente direttiva].***

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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. ***A norma dell'articolo 91, paragrafo 1, dell'UNCLOS, deve esistere un legame autentico tra una nave e il suo Stato di bandiera. Al fine di procedere a una corretta analisi del cambio di bandiera delle navi e dell'uso di registri aperti, la Commissione dovrebbe facilitare il compito degli Stati membri di determinare l'esistenza di tale legame, elaborando orientamenti. Tali orientamenti dovrebbero definire ciò che costituisce un***

legame effettivo e le sue conseguenze. Nell'elaborazione di tali orientamenti, la Commissione dovrebbe tenere conto delle raccomandazioni del gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera e dei contributi dei portatori di interessi, compresi quelli del settore privato, della società civile e del mondo accademico. Gli armatori sono tenuti a versare i contributi previdenziali in base alla legislazione dello Stato della bandiera battuta dalla loro nave, a meno che i lavoratori non li paghino conformemente alla legislazione dello Stato in cui risiedono. Tali norme possono avere conseguenze indesiderate qualora siano utilizzate per evitare livelli di contribuzione elevati.

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) La Commissione, *assistita dall'Agencia europea per la sicurezza marittima (EMSA)*, istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹, *dovrebbe* essere *invitata* e *coinvolta* come *osservatore* dallo Stato sottoposto ad audit in quanto di Stato di bandiera al fine di garantire la coerenza tra l'audit IMO e le valutazioni della Commissione, eseguite dall'EMSA per conto della Commissione stessa attraverso il programma di visite e ispezioni dell'EMSA e finalizzate a verificare l'attuazione della legislazione dell'Unione in materia di sicurezza marittima.

³¹ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agencia europea per la sicurezza marittima

Emendamento

(14) La Commissione *e l'Agencia europea per la sicurezza marittima (EMSA)*, istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹, *dovrebbero* essere *invitate* e *coinvolte* come *osservatori* dallo Stato sottoposto ad audit in quanto di Stato di bandiera al fine di garantire la coerenza tra l'audit IMO e le valutazioni della Commissione, eseguite dall'EMSA per conto della Commissione stessa attraverso il programma di visite e ispezioni dell'EMSA e finalizzate a verificare l'attuazione della legislazione dell'Unione in materia di sicurezza marittima.

³¹ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agencia europea per la sicurezza marittima

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(14 bis) *Il coinvolgimento della Commissione e dell'EMSA negli audit dovrebbe rendere il processo di audit più efficace e completo. Dovrebbe inoltre facilitare l'introduzione e l'attuazione di procedure semplificate, tra cui incentivi per il rispetto delle norme in materia ambientale, sociale, di sanità pubblica e di diritto del lavoro e delle norme che garantiscono la sicurezza per la gente di mare a bordo delle navi che fanno scalo nei porti dell'Unione, nonché le possibilità di sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive, tenendo conto del diritto ambientale, della salute pubblica, fiscale e sociale.*

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) *In coordinamento con l'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), la Commissione e gli Stati membri dovrebbero promuovere lo sviluppo delle capacità nei paesi terzi nell'ambito delle ispezioni e dell'applicazione istituendo con le parti sociali campagne di sensibilizzazione sui diritti e sugli obblighi previsti dalla convenzione sul lavoro marittimo adottata dall'OIL nel 2006 (CLM 2006). La Commissione dovrebbe inoltre promuovere la creazione da parte dell'OIL di una banca dati dei risultati*

delle ispezioni e dei reclami, sia per i marittimi che per i lavoratori portuali, garantendo l'accuratezza dei registri delle ore di lavoro e di riposo, per aiutare la gente di mare e gli armatori ad avvalersi dei servizi per l'assunzione e l'impiego più affidabili e conformi alla CLM 2006.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) La Commissione dovrebbe pubblicare una relazione di trasparenza basata sulle informazioni contenute nella banca dati obbligatoria, che sia accessibile a tutti gli Stati membri.

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 21

Testo della Commissione

Emendamento

(21) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) dovrebbe fornire il sostegno necessario a garantire l'attuazione della direttiva 2009/21/CE.

(21) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) dovrebbe fornire il sostegno necessario a garantire l'attuazione della direttiva 2009/21/CE. ***La formazione fornita dall'EMSA alle amministrazioni dello Stato di bandiera dovrebbe essere proseguita, rafforzata e ampliata per coprire pienamente gli obblighi che incombono agli Stati membri di cui alla CLM 2006. L'EMSA dovrebbe facilitare il coordinamento e lo scambio di informazioni e di buone pratiche tra le amministrazioni degli Stati di bandiera.***

Emendamento 10

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto -1 (nuovo)
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 1 – paragrafo 1

Testo in vigore

1. La presente direttiva ha lo scopo di:
- a) assicurare che gli Stati membri ottemperino con efficacia e coerenza ai loro obblighi in quanto Stati di bandiera; e
 - b) migliorare la sicurezza e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro.

Emendamento

(-1) all'articolo 1, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

- "1. La presente direttiva ha lo scopo di:
- a) assicurare che gli Stati membri ottemperino con efficacia e coerenza ai loro obblighi in quanto Stati di bandiera; e
 - b) migliorare la sicurezza, **compresa la sicurezza a bordo**, e prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro.";

Emendamento 11

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

Testo della Commissione

"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.";

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 **effettua ispezioni a bordo e** verifica **sia** i precedenti relativi alla sicurezza della nave **sia la documentazione atta a garantire che la nave soddisfi le norme ambientali e sociali internazionali**, utilizzando i rapporti di ispezione e i certificati contenuti nella banca dati **sulle ispezioni** di cui all'articolo 6 bis. **Verifica inoltre che il funzionamento della nave sia conforme alle convenzioni internazionali in materia di ambiente e lavoro, che sia in linea con la direttiva 2013/54/UE e che l'equipaggio sia**

formato conformemente alla direttiva (UE) 2022/993 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 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 bis} Direttiva (UE) 2022/993 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2022, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 169 del 27.6.2022, pag. 45).

Emendamento 12

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 4 bis – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Gli Stati membri si accertano che siano corrette tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione effettuata conformemente al paragrafo 2, lettera c).

Emendamento

3. Gli Stati membri si accertano che siano corrette tutte le carenze confermate o rivelate dall'ispezione effettuata conformemente al paragrafo 2, lettera c), ***e che siano adottate tutte le misure correttive necessarie per risolvere le preoccupazioni urgenti in materia ambientale e di sicurezza prima che la nave prenda il mare. Le ispezioni si concentrano in particolare sulle prestazioni di sicurezza e ambientali di tutte le navi battenti bandiera di uno Stato membro, nonché sulle condizioni di lavoro degli equipaggi, compresa l'accuratezza dei dati sulle ore di lavoro e di riposo in linea con la direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.***

Emendamento 13

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

Testo della Commissione

4. Al fine di assicurare l'armonizzazione delle ispezioni supplementari dello Stato di bandiera di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 2, lettera c), la Commissione, previa consultazione del gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 1, adotta atti di esecuzione per definire le misure uniformi atte a stabilire i requisiti minimi per l'attuazione degli obblighi di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Emendamento

4. Al fine di assicurare l'armonizzazione delle ispezioni supplementari dello Stato di bandiera di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 2, lettera c), la Commissione, previa consultazione del gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 1, adotta atti di esecuzione per definire le misure uniformi atte a stabilire i requisiti minimi per l'attuazione degli obblighi di cui al paragrafo 1. ***Tali requisiti minimi comprendono in particolare una quota minima di ispezioni annuali di almeno il 30 % delle navi battenti la bandiera di ogni Stato membro, adeguata alle dimensioni e al tipo di flotta, nonché un elemento qualitativo che tenga conto del profilo di rischio della nave ispezionata.*** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Emendamento 14

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 4 quater – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Avvalendosi del parere del gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 1, la Commissione elabora un sistema di sviluppo comune delle capacità (post qualifica a livello nazionale) e lo mantiene aggiornato, tenendo conto delle nuove tecnologie e in relazione a obblighi nuovi o supplementari derivanti dai

Emendamento

2. Avvalendosi del parere del gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 1, la Commissione elabora un sistema di sviluppo comune delle capacità (post qualifica a livello nazionale) e lo mantiene aggiornato, tenendo conto delle nuove tecnologie e in relazione a obblighi nuovi o supplementari derivanti dai

pertinenti strumenti internazionali per i controllori e gli ispettori degli Stati membri in quanto Stati di bandiera.";

pertinenti strumenti internazionali per i controllori e gli ispettori degli Stati membri in quanto Stati di bandiera **e prestando particolare attenzione all'attuazione della direttiva 2013/54/UE.**";

Emendamento 15

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 4 quater – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. *La Commissione, con il sostegno dell'EMSA, elabora un documento di orientamento che offre consulenza su come attuare la direttiva 2013/54/CE. L'EMSA fornisce inoltre informazioni dettagliate sui problemi rilevati più frequentemente durante le ispezioni da parte dello Stato di approdo delle navi battenti una determinata bandiera e offre spiegazioni e chiarimenti in merito alla documentazione e ai certificati specifici di ciascuno Stato di bandiera.*

Emendamento 16

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 6 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché almeno le informazioni seguenti relative alle navi battenti la loro bandiera siano conservate e rese accessibili in un formato elettronico compatibile e interoperabile con le banche dati dell'Unione sulla sicurezza marittima:

1. ***I certificati elettronici sono obbligatori per tutti gli Stati membri al più tardi a decorrere da ... [tre anni dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica].*** Gli Stati membri provvedono affinché almeno le informazioni seguenti relative alle navi battenti la loro bandiera siano conservate e rese accessibili in un formato elettronico

compatibile e interoperabile con le banche dati dell'Unione sulla sicurezza marittima:

Emendamento 17

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) dati relativi alle modalità di lavoro a bordo e i registri delle ore giornaliere di lavoro della gente di mare ai sensi della direttiva 1999/63/CE;

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

e) risultato delle ispezioni nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo (deficienze: sì o no, fermi: sì o no);

e) risultato delle ispezioni nel quadro del controllo da parte dello Stato di approdo (deficienze: sì o no, fermi: sì o no, ***e, in caso di deficienze o fermi, ulteriori dettagli***);

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) certificati obbligatori che accertano se siano state corrette le deficienze segnalate riscontrate nel corso delle ispezioni di controllo da parte dello

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Le informazioni sono comunicate alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 6 bis. Anche il comandante riceve copia del rapporto.";

Emendamento

2. Le informazioni sono comunicate alla banca dati sulle ispezioni di cui all'articolo 6 bis, ***poiché l'interoperabilità delle banche dati contribuisce a un approccio armonizzato alla comunicazione e alla misurazione delle prestazioni della flotta sotto la responsabilità dello Stato di bandiera.*** Anche il comandante riceve copia del rapporto.";

Emendamento 21

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 6 bis – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Gli Stati membri hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo e al sistema di ispezioni previsto dalla direttiva 2009/16/CE. Nessuna disposizione della presente direttiva osta alla condivisione di tali informazioni tra le pertinenti autorità competenti, all'interno degli Stati membri e tra di essi, con la Commissione *o* con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁶.

Emendamento

4. Gli Stati membri hanno accesso a qualsiasi informazione registrata nella banca dati sulle ispezioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo e al sistema di ispezioni previsto dalla direttiva 2009/16/CE. Nessuna disposizione della presente direttiva osta alla condivisione di tali informazioni tra le pertinenti autorità competenti, all'interno degli Stati membri e tra di essi, con la Commissione *e* con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁶.

³⁶ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1).

³⁶ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1).

Emendamento 22

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 6 bis – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Gli Stati membri provvedono affinché i certificati obbligatori di cui all'articolo 6, paragrafo 1, *lettera b*), siano trasmessi per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo utilizzando le specifiche funzionali e tecniche di un'interfaccia elettronica armonizzata di comunicazione previste dall'articolo 24 bis della direttiva 2009/16/CE.";

Emendamento

5. Gli Stati membri provvedono affinché ***le modalità di lavoro a bordo e i registri delle ore giornaliere di lavoro o le ore giornaliere di riposo della gente di mare, in linea con la direttiva 2009/16/CE, compresi*** i certificati obbligatori, di cui all'articolo 6, paragrafo 1, ***lettere a bis) e b)***, siano trasmessi per via elettronica alla banca dati sulle ispezioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo utilizzando le specifiche funzionali e tecniche di un'interfaccia elettronica armonizzata di comunicazione previste dall'articolo 24 bis della direttiva 2009/16/CE.

Emendamento 23

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 7 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le loro amministrazioni siano sottoposte a un audit dell'IMO almeno una volta ogni *sette* anni e pubblicano i risultati dell'audit e le

Emendamento

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le loro amministrazioni siano sottoposte a un audit dell'IMO almeno una volta ogni ***cinque*** anni e pubblicano i risultati dell'audit e le

eventuali azioni correttive nella banca dati del sistema mondiale integrato di informazione sul traffico marittimo (GISIS) istituita dall'IMO. Gli Stati membri mettono inoltre le stesse informazioni a disposizione del pubblico conformemente alla pertinente legislazione nazionale in materia di riservatezza.

eventuali azioni correttive nella banca dati del sistema mondiale integrato di informazione sul traffico marittimo (GISIS) istituita dall'IMO. Gli Stati membri mettono inoltre le stesse informazioni a disposizione del pubblico conformemente alla pertinente legislazione nazionale in materia di riservatezza.

Emendamento 24

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri garantiscono che la Commissione, ***assistita dall'EMSA, sia autorizzata*** a partecipare in qualità di ***osservatore*** al processo di audit IMO e che qualsiasi relazione di audit e le informazioni sulle successive azioni intraprese siano immediatamente messe a disposizione della Commissione.

Emendamento

2. Gli Stati membri garantiscono che la Commissione ***e l'EMSA siano autorizzate*** a partecipare in qualità di ***osservatori*** al processo di audit IMO e che qualsiasi relazione di audit e le informazioni sulle successive azioni intraprese siano immediatamente messe a disposizione della Commissione.

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 – lettera a

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 – comma 3

Testo della Commissione

Ciascuno Stato membro provvede affinché il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni disponga di un'istruzione, di una formazione e di una supervisione adeguate ai compiti che è autorizzato a svolgere.

Emendamento

Ciascuno Stato membro provvede affinché il resto del personale che presta assistenza nello svolgimento delle ispezioni disponga di un'istruzione, di una formazione e di una supervisione adeguate ai compiti che è autorizzato a svolgere. ***Gli Stati di bandiera rivedono le linee guida fornite ai loro ispettori e a quelli autorizzati ad agire per loro conto affinché vi sia inclusa la verifica sistematica dell'esattezza dei***

registri. La formazione fornita dall'EMSA alle amministrazioni degli Stati di bandiera riguarda tali procedure di verifica ed è proseguita, rafforzata e ampliata per trattare la CLM 2006 in modo più dettagliato. L'EMSA facilita anche il coordinamento e lo scambio di informazioni e di buone pratiche tra le amministrazioni degli Stati di bandiera.

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 9

Testo della Commissione

(9) l'articolo 9 è *soppresso*;

Emendamento

(9) l'articolo 9 è *sostituito dal seguente*:

"Articolo 9

Relazioni e riesame

Ogni cinque anni, e per la prima volta entro ... [tre anni dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

Tale relazione contiene una valutazione delle prestazioni degli Stati membri in qualità di Stati di bandiera ed è accompagnata, se del caso, da una proposta legislativa di modifica della presente direttiva."

Emendamento 27

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 10

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 9 bis – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

La Commissione istituisce un gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera per discutere le questioni relative allo Stato di bandiera e agevolare lo scambio di esperienze tra le autorità nazionali degli Stati membri, gli esperti e gli ispettori dello Stato di bandiera, **compresi, se del caso, quelli** del settore privato.

Emendamento

La Commissione istituisce un gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera per discutere le questioni relative allo Stato di bandiera e agevolare lo scambio di esperienze tra le autorità nazionali degli Stati membri, gli esperti e gli ispettori dello Stato di bandiera **e tutti i portatori di interessi** del settore privato, **della società civile e del mondo accademico**.

Emendamento 28

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 10

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 9 bis – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Il gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera è composto da rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, **assistiti dall'EMSA**.

Emendamento

Il gruppo ad alto livello sulle questioni relative allo Stato di bandiera è composto da rappresentanti degli Stati membri e della Commissione **e dell'EMSA**.

Emendamento 29

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 10

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 9 bis – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

c) assistere la Commissione nello sviluppo del metodo tecnico di definizione delle risorse adeguate, commisurate alle dimensioni e al tipo della flotta, di cui all'articolo 4 ter;

Emendamento

c) assistere la Commissione nello sviluppo del metodo tecnico di definizione delle risorse adeguate, commisurate alle dimensioni e al tipo della flotta **e al numero delle ispezioni da effettuare**, di cui all'articolo 4 ter;

Emendamento 30

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

Testo della Commissione

La Commissione istituisce uno strumento elettronico di comunicazione al fine di raccogliere informazioni e dati presso gli Stati membri in relazione alla presente direttiva. Gli Stati membri forniscono alla Commissione periodicamente e almeno una volta all'anno le informazioni indicate di seguito.

Emendamento

1. La Commissione istituisce uno strumento elettronico di comunicazione al fine di raccogliere informazioni e dati presso gli Stati membri in relazione alla presente direttiva. Gli Stati membri forniscono alla Commissione periodicamente e almeno una volta all'anno le informazioni indicate di seguito.

Emendamento 31

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 ter – lettera a – punto iv bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

iv bis) misura in cui il profilo di rischio delle navi è stato preso in considerazione nelle visite di controllo, nelle ispezioni e negli audit effettuati in qualità di Stati di bandiera;

Emendamento 32

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 10
Direttiva 2009/21/CE
Articolo 9 ter – lettera a – punto iv ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

iv ter) condizioni di lavoro sulla base dei registri delle ore giornaliere di lavoro e delle ore giornaliere di riposo della gente di mare in linea con la direttiva 2013/54/CE del Parlamento europeo e del

Consiglio.

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 10

Direttiva 2009/21/CE

Articolo 9 ter – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. La Commissione pubblica una relazione annuale basata sulle informazioni raccolte a norma del primo comma del presente articolo, che è pubblicata sul sito web ufficiale. A seguito della pubblicazione, la Commissione presenta i risultati di tale relazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

MOTIVAZIONE

La relatrice accoglie con favore la proposta della Commissione di rivedere la direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. La revisione dovrebbe migliorare la qualità delle ispezioni delle navi battenti bandiera dell'UE, garantire una migliore sorveglianza degli organismi riconosciuti che svolgono attività sotto la responsabilità di uno Stato di bandiera e istituire un sistema di formazione più armonizzato per gli ispettori europei. A sua volta, ciò dovrebbe portare a una migliore applicazione delle norme di sicurezza, a una riduzione dell'inquinamento causato dal trasporto marittimo e a un migliore rispetto da parte degli Stati membri dell'UE degli obblighi che loro incombono in quanto Stati di bandiera nel quadro del regime IMO.

La relatrice sostiene l'obbligo di disporre di un sistema di gestione della qualità e un uso più ampio delle moderne tecnologie digitali, in particolare nel settore dei certificati elettronici e dell'interoperabilità delle banche dati dell'EMSA, che potrebbero essere consultate dalle autorità europee dello Stato di approdo per preparare un'ispezione di una nave battente bandiera europea da parte dello Stato di approdo.

Ritiene che la digitalizzazione e l'automazione del settore marittimo abbiano un potenziale significativo per contribuire alla riduzione delle emissioni del settore e che svolgano un ruolo chiave nella sua decarbonizzazione, in linea con le ambizioni del Green Deal. È inoltre convinta che, al fine di preservare la competitività, il settore del trasporto marittimo europeo debba partecipare agli sforzi dell'Unione volti a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e a conseguire la neutralità climatica al più tardi entro il 2050, in linea con l'accordo di Parigi. A tal fine, ritiene che gli Stati membri dovrebbero utilizzare il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet) e i servizi istituiti dalla direttiva 2002/59/CE¹ e propone che i certificati elettronici diventino obbligatori per tutti gli Stati membri già dopo tre anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Al fine di migliorare la sicurezza e garantire condizioni di parità, la relatrice è inoltre convinta che i programmi di formazione forniti dall'EMSA alle autorità degli Stati di bandiera dovrebbero favorire un approccio più armonizzato e dovrebbero essere proseguiti, rafforzati ed estesi per trattare più dettagliatamente gli aspetti relativi alla convenzione sul lavoro marittimo. L'EMSA dovrebbe facilitare in tale ambito il coordinamento e lo scambio di informazioni e di buone pratiche tra le autorità degli Stati di bandiera. La relatrice auspica che le ispezioni affrontino le condizioni di lavoro, la sicurezza e le prestazioni ambientali di tutte le navi battenti bandiera degli Stati membri e includano pertanto dati accurati sulle ore di lavoro e di riposo degli equipaggi. Gli Stati di bandiera dovrebbero rivedere le linee guida fornite ai loro ispettori e a quelli autorizzati ad agire per loro conto per includere una verifica sistematica dell'esattezza di tali registri.

La relatrice è del parere che, per eliminare pratiche indesiderate quali il cambio di bandiera delle navi e l'uso di registri aperti, dovrebbe esistere un "legame autentico" tra il proprietario

¹ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio.

effettivo di una nave e la bandiera battuta dalla nave stessa, conformemente alla convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (articolo 5 della convenzione UNCLOS del 1958 e articolo 91, paragrafo 1, della convenzione del 1982). Conseguentemente, gli armatori dovrebbero essere tenuti a versare i contributi previdenziali in base alla legislazione dello Stato della bandiera battuta dalla loro nave, a meno che i lavoratori non li paghino conformemente alla legislazione dello Stato in cui risiedono.

Infine, la proposta della Commissione istituisce un gruppo di esperti sui requisiti degli Stati di bandiera per fornire una piattaforma per lo scambio delle migliori pratiche e per sviluppare un approccio comune alle ispezioni degli Stati di bandiera e un formato comune per le relazioni. La relatrice concorda con questa idea e ritiene che occorra mantenere e promuovere un adeguato sviluppo di capacità e competenze, ma reputa che le soluzioni e le raccomandazioni elaborate dal gruppo di esperti non dovrebbero penalizzare le amministrazioni efficienti.

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

Conformemente all'allegato I, articolo 8, del regolamento, la relatrice dichiara di aver ricevuto, nel corso dell'elaborazione della relazione, fino alla sua approvazione in commissione, contributi dalle seguenti entità o persone:

Entità e/o persona
KVNR
European Commission
ECSA
ETF
IACS
Netherlands Per. Rep.
T&E
WSC
EUDA
EMSA

L'elenco che precede è compilato sotto l'esclusiva responsabilità della relatrice.

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

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 disastro¹, 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.

¹ P5_TA(2004)0350.

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 comodo², 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 Más* prosegue la sua campagna finalizzata a imporre alla totalità del trasporto marittimo in acque UE il rispetto delle norme dell'IMO.

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

(1) La sicurezza **dei trasporti marittimi** dell'Unione e dei cittadini che **li** utilizzano e **la** protezione dell'ambiente dovrebbero

Emendamento

(1) La sicurezza **del settore marittimo** dell'Unione, **della gente di mare** e dei cittadini che utilizzano **tale settore**,

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

essere garantiti in via permanente.

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

(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.

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 Consiglio²⁹. 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 Consiglio²⁹. La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicata la direttiva 2009/18/CE.

²⁹ Direttiva 2009/18/CE del Parlamento

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).

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

(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.

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. ***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

(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.

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 **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

(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.

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. **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

(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.

Emendamento

(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 **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

(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.

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, ***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

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.***

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, ***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

(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;

Emendamento

(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; ***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

(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*

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). ***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 cibersecurity;

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: ENTITÀ O PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI

La relatrice dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, di non aver ricevuto alcun contributo da entità o persone da menzionare nel presente allegato in virtù dell'allegato I, articolo 8, 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

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

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)	
Presentazione della proposta al PE	1.6.2023	
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 10.7.2023	
Commissioni competenti per parere Annuncio in Aula	BUDG 10.7.2023	PECH 10.7.2023
Pareri non espressi Decisione	BUDG 28.6.2023	
Relatori Nomina	Vera Tax 13.7.2023	
Esame in commissione	9.10.2023	
Approvazione	7.12.2023	
Esito della votazione finale	+	34
	-	0
	0:	5
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Kathleen Van Brempt	
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Pascal Arimont, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Mozdżanowska, Wolfram Pirchner, Nicolae Ștefănuță, Eugen Tomac	
Deposito	8.12.2023	

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

34	+
ID	Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Pascal Arimont, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Thomas Rudner, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Erik Marquardt, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

0	-

5	0
ECR	Peter Lundgren, Andżelika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski

Significato dei simboli utilizzati:

- + : favorevoli
- : contrari
- 0 : astenuti