

EMENDAMENTI 001-040

presentati da Commissione per i trasporti e il turismo

Relazione**Vera Tax****A9-0419/2023**

Modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo

Proposta di direttiva (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Emendamento 1**Proposta di direttiva****Considerando 1***Testo della Commissione*

(1) La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵ stabilisce norme relative al sistema delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo, in base alle quali le navi assoggettabili che fanno scalo nei porti dell'Unione sono ispezionate per verificare se la competenza dell'equipaggio a bordo e le condizioni della nave e delle relative dotazioni sono conformi ai requisiti stabiliti dalle convenzioni internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare e sulla protezione dell'ambiente marino.

²⁵ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

Emendamento

(1) La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵ stabilisce norme relative al sistema delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo, in base alle quali le navi assoggettabili che fanno scalo nei porti dell'Unione sono ispezionate per verificare se la competenza **nonché le condizioni di vita e di lavoro** dell'equipaggio a bordo e le condizioni della nave e delle relative dotazioni sono conformi ai requisiti stabiliti dalle convenzioni internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare **e a bordo** e sulla protezione dell'ambiente marino.

²⁵ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

Emendamento 2

Proposta di direttiva
Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) *In considerazione dell'impegno degli Stati membri a ratificare l'accordo di Città del Capo del 2012, gli Stati membri che non l'hanno ancora fatto dovrebbero avviare quanto prima il processo di ratifica, mentre gli Stati membri che hanno già ratificato l'accordo dovrebbero attuarlo immediatamente.*

Emendamento 3

Proposta di direttiva
Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) *La convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente entrerà in vigore il 26 giugno 2025. La presente direttiva dovrebbe prevederne l'applicazione.*

Emendamento 4

Proposta di direttiva
Considerando 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 ter) *Al fine di creare condizioni di parità in tutta l'Unione, è preferibile prima recepire nell'acquis comunitario le convenzioni in materia di pesca in vista della creazione di un regime di controllo comunitario armonizzato. Tuttavia, alcuni Stati membri hanno già ratificato convenzioni internazionali quali la convenzione C188 dell'OIL e la convenzione STCW-F, e hanno la responsabilità di applicare le misure*

relative al controllo da parte dello Stato di approdo.

Emendamento 5

Proposta di direttiva
Considerando 5 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 quater) È estremamente importante che gli Stati membri che non hanno ratificato le convenzioni internazionali relative alla pesca – in particolare la convenzione C188 dell'OIL, la convenzione STCW-F dell'IMO e l'accordo di Città del Capo – lo facciano quanto prima per evitare il rischio che gli Stati membri applichino la normativa in modo diverso. La Commissione dovrebbe incoraggiare attivamente gli Stati membri a ratificare le convenzioni internazionali pertinenti e assisterli in tale esercizio. Al fine di garantire approcci armonizzati nell'attuazione di tali obblighi internazionali, questi dovrebbero essere recepiti a livello dell'UE con l'obiettivo di stabilire successivamente un approccio armonizzato per il controllo di tali obblighi, compresi sistemi di ispezione armonizzati del controllo e dell'applicazione delle disposizioni della convenzione C188.

Emendamento 6

Proposta di direttiva
Considerando 5 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 quinquies) La Commissione dovrebbe valutare ulteriormente e dare seguito alla ratifica degli accordi internazionali contenenti obblighi relativi alle attività di pesca e, se del caso,

presentare una proposta legislativa per un recepimento armonizzato di tali obblighi internazionali nel diritto dell'Unione, in particolare per quanto riguarda la convenzione STCW-F dell'IMO relativa a un sistema armonizzato di ispezioni sul controllo e l'applicazione delle disposizioni della convenzione C188, nonché le misure di attuazione in relazione alla direttiva (UE) 2017/159.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 6

Testo della Commissione

(6) A causa delle dimensioni ridotte, la maggior parte dei pescherecci dell'UE opera in acque territoriali e non è assoggettabile ad ispezione nei porti stranieri. Ciò significa che la probabilità di operare in acque internazionali e di fare scalo in porti diversi da quelli del paese in cui sono registrati, con conseguente assoggettamento al *PSC*, riguarda in genere soltanto i pescherecci più grandi, di lunghezza superiore a 24 metri, (che sono anche i pescherecci maggiormente soggetti alle convenzioni internazionali). Dato che le convenzioni internazionali applicabili ai pescherecci più grandi sono perlopiù diverse da quelle attualmente applicate attraverso il controllo da parte dello Stato di approdo e per evitare effetti di ricaduta indesiderati sull'attuale sistema di controllo da parte dello Stato di approdo, si propone un sistema parallelo di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci.

Emendamento

(6) A causa delle dimensioni ridotte, la maggior parte dei pescherecci dell'UE opera in acque territoriali e non è assoggettabile ad ispezione nei porti stranieri. Ciò significa che la probabilità di operare in acque internazionali e di fare scalo in porti diversi da quelli del paese in cui sono registrati, con conseguente assoggettamento al *controllo da parte dello Stato di approdo*, riguarda in genere soltanto i pescherecci più grandi, di lunghezza superiore a 24 metri, (che sono anche i pescherecci maggiormente soggetti alle convenzioni internazionali). Dato che le convenzioni internazionali applicabili ai pescherecci più grandi sono perlopiù diverse da quelle attualmente applicate attraverso il controllo da parte dello Stato di approdo e per evitare effetti di ricaduta indesiderati sull'attuale sistema di controllo da parte dello Stato di approdo, si propone un sistema parallelo di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci. *Tuttavia, i criteri di ispezione per i pescherecci dovrebbero essere allineati il più possibile ai criteri di ispezione previsti dall'accordo di Città del Capo, in quanto tutti gli Stati membri si sono impegnati a ratificarlo per evitare la frammentazione delle pratiche nei porti dell'Unione. Ciò*

faciliterà la raccolta di dati più completi anche sugli incidenti e sugli infortuni a bordo di tali pescherecci e il miglioramento della salute e della sicurezza dei marittimi e dei pescatori che vi lavorano.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 7

Testo della Commissione

(7) Tuttavia, a causa dei modelli di pesca, tali pescherecci più grandi non fanno scalo in tutti gli Stati membri dell'UE. Si propone pertanto un sistema volontario per gli Stati membri dell'UE che desiderano effettuare tali ispezioni, distinto dall'attuale regime di controllo da parte dello Stato di approdo, al fine di consentire flessibilità nelle modalità di elaborazione delle norme in materia di controllo da parte dello Stato di approdo. Questo sistema di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri può pertanto essere sviluppato in modo organico dagli Stati membri, dal MOU di Parigi e dalla Commissione.

Emendamento

(7) Tuttavia, a causa dei modelli di pesca, tali pescherecci più grandi non fanno scalo in tutti gli Stati membri dell'UE. Si propone pertanto un sistema volontario per gli Stati membri dell'UE che desiderano effettuare tali ispezioni, distinto dall'attuale regime di controllo da parte dello Stato di approdo, al fine di consentire flessibilità nelle modalità di elaborazione delle norme in materia di controllo da parte dello Stato di approdo. Questo sistema di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri può pertanto essere sviluppato in modo organico dagli Stati membri, dal MOU di Parigi e dalla Commissione. ***Questo sistema volontario dovrebbe essere promosso in quanto aiuterà gli Stati membri e i pescherecci più grandi a prepararsi all'entrata in vigore dell'accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo del 1993 relativo alla Convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca (l'"accordo di Città del Capo") al fine di migliorare la sicurezza dei pescherecci. Il prima possibile dopo l'entrata in vigore di tale accordo, la Commissione dovrebbe allineare di conseguenza gli atti giuridici vigenti dell'Unione, in particolare la direttiva 97/70/EC¹ bis del Consiglio. Il regime obbligatorio di esecuzione del controllo da***

parte dello Stato di approdo che sarà introdotto nell'Unione dopo l'entrata in vigore dell'accordo di Città del Capo dovrebbe tenere conto dei sistemi volontari esistenti per il controllo da parte dello Stato di approdo dei pescherecci di cui nella presente direttiva.

^{1 bis} Direttiva 97/70/CE del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri (GU L 34 del 9.2.1998, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1997/70/oj>).

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

(11) Nell'ultimo decennio e nonostante l'aumento del numero di navi che fanno scalo nei porti dell'UE, anche nell'ambito del trasporto marittimo a corto raggio di merci tra i principali porti degli Stati membri dell'UE e i porti situati nell'Europa geografica o in paesi non europei del Mediterraneo e del Mar Nero, il profilo di sicurezza delle navi che fanno scalo nei porti dell'UE è notevolmente migliorato. Le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sono sempre più utilizzate per applicare la legislazione ambientale, ad esempio in relazione alle emissioni di zolfo o alla demolizione sicura ed ecologica delle navi. Il pacchetto "Pronti per il 55 %" mira a ridurre del 55 % le emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE entro il 2030, aprendo la strada alla neutralità climatica entro il 2050, e il trasporto marittimo dovrebbe contribuire a questo sforzo. Tuttavia il profilo di rischio della nave elaborato prima del 2009 presentava priorità diverse e non è del tutto adeguato

Emendamento

(11) Nell'ultimo decennio e nonostante l'aumento del numero di navi che fanno scalo nei porti dell'UE, anche nell'ambito del trasporto marittimo a corto raggio di merci tra i principali porti degli Stati membri dell'UE e i porti situati nell'Europa geografica o in paesi non europei del Mediterraneo e del Mar Nero, il profilo di sicurezza delle navi che fanno scalo nei porti dell'UE è notevolmente migliorato. Le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sono sempre più utilizzate per applicare la legislazione ambientale, ad esempio in relazione alle emissioni di zolfo o alla demolizione sicura ed ecologica delle navi. ***In linea con gli impegni assunti nel quadro dell'accordo di Parigi^{1 bis}, adottato il 12 dicembre 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, l'Unione dovrebbe continuare a esercitare la sua leadership in un settore regolamentato a livello sia europeo che internazionale e che dipende ancora***

per concentrare l'attività ispettiva sulle navi meno efficienti dal punto di vista ambientale.

fortemente dai combustibili fossili. Il pacchetto "Pronti per il 55 %" mira a ridurre del 55 % le emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE entro il 2030, aprendo la strada alla neutralità climatica entro il 2050, e il trasporto marittimo dovrebbe contribuire a questo sforzo. Tuttavia il profilo di rischio della nave elaborato prima del 2009 presentava priorità diverse e non è del tutto adeguato per concentrare l'attività ispettiva sulle navi meno efficienti dal punto di vista ambientale.

^{1 bis} GUL 282 del 19.10.2016, pag. 4.

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Su tale base il profilo di rischio della nave dovrebbe essere aggiornato per tenere conto delle questioni ambientali, attribuendo maggiore importanza alle prestazioni ambientali, compresa l'intensità di carbonio operativa delle navi ispezionate, nonché alle carenze e ai fermi ambientali.

Emendamento

(12) Su tale base il profilo di rischio della nave dovrebbe essere aggiornato per tenere conto delle questioni ambientali, attribuendo maggiore importanza alle prestazioni ambientali, compresa l'intensità di carbonio operativa delle navi ispezionate, nonché alle carenze e ai fermi ambientali. ***Il controllo da parte dello Stato di approdo può svolgere un ruolo importante nel garantire che le misure del pacchetto "Pronti per il 55 %" che si applicano al settore marittimo siano efficaci attraverso l'imposizione di un maggior numero di ispezioni sulle navi inquinanti. Ciò contribuirà a incentivare l'uso della fornitura di elettricità da terra o di qualsiasi altra tecnologia di risparmio energetico che riduca le emissioni di gas a effetto serra e gli inquinanti atmosferici nei porti, salvaguardando nel contempo la competitività del settore. Ciò contribuirà inoltre al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di neutralità climatica, insieme al sostegno alle industrie portuali, alle piccole e medie***

imprese e alle start-up specializzate nell'economia circolare e agli investimenti in alternative rinnovabili, a basse e a zero emissioni.

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) Non appena l'IMO avrà concluso la revisione del suo indicatore di intensità di carbonio (CII), la Commissione dovrebbe adottare un atto delegato al fine di modificare la presente direttiva includendo l'indicatore di intensità di carbonio adottato dall'IMO tra i parametri ambientali utilizzati per determinare il profilo di rischio della nave nel quadro della presente direttiva.

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 13

Testo della Commissione

Emendamento

(13) La digitalizzazione è un aspetto essenziale dei progressi tecnologici nel settore della raccolta e della comunicazione dei dati, al fine di contribuire alla riduzione dei costi e a un uso efficiente delle risorse umane. Il numero di navi attualmente in possesso di certificati elettronici è in crescita e si prevede che aumenterà. Pertanto l'efficacia del controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe essere migliorata utilizzando maggiormente i certificati elettronici per consentire ispezioni più incentrate sulle navi e meglio preparate. La diffusione e l'uso di tali certificati elettronici dovrebbero essere incentivati dalla loro inclusione nel profilo

(13) La digitalizzazione è un aspetto essenziale dei progressi tecnologici nel settore della raccolta e della comunicazione dei dati, al fine di contribuire alla riduzione dei costi e a un uso efficiente delle risorse umane. Il numero di navi attualmente in possesso di certificati elettronici è in crescita e si prevede che aumenterà. Pertanto l'efficacia del controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe essere migliorata utilizzando maggiormente i certificati elettronici per consentire ispezioni più incentrate sulle navi e meglio preparate. La diffusione e l'uso di tali certificati elettronici dovrebbero essere incentivati dalla loro inclusione nel profilo di rischio della nave. ***È importante che***

di rischio della nave.

L'Unione sostenga la ricerca e l'innovazione, nonché l'aggiornamento delle competenze e la riqualificazione dei marittimi, al fine di ottimizzare i benefici che la digitalizzazione e l'automazione possono apportare al settore marittimo, in particolare in termini di riduzione delle emissioni.

Emendamento 13

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Il controllo da parte dello Stato di approdo è diventato sempre più complesso per via dell'aggiunta di nuovi requisiti in materia di ispezioni, stabiliti dal diritto dell'UE o dall'Organizzazione marittima internazionale. È pertanto necessario garantire il miglioramento delle competenze e la riqualificazione professionale degli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo e sviluppare costantemente la loro formazione.

Emendamento

(14) Il controllo da parte dello Stato di approdo è diventato sempre più complesso per via dell'aggiunta di nuovi requisiti in materia di ispezioni, stabiliti dal diritto dell'UE o dall'Organizzazione marittima internazionale **e dall'Organizzazione internazionale del lavoro**. È pertanto necessario garantire il miglioramento delle competenze e la riqualificazione professionale degli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo e sviluppare costantemente la loro formazione. **Più specificamente, si dovrebbe dare maggiore rilievo alla formazione concernente il rispetto del benessere dei marittimi, in particolare per quanto riguarda la verifica dei registri delle ore di lavoro e di riposo, in quanto un riposo insufficiente incide sulla sicurezza della nave e sulle prestazioni lavorative, e la salute sul lavoro dei marittimi. Le autorità competenti dello Stato di approdo dovrebbero inoltre adempiere efficacemente alle loro responsabilità di cui nella convenzione dell'ILO sul lavoro nella pesca del 2007 (convenzione 188). È importante tenere conto delle condizioni di vita e di lavoro a bordo dell'equipaggio e della formazione e delle qualifiche dei suoi membri, dato che le considerazioni in materia di salute, sicurezza, protezione e questioni sociali**

sono strettamente interconnesse, e che è della massima importanza prevenire i danni causati da fattori umani. In particolare, nel valutare il fermo di una nave sulla base di una violazione grave o ripetuta delle prescrizioni della convenzione sul lavoro marittimo (CLM 2006) (compresi i diritti dei marittimi), le autorità competenti dovrebbero tenere conto anche dei salari minimi, dell'orario di lavoro e dei periodi di riposo.

Emendamento 14

Proposta di direttiva Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Le amministrazioni degli Stati di bandiera dell'Unione, in linea con la direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶, devono disporre di un sistema di gestione della qualità per aiutare gli Stati membri a migliorare ulteriormente le loro prestazioni in quanto Stati di bandiera e garantire condizioni di parità tra le amministrazioni. Un obbligo analogo per le attività di controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe consentire agli Stati membri di certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione degli Stati membri sono adeguati a conseguire gli obiettivi, nonché di individuare problemi di sistema, ad esempio nell'assegnazione delle risorse o del personale, prima che questi diventino più complessi.

Emendamento

(15) Le amministrazioni degli Stati di bandiera dell'Unione, in linea con la direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶, devono disporre di un sistema di gestione della qualità per aiutare gli Stati membri a migliorare ulteriormente le loro prestazioni in quanto Stati di bandiera e garantire condizioni di parità tra le amministrazioni. Un obbligo analogo per le attività di controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe consentire agli Stati membri di certificare che l'organizzazione, le politiche, i processi, le risorse e la documentazione degli Stati membri sono adeguati a conseguire gli obiettivi, nonché di individuare problemi di sistema, ad esempio nell'assegnazione delle risorse o del personale, prima che questi diventino più complessi. ***Le autorità competenti degli Stati di approdo dovrebbero verificare il rispetto delle convenzioni internazionali applicabili in materia di sicurezza marittima, protezione dell'ambiente marino e condizioni di vita e di lavoro a bordo, per quanto riguarda le navi che fanno scalo nei loro porti. Nel condurre tali attività di monitoraggio, lo Stato di approdo non dovrebbe interferire con le competenze di uno Stato di***

bandiera, come stabilito da convenzioni internazionali quali l'UNCLOS (articolo 94), e da atti giuridici dell'Unione come la direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio^{26 bis}.

²⁶ Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132).

²⁶ Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132).

^{26 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 15

Proposta di direttiva Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) *Gli Stati membri devono applicare gli stessi criteri alle flotte nazionali e alle altre bandiere europee che fanno scalo nei loro porti. Non dovrebbero esservi differenze nel trattamento dei pescherecci dell'Unione e tra i diversi sistemi di controllo nazionali applicati.*

Emendamento 16

Proposta di direttiva Considerando 19

Testo della Commissione

Emendamento

(19) In considerazione dell'intero ciclo di monitoraggio delle visite negli Stati membri effettuate dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) per

(19) In considerazione dell'intero ciclo di monitoraggio delle visite negli Stati membri effettuate dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) per

monitorare l'attuazione della direttiva 2009/16/CE, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della direttiva 2009/16/CE entro [*dieci* anni dalla sua data di applicazione di cui all'articolo XX] e riferire al riguardo al Parlamento europeo e al Consiglio. È opportuno che gli Stati membri cooperino con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni necessarie per tale valutazione.

monitorare l'attuazione della direttiva 2009/16/CE, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della direttiva 2009/16/CE entro [**5** anni dalla sua data di applicazione di cui all'articolo XX] e riferire al riguardo al Parlamento europeo e al Consiglio. È opportuno che gli Stati membri cooperino con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni necessarie per tale valutazione.

Emendamento 17

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – lettera a – parte introduttiva

Testo della Commissione

a) al punto 1 sono aggiunte le seguenti lettere **i) e m)**:

Emendamento

a) al punto 1 sono aggiunte le seguenti lettere **l), m) e m bis)**:

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – lettera a

Direttiva 2009/16/CE

Articolo 2 – punto 1 – lettera m bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

m bis) convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente (convenzione di Hong Kong).

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2 – lettera b

Direttiva 2009/16/CE

Articolo 3 – paragrafo 4 bis

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. ***Gli*** Stati membri possono effettuare ispezioni di controllo da parte dello Stato

4 bis. ***Fino a quando non si applicherà in tutta l'Unione un regime obbligatorio di***

di approdo sui pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le modalità di tale regime specifico di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.

controllo della pesca da parte dello Stato di approdo, a seguito dell'entrata in vigore dell'accordo di Città del Capo e della modifica dei pertinenti atti giuridici dell'Unione, i singoli Stati membri possono effettuare ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sui pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le modalità di tale regime specifico di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2009/16/CE

Articolo 8 bis

Testo della Commissione

La mancata esecuzione di un'ispezione per cause di forza maggiore non è considerata un'ispezione mancata, a condizione che la mancata ispezione e i motivi della sua mancata esecuzione siano documentati e registrati nella banca dati sulle ispezioni.

Emendamento

La mancata esecuzione di un'ispezione per cause di forza maggiore non è considerata un'ispezione mancata, a condizione che la mancata ispezione e i motivi della sua mancata esecuzione siano documentati, registrati nella banca dati sulle ispezioni **e comunicati all'EMSA.**

Emendamento 21

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2009/16/CE

Articolo 10 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

c) parametri ambientali

i parametri ambientali si basano **sull'indicatore di intensità di carbonio della nave e** sul numero di carenze relative

Emendamento

c) parametri ambientali

i parametri ambientali si basano sul numero di carenze relative alle convenzioni MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Bunker

alle convenzioni MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, "Bunker Oil" e alla convenzione di Nairobi, conformemente all'allegato I, parte I, punto 3, e all'allegato II.

Oil" e alla convenzione di Nairobi *e sulla fornitura della valida documentazione relativa al regolamento (UE) 1257/2013 o alla convenzione di Hong Kong*, conformemente all'allegato I, parte I, punto 3, e all'allegato II.

Emendamento 22

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 12 bis (nuovo)
Direttiva 2009/16/CE
Articolo 18 – comma 5

Testo in vigore

Gli Stati membri informano l'amministrazione dello Stato di bandiera, *eventualmente* con copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), degli esposti non manifestamente infondati e del seguito che vi è stato dato.

Emendamento

12 bis) all'articolo 18, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"Gli Stati membri informano l'amministrazione dello Stato di bandiera, con copia all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) *e all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA)*, degli esposti non manifestamente infondati e del seguito che vi è stato dato. *L'Agenzia è invitata dagli Stati membri, in linea con il regolamento dell'EMSA, a fornire sostegno operativo e tecnico per quanto riguarda le inchieste di sicurezza.*";

(32009L0016)

Emendamento 23

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 13
Direttiva 2009/16/CE
Articolo 21 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato dopo un periodo di 12 mesi. Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa applicabile a decorrere dalla data della sua emissione.

Emendamento

Il provvedimento di rifiuto di accesso diventa applicabile a decorrere dalla data della sua emissione.

Emendamento 24

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 2009/16/CE

Articolo 21 – paragrafo 4 – comma 3

Testo della Commissione

Siffatto rifiuto **rimane in vigore finché** il proprietario o l'operatore **non** dimostri sufficientemente all'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze che la nave è perfettamente conforme ai pertinenti obblighi stabiliti dalle convenzioni.

Emendamento

Il provvedimento di rifiuto di accesso è revocato una volta trascorso un periodo di 12 mesi a condizione che il proprietario o l'operatore dimostri sufficientemente all'autorità competente dello Stato membro in cui sono state constatate le carenze che la nave è perfettamente conforme ai pertinenti obblighi stabiliti dalle convenzioni.

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 14

Direttiva 2009/16/CE

Articolo 22 – paragrafo 7 – comma 1

Testo della Commissione

In cooperazione con gli Stati membri e tenendo conto delle competenze e dell'esperienza acquisite nell'Unione e nell'ambito del MOU di Parigi, la Commissione elabora un programma di sviluppo e formazione professionali per gli ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di approdo. Il programma di formazione tiene conto dell'estensione dell'ambito di applicazione del controllo da parte dello Stato di approdo nonché dei miglioramenti della portata e delle forme della formazione.

Emendamento

In cooperazione con gli Stati membri e tenendo conto delle competenze e dell'esperienza acquisite nell'Unione e nell'ambito del MOU di Parigi, la Commissione **garantisce un sostegno adeguato per l'armonizzazione delle pratiche di controllo da parte dello Stato di approdo in tutta l'Unione, riferendo ogni quattro anni al Parlamento europeo e al Consiglio in merito al livello di armonizzazione e alle norme relative alle ispezioni. La Commissione** elabora **inoltre** un programma di sviluppo e formazione professionali per gli ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di approdo. Il programma di formazione tiene conto dell'estensione dell'ambito di applicazione del controllo da parte dello Stato di

approdo nonché dei miglioramenti della portata e delle forme della formazione. ***La Commissione si avvale delle competenze dell'EMSA e sostiene la sua attività in quanto le formazioni che propone contribuiscono all'armonizzazione delle pratiche degli ispettori preposti al controllo da parte dello Stato di approdo.***

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 14

Direttiva 2009/16/CE

Articolo 22 – paragrafo 7 – comma 2

Testo della Commissione

In cooperazione con gli Stati membri la Commissione individua e soddisfa costantemente le nuove esigenze di formazione per modificare i piani di studio, i programmi e i contenuti del programma di sviluppo e di formazione professionali per gli ispettori, in particolare per quanto riguarda le nuove tecnologie e in relazione agli obblighi supplementari derivanti dagli strumenti pertinenti.

Emendamento

In cooperazione con gli Stati membri la Commissione individua e soddisfa costantemente le nuove esigenze di formazione per modificare i piani di studio, i programmi e i contenuti del programma di sviluppo e di formazione professionali per gli ispettori, in particolare per quanto riguarda le nuove tecnologie e in relazione agli obblighi supplementari derivanti dagli strumenti pertinenti, ***per facilitare il rispetto delle norme ambientali, sociali e in materia di sanità pubblica e di diritto del lavoro e la sicurezza a bordo delle navi che fanno scalo nei porti dell'Unione sia per i marittimi sia per i lavoratori portuali, prestando particolare attenzione alle lavoratrici.***

Emendamento 27

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 14

Direttiva 2009/16/CE

Articolo 22 – paragrafo 7 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

La Commissione, con la partecipazione dell'EMSA, elabora un documento di

orientamento che offre consulenza su come attuare le convenzioni internazionali, in particolare la CLM 2006, per quanto riguarda il controllo da parte dello Stato di approdo. L'EMSA fornisce inoltre informazioni dettagliate sui problemi più frequenti rilevati durante le ispezioni da parte dello Stato di approdo delle navi battenti una determinata bandiera.

Emendamento 28

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 14 bis (nuovo)
Direttiva 2009/16/CE
Articolo 23 – paragrafo 1

Testo in vigore

1. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per assicurare che i loro piloti che effettuano operazioni di ormeggio o disormeggio di navi o che operano su navi dirette verso un porto o in transito all'interno di uno Stato membro informino immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo o dello Stato costiero, a seconda dei casi, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni vengano a conoscenza di anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.

Emendamento

14 bis) all'articolo 23, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"1. Gli Stati membri adottano le misure appropriate per assicurare che i loro piloti che effettuano operazioni di ormeggio o disormeggio di navi o che operano su navi dirette verso un porto o in transito all'interno di uno Stato membro informino immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo o dello Stato costiero, a seconda dei casi, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni vengano a conoscenza di anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della navigazione o **la sicurezza dei marittimi a bordo** o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino.";

(02009L0016-20191221)

Emendamento 29

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 14 bis (nuovo)

Direttiva 2009/16/CE
Articolo 23 – paragrafo 2

Testo in vigore

2. Se, nell'esercizio delle loro normali funzioni, le autorità o enti portuali constatano che una nave attraccata nel loro porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino, ne informano immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo interessato.

Emendamento

2. Se, nell'esercizio delle loro normali funzioni, le autorità o enti portuali constatano che una nave attraccata nel loro porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave ***o dei marittimi a bordo*** o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino, ne informano immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo interessato.

(02009L0016-20191221)

Emendamento 30

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 16
Direttiva 2009/16/CE
Articolo 24 bis – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri possono utilizzare l'interfaccia armonizzata delle dichiarazioni, lo strumento di convalida e l'archivio/la banca dati centrale per le versioni elettroniche dei certificati al fine di agevolare la transizione dei loro registri navali verso i certificati elettronici.

Emendamento

2. Gli Stati membri possono utilizzare l'interfaccia armonizzata delle dichiarazioni, lo strumento di convalida e l'archivio/la banca dati centrale per le versioni elettroniche dei certificati al fine di agevolare la transizione dei loro registri navali verso i certificati elettronici. ***I certificati elettronici sono obbligatori per tutti gli Stati membri il prima possibile dopo l'entrata in vigore della presente direttiva di modifica e in ogni caso al più tardi entro tre anni da tale data.***

Emendamento 31

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 16
Direttiva 2009/16/CE
Articolo 24 bis – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Se lo Stato di bandiera della nave rilascia tali certificati elettronici, ciò deve figurare nel profilo di rischio della nave di cui agli allegati I e II.

Emendamento

3. Se lo Stato di bandiera della nave rilascia tali certificati elettronici, ciò deve figurare nel profilo di rischio della nave di cui agli allegati I e II ***fintanto che il certificato elettronico non è obbligatorio.***

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 17 bis (nuovo)

Direttiva 2009/16/CE

Articolo 26

Testo in vigore

Articolo 26

Publicazione di notizie

Basandosi sulle competenze e sull'esperienza maturate nell'ambito del MOU di Parigi, la Commissione mette a disposizione e tiene aggiornate su un sito web pubblico le informazioni relative ad ispezioni, fermi e rifiuto di accesso in conformità dell'allegato XIII.

Emendamento

17 bis) l'articolo 26 è sostituito dal seguente:

"Articolo 26

Publicazione di notizie

Publicazione di notizie. Basandosi sulle competenze e sull'esperienza maturate nell'ambito del MOU di Parigi, la Commissione mette a disposizione e tiene aggiornate su un sito web pubblico le informazioni relative ad ispezioni, fermi e rifiuto di accesso in conformità dell'allegato XIII. ***Le informazioni che identificano una singola nave sono rese pubbliche solo se tutti i procedimenti giudiziari sono conclusi e in assenza di azioni di ricorso.***";

(02009L0016-20191221)

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 22

Direttiva 2009/16/CE

Articolo 35 – comma 1

Testo della Commissione

La Commissione, entro il [OP: inserire la data: **dieci** anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica], presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sul rispetto della presente direttiva.

Emendamento

La Commissione, entro il [OP: inserire la data: **cinque** anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica], presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sul rispetto della presente direttiva. ***La Commissione determina, sulla base della relazione, l'eventuale necessità di presentare una proposta legislativa relativa a una modifica della presente direttiva o a ulteriori atti giuridici in questo settore.***

Emendamento 34

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 22
Direttiva 2009/16/CE
Articolo 35 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

In ogni caso, non appena l'IMO avrà adottato un indicatore di intensità di carbonio (CII), la Commissione adotta un atto delegato, conformemente all'articolo 30 ter, al fine di modificare gli allegati I e II della presente direttiva includendo l'indicatore di intensità di carbonio adottato dall'IMO tra i parametri ambientali utilizzati per determinare il profilo di rischio della nave nel quadro della presente direttiva.

Emendamento 35

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 22
Direttiva 2009/16/CE
Articolo 35 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Entro il [cinque anni dalla data di entrata

in vigore della presente direttiva di modifica], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui progressi compiuti dagli Stati membri nella ratifica degli accordi internazionali recanti obblighi relativi alla pesca, nella quale valuta inoltre il modo in cui tali obblighi dovrebbero essere recepiti nel diritto dell'Unione e, se del caso, presenta una proposta legislativa a tal fine.

Emendamento 36

Proposta di direttiva

Allegato I – punto I – lettera g – punto i

Direttiva 2009/16/CE

Allegato I

Testo della Commissione

Emendamento

i) L'indicatore di intensità di carbonio della nave; le navi appartenenti alle categorie D-E sono considerate a rischio più elevato.

soppresso

Emendamento 37

Proposta di direttiva

Allegato I – punto I – lettera g – punto ii bis (nuovo)

Direttiva 2009/16/CE

Allegato I

Testo della Commissione

Emendamento

ii bis) Le navi che non dispongono di un inventario valido delle sostanze pericolose di cui al regolamento (UE) n. 1257/2013 o alla convenzione di Hong Kong sono considerate a rischio maggiore.

Emendamento 38

Proposta di direttiva

Allegato II – tabella – punto 8

Direttiva 2009/16/CE

Allegato II

<i>Testo della Commissione</i>						
8	Indicatore di intensità di carbonio (Carbon Intensity Indicator, CII)	Classificazione	D-E	1		
<i>Emendamento</i>						
8	<i>soppresso</i>					

Emendamento 39

Proposta di direttiva

Allegato II – tabella – punto 9 bis (nuovo)

Direttiva 2009/16/CE

Allegato II

<i>Testo della Commissione</i>						
<i>Emendamento</i>						
<i>9 bis</i>	<i>Le navi che non dispongono di un inventario valido delle sostanze pericolose di cui al regolamento (UE) n. 1257/2013 o alla convenzione di Hong Kong sono considerate a rischio maggiore.</i>		<i>Nessuna documentazione valida</i>	<i>1</i>		

Emendamento 40

Proposta di direttiva

Allegato III – Parte A – punto 54 bis (nuovo)

Direttiva 2009/16/CE

Allegato III

Testo della Commissione

Emendamento

***54 bis. inventario valido delle
sostanze pericolose di cui al regolamento
(UE) n. 1257/2013 o alla convenzione di
Hong Kong.***