



Documento di seduta

A9-0419/2023

8.12.2023

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo
(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(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	4
MOTIVAZIONE.....	27
ALLEGATO: ENTITÀ O PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI	29
PARERE DELLA COMMISSIONE PER LA PESCA	30
PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	40
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	41

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0271),
 - 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 (C9-0191/2023),
 - 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 (A9-0419/2023),
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.

¹ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

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

PE752.958v02-00

Emendamento

(7) Tuttavia, a causa dei modelli di

8/41

RR\1292550IT.docx

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.

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/EC^{1 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:***

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

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 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.

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)

(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

(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.

(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 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***

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.

²⁶ Direttiva 2009/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi

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).

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 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

(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 [*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.

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 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

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

procedura d'esame di cui all'articolo 31, paragrafo 2.

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 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.

Emendamento

c) parametri ambientali

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

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 rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino, ne informano immediatamente l'autorità competente dello Stato di approdo interessato.

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.

MOTIVAZIONE

La relatrice accoglie con favore la presentazione del pacchetto sulla sicurezza marittima e la revisione della direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo. L'on. Tax sostiene l'obiettivo generale di questa revisione, che è quello di adeguare la legislazione dell'UE alla normativa internazionale rivista, garantendo nel contempo condizioni di parità e la competitività del trasporto marittimo dell'UE.

La relatrice ha incentrato il suo progetto di relazione su alcuni elementi che, a suo parere, richiedono alcuni adeguamenti.

1) Maggiore presa in considerazione del Green Deal europeo

La relatrice ritiene che il controllo da parte dello Stato di approdo possa ridurre con successo le emissioni di gas a effetto serra in linea con l'impegno dell'UE in materia di neutralità climatica, salvaguardando nel contempo la competitività del settore e contribuendo a incentivare la fornitura di elettricità da terra o qualsiasi altra tecnologia di risparmio energetico, che riduce le emissioni di gas a effetto serra e gli inquinanti atmosferici nei porti.

Accoglie pertanto con favore la proposta della Commissione di rendere il regime di controllo più reattivo alle priorità climatiche dell'UE, tenendo conto delle carenze ambientali individuate durante le ispezioni da parte dello Stato di approdo e dell'indice delle emissioni di CO2 della nave nella definizione del profilo di rischio della nave.

Nella sua relazione, la relatrice ha insistito sul contributo che il controllo da parte dello Stato di approdo può apportare alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, in linea con l'impegno dell'UE in materia di neutralità climatica. L'UE deve mantenere un ruolo guida nei negoziati per la riduzione delle emissioni nel quadro dell'IMO.

2) Introduzione di controlli volontari da parte dello Stato di approdo sui pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri

La relatrice sostiene l'introduzione di tali controlli che promuove il rispetto delle norme internazionali e l'elaborazione di orientamenti per lo svolgimento delle ispezioni da parte dello Stato di approdo sui pescherecci. I controlli contribuiranno a migliorare il livello di sicurezza a bordo di tali navi, che registrano un livello relativamente elevato di incidenti.

La relatrice ritiene che tali controlli dovrebbero diventare obbligatori non appena entrerà in vigore l'accordo di Città del Capo per rafforzare la pesca e la pertinente legislazione dell'UE sarà aggiornata di conseguenza.

3) Digitalizzazione e certificati elettronici

La relatrice accoglie con favore la proposta della Commissione secondo la quale l'inclusione dei certificati elettronici nel profilo di rischio della nave dovrebbe incentivare la loro diffusione e il loro uso. Un uso diffuso dei certificati digitali e il collegamento delle banche dati contribuiranno a ispezioni più efficienti e mirate. Più in generale, l'automazione e la digitalizzazione hanno un notevole potenziale per contribuire alla decarbonizzazione e alla

riduzione delle emissioni e per promuovere la cooperazione tra i portatori di interessi.

Nella sua relazione, la relatrice chiede investimenti, ricerca e innovazione nel settore della digitalizzazione. L'on. Tax sottolinea che questa evoluzione richiederà nuove competenze da parte dei marittimi, che dovrebbero pertanto ricevere una formazione adeguata per garantire la sicurezza e l'efficienza operativa delle navi.

4) Benessere dei marittimi

La relatrice ritiene che il controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe riconoscere gli effetti negativi che un numero insufficiente di ore di riposo ha sulla sicurezza delle navi, sulle prestazioni lavorative e sulla salute e sicurezza sul lavoro. La formazione degli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe porre maggiormente l'accento sul rispetto del benessere dei marittimi e dei lavoratori portuali e dei loro diritti fondamentali a condizioni di vita e di lavoro dignitose, in particolare attraverso la verifica sistematica dei registri delle ore di lavoro e di riposo.

La relatrice sostiene, a tale proposito, la proposta della Commissione di sviluppare un programma di sviluppo professionale e di formazione per gli ispettori incaricati del controllo da parte dello Stato di approdo, che contribuirà a un approccio efficiente e armonizzato ai controlli da parte dello Stato di approdo con il sostegno e le competenze dell'EMSA.

Infine la relatrice ritiene che la Commissione, entro al più tardi sette anni dalla data di entrata in vigore della direttiva di modifica in esame e successivamente ogni 5 anni, debba presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sul rispetto della direttiva.

**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
Commissione europea
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 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Relatrice per parere: Izaskun Bilbao Barandica

BREVE MOTIVAZIONE

I pescherecci non sono attualmente coperti dalla direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. Tuttavia, ad essi si applica un numero crescente di obblighi internazionali e un controllo da parte dello Stato di approdo si fa sempre più necessario.

La Commissione ha osservato che le attuali prescrizioni dell'UE non si applicano ai pescherecci e che il rispetto di taluni obblighi internazionali in relazione ai pescherecci non è oggetto di un controllo da parte dello Stato di approdo né le ispezioni sono effettuate in maniera coordinata. Gli obblighi internazionali riguardano principalmente i pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri.

La Commissione propone pertanto che i pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri siano inclusi nell'ambito di applicazione della direttiva e che gli Stati membri, su base volontaria, possano effettuare ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo sui pescherecci. Per quanto riguarda tali ispezioni, la Commissione propone che le siano attribuite competenze di esecuzione per stabilire le modalità di tali regimi specifici di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci di lunghezza superiore a 24 metri.

La relatrice ritiene che i regimi volontari dovrebbero essere messi a punto in stretta cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione al fine di garantire un approccio più armonizzato per i controlli. Un approccio armonizzato è importante per garantire condizioni di parità, e la relatrice valuta positivamente che, come proposto, sia la Commissione a stabilire le modalità dei regimi specifici di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci. Tuttavia, la relatrice ritiene che tali modalità costituiscano una parte potenzialmente importante delle norme relative al controllo da parte dello Stato di approdo, in particolare dato che le norme relative alle modalità del regime ordinario di controllo da parte dello Stato di approdo sono stabilite nell'atto di base. Propone pertanto che tali modalità siano definite in atti delegati.

La relatrice ritiene importante che più Stati membri ratifichino e applichino gli obblighi internazionali relativi ai pescherecci e alle attività di pesca in modo da garantire norme rigorose a livello mondiale e condizioni di parità per i pescatori. La relatrice ritiene essenziale

che tali obblighi internazionali siano applicati e controllati in maniera armonizzata nell'UE al fine di garantire condizioni di parità per tutti i pescatori dell'UE. La relatrice ritiene pertanto che la Commissione dovrebbe valutare i progressi compiuti dagli Stati membri nella ratifica e nell'applicazione di tali obblighi internazionali e, se del caso, presentare proposte legislative per un'attuazione e un controllo armonizzati delle misure.

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 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) 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 2

Proposta di direttiva Considerando 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 ter) 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. Inoltre, la Commissione dovrebbe incoraggiare e aiutare attivamente gli Stati membri a ratificare le convenzioni internazionali pertinenti. Al fine di garantire approcci armonizzati nell'attuazione di tali obblighi internazionali, questi dovrebbero essere recepiti a livello dell'Unione 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 3

Proposta di direttiva
Considerando 5 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 quater) La Commissione dovrebbe valutare ulteriormente e seguire la ratifica degli obblighi internazionali relativi alle attività di pesca e, se del caso, presentare una proposta legislativa per un recepimento armonizzato di tali obblighi internazionali, 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 4

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

(7) Tuttavia, a causa dei modelli di pesca, tali pescherecci più grandi non

(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.

fanno scalo in tutti gli Stati membri dell'UE. ***Inoltre, nel settore della pesca non esiste un quadro giuridico armonizzato a livello dell'Unione in ambiti quali la sicurezza marittima, la costruzione delle navi e le condizioni di vita e di lavoro a bordo.*** 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. ***Le norme in materia di controllo da parte dello Stato di approdo devono essere proporzionate e non discriminatorie. Gli Stati membri che effettuano tali ispezioni volontarie possono avvalersi di un aiuto finanziario (a titolo del FEAMPA) al fine di garantire mezzi e risorse umane sufficienti a tal fine.***

Emendamento 5

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 6

Proposta di direttiva Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) *Al fine di stabilire le modalità del regime specifico di controllo da parte dello Stato di approdo per i pescherecci, è opportuno attribuire alla Commissione competenze delegate. Nell'esercizio dei suoi poteri delegati, la Commissione tiene conto della necessità di garantire parità di condizioni tra gli Stati membri e le flotte per quanto riguarda le norme di controllo da parte dello Stato di approdo e l'armonizzazione delle norme a livello dell'Unione.*

Emendamento 7

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 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**.

4 bis. Gli 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 **delegati** 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 **delegati** sono adottati **in conformità dell'articolo 30 ter**.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 19 Direttiva 2009/16/CE

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati **ai sensi dell'articolo 30 ter, di modificare l'articolo 2, punto 1**, per **aggiornare** l'elenco delle convenzioni di cui all'articolo 2, punto 1, una volta che tali convenzioni **sono** state adottate come strumento pertinente dal MOU di Parigi e di **modificare l'allegato VI al fine di** integrare e/o aggiornare l'elenco delle procedure e degli orientamenti relativi al controllo da parte dello Stato di approdo **adottati dal MOU di Parigi e stabiliti in tale allegato**.

Emendamento 9

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 19 bis (nuovo)

Direttiva 2009/16/CE

Articolo 30 ter – paragrafo 5

Testo in vigore

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 30 bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento 10

Proposta di direttiva

Emendamento

Conformemente all'articolo 30 ter, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati per **modificare** l'elenco delle convenzioni di cui all'articolo 2, punto 1, una volta che tali convenzioni **siano** state adottate come strumento pertinente dal MOU di Parigi, e di integrare e/o aggiornare l'elenco delle procedure e degli orientamenti relativi al controllo da parte dello Stato di approdo **di cui all'allegato VI, dopo la loro adozione da parte del MOU di Parigi**.

Emendamento

(19 bis) all'articolo 30 ter, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 4 bis, e dell'articolo 30 bis entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio."

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

Testo della Commissione

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 sui progressi compiuti dagli Stati membri nella ratifica degli obblighi internazionali relativi alla pesca, nella quale valuta inoltre il modo in cui tali obblighi dovrebbero essere trasposti a livello dell'Unione e, se del caso, presenta una proposta legislativa a tal fine.

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

Nel corso dell'elaborazione del parere, fino alla sua approvazione in commissione, la relatrice ha ricevuto contributi dalle seguenti entità o persone:

Entità e/o persona
Commissione europea
Europeche
Federazione europea dei lavoratori dei trasporti

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

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo
Riferimenti	COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 10.7.2023
Parere espresso da Annuncio in Aula	PECH 10.7.2023
Relatore(trice) per parere Nomina	Izaskun Bilbao Barandica 18.7.2023
Esame in commissione	9.10.2023
Approvazione	29.11.2023
Esito della votazione finale	+: 23 –: 0 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**

23	+
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
NI	Marc Tarabella
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

0	-

1	0
ID	France Jamet

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

Titolo	Modifica della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo			
Riferimenti	COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(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	EMPL 10.7.2023	ENVI 10.7.2023	PECH 10.7.2023
Pareri non espressi Decisione	BUDG 28.6.2023	EMPL 29.6.2023	ENVI 17.7.2023	
Relatori Nomina	Vera Tax 13.7.2023			
Esame in commissione	9.10.2023			
Approvazione	7.12.2023			
Esito della votazione finale	+: -: 0:	34 1 4		
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, Jens Gieseke, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poreba, 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, Nicolae Ștefănuță, Kathleen Van Brempt			
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Mozdżanowska, Wolfram Pirchner, 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	Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, 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

1	-
ECR	Dorien Rookmaker

4	0
ECR	Peter Lundgren, Andželika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti