



Documento di seduta

A9-0422/2023

8.12.2023

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo (COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatrice: Caroline Nagtegaal

Significato dei simboli utilizzati

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

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

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

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

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

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

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

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

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	24
ALLEGATO: ENTITÀ O PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI	25
PARERE DELLA COMMISSIONE PER LA PESCA	26
PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	39
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	40

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo (COM2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0270),
 - 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 (C9-0189/2023),
 - 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 (A9-0422/2023),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di direttiva
Considerando 2 bis (nuovo)

¹ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

(2 bis) A tal proposito, in linea con i suoi impegni internazionali in materia di cambiamenti climatici, l'Unione dovrebbe continuare ad esercitare la propria leadership in un settore regolamentato sia a livello europeo che internazionale.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri sono attualmente esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/18/CE, pertanto le inchieste sugli incidenti marittimi che coinvolgono tali pescherecci non sono condotte in modo sistematico né armonizzato. Tali navi sono più soggette a capovolgimento e la caduta in mare dei membri dell'equipaggio è relativamente frequente. È pertanto necessario proteggere questi pescherecci, i loro equipaggi e l'ambiente introducendo una prima valutazione dei sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri, al fine di determinare se le autorità debbano avviare un'inchiesta di sicurezza.

Emendamento

(7) I pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri sono attualmente esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/18/CE, pertanto le inchieste sugli incidenti marittimi che coinvolgono tali pescherecci non sono condotte in modo sistematico né armonizzato. Tali navi sono più soggette a capovolgimento e la caduta in mare dei membri dell'equipaggio è relativamente frequente. È pertanto necessario proteggere questi pescherecci, i loro equipaggi e l'ambiente introducendo una prima valutazione dei sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri, al fine di determinare se le autorità debbano avviare un'inchiesta di sicurezza, **senza imporre alle autorità nazionali ulteriori obblighi in relazione all'avvio di tale inchiesta. Si prevede che questa misura avrà notevoli ripercussioni positive sul numero di vite salvate in mare e di feriti evitati, proteggendo in particolare la vita e la salute dei pescatori europei.**

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) È importante sottolineare che, sebbene i marittimi, i pescatori e i lavoratori portuali svolgano un ruolo cruciale nella gestione e nell'attuazione di operazioni in condizioni di sicurezza, gli insegnamenti tratti dagli incidenti che li coinvolgono devono ancora essere applicati. La trasparenza del processo di inchiesta sugli incidenti dovrebbe pertanto essere ulteriormente rafforzata in collaborazione con l'industria e le parti sociali.

Emendamento 4

**Proposta di direttiva
Considerando 10 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(10 ter) Oltre alle misure previste dalla presente direttiva, occorre prendere in considerazione ulteriori iniziative per affrontare le condizioni di lavoro e l'affaticamento, in quanto gli incidenti che coinvolgono i marittimi, i pescatori e i lavoratori portuali possono portare a incidenti marittimi e alla perdita di vite umane.

Emendamento 5

**Proposta di direttiva
Considerando 10 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(10 quater) In caso di incidente legato a fattori umani, occorre valutare le condizioni di lavoro e di vita dell'equipaggio. Ove necessario, gli inquirenti dovrebbero verificare se le condizioni di lavoro dell'equipaggio, in

particolare i periodi di lavoro e di riposo, possano essere state all'origine dell'incidente in questione, in linea con la pertinente legislazione dell'IMO e dell'OIL.

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

(11) Il personale disponibile e le risorse operative delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima degli Stati membri variano notevolmente, il che si traduce in rapporti e inchieste inefficaci e incoerenti sui sinistri marittimi. Pertanto la Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), dovrebbe fornire un supporto analitico altamente specializzato durante un'inchiesta individuale (soft skills), nonché strumenti e attrezzature di analisi (hardware).

Emendamento

(11) Il personale disponibile e le risorse operative delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima degli Stati membri variano notevolmente, il che si traduce in rapporti e inchieste inefficaci e incoerenti sui sinistri marittimi. Pertanto la Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), dovrebbe fornire un supporto analitico altamente specializzato durante un'inchiesta individuale (soft skills), nonché strumenti e attrezzature di analisi (hardware). ***Inoltre, è opportuno continuare a incoraggiare e sostenere la cooperazione e l'assistenza reciproca tra gli Stati membri nelle inchieste di sicurezza, in particolare alla luce delle nuove sfide in materia di sicurezza marittima e della necessità di riferire in merito al rispetto delle norme ambientali, sociali, di sanità pubblica e di diritto del lavoro, nonché alla sicurezza a bordo delle navi che fanno scalo nei porti dell'UE, sia per i marittimi che per i lavoratori portuali, prestando particolare attenzione alle esigenze delle lavoratrici.***

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Alla luce di quanto affermato, è opportuno che l'EMSA organizzi ***corsi*** di formazione su tecniche specifiche e su nuovi sviluppi e tecnologie che possano essere pertinenti per le inchieste sugli incidenti in futuro. Tale formazione dovrebbe concentrarsi, tra l'altro, sui combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, che sono particolarmente pertinenti in vista del pacchetto "Pronti per il 55 %", e sull'automazione, nonché sulle norme del regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR).

Emendamento

(12) Alla luce di quanto affermato, è opportuno che l'EMSA organizzi ***regolarmente sessioni*** di formazione e ***programmi di certificazione*** su tecniche specifiche e su nuovi sviluppi e tecnologie che possano essere pertinenti per le inchieste sugli incidenti in futuro. ***Le nuove tecnologie possono contribuire alla decarbonizzazione dell'industria, ma anche il modo in cui le navi e gli equipaggi interagiscono con la tecnologia può essere un fattore di nuovi tipi sconosciuti di incidenti.*** Tale formazione dovrebbe concentrarsi, tra l'altro, sui combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, che sono particolarmente pertinenti in vista del pacchetto "Pronti per il 55 %", sull'automazione ***e sulla navigazione autonoma***, nonché sulle norme del regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR). ***Ciò contribuirà alla raccolta di dati più completi sugli incidenti e sugli infortuni a bordo di tali navi e al miglioramento della salute e della sicurezza dei marittimi e dei pescatori che vi lavorano.***

Emendamento 8

Proposta di direttiva
Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) La Commissione e l'EMSA dovrebbero vagliare la possibilità e il rapporto costi-benefici della messa a punto e della gestione di sistemi avanzati di tracciabilità e rintracciabilità dei container, con l'obiettivo di localizzare e limitare le perdite di container in mare.

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione delle disposizioni della presente direttiva per quanto concerne *l'elenco dei testi dell'IMO nel suo ambito di applicazione*. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴.

²⁴ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

Emendamento

(14) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione delle disposizioni della presente direttiva per quanto concerne *l'adeguamento delle linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri*. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴.

²⁴ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(14 bis) Al fine di garantire che la presente direttiva resti aggiornata, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla modifica di elementi non essenziali della presente direttiva, aggiornando le definizioni e gli allegati al fine di allinearli alle modifiche dei pertinenti strumenti dell'IMO, nonché di

aggiornare i riferimenti ai pertinenti strumenti dell'IMO. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire un'equa partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione degli atti delegati.*

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 15

Testo della Commissione

(15) In vista del ciclo completo di visite di monitoraggio dell'EMSA negli Stati membri volto a monitorare l'attuazione della presente direttiva, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della presente direttiva entro [10 anni dalla data di entrata in vigore di cui all'articolo 23] e riferire in merito 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 la valutazione.

Emendamento

(15) In vista del ciclo completo di visite di monitoraggio dell'EMSA negli Stati membri volto a monitorare l'attuazione della presente direttiva, la Commissione dovrebbe valutare l'attuazione della presente direttiva entro [**cinque** anni dalla data di entrata in vigore di cui all'articolo 23], riferire in merito al Parlamento europeo e al Consiglio **e, se necessario, proporre ulteriori misure alla luce delle raccomandazioni ivi contenute.** È opportuno che gli Stati membri cooperino **strettamente** con la Commissione al fine di raccogliere tutte le informazioni necessarie per la valutazione.

Emendamento 12

Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE
Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Nel caso di un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, l'autorità di inchiesta effettua una prima valutazione del sinistro marittimo molto grave per determinare se condurre o meno un'inchiesta di sicurezza.

Emendamento

Nel caso di un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, l'autorità di inchiesta effettua una prima valutazione del sinistro marittimo molto grave, **senza indugio e comunque entro il mese successivo**, per determinare se condurre o meno un'inchiesta di sicurezza.

Emendamento 13

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Qualora l'autorità di inchiesta decida di non avviare un'inchiesta di sicurezza in relazione a un sinistro marittimo molto grave che coinvolge un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3.

Emendamento

Qualora l'autorità di inchiesta decida di non avviare un'inchiesta di sicurezza in relazione a un sinistro marittimo molto grave che coinvolge un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, **senza indugio e comunque entro il mese successivo**.

Emendamento 14

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 5 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Nel condurre le inchieste di sicurezza, l'autorità di inchiesta segue le linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri. Gli inquirenti possono

Emendamento

5. Nel condurre le inchieste di sicurezza, l'autorità di inchiesta segue le linee guida dell'IMO per assistere gli inquirenti nell'attuazione del codice per le inchieste sui sinistri. Gli inquirenti possono

discostarsi da tali linee guida ove risulti necessario, secondo il loro giudizio professionale, per raggiungere gli obiettivi dell'inchiesta. La Commissione può adeguare le linee guida ai fini della presente direttiva, prendendo in considerazione gli insegnamenti tratti dalle inchieste di sicurezza, secondo la procedura di cui all'articolo 19.

discostarsi da tali linee guida ove risulti necessario, secondo il loro giudizio professionale, per raggiungere gli obiettivi dell'inchiesta. La Commissione può **adottare atti di esecuzione per** adeguare le linee guida ai fini della presente direttiva, prendendo in considerazione gli insegnamenti tratti dalle inchieste di sicurezza. **Tali atti di esecuzione sono adottati** secondo la procedura **d'esame** di cui all'articolo 19.

Emendamento 15

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 5 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Nel decidere se un sinistro o incidente marittimo che si verifica sottobordo, a barca ormeggiata o in porto, in cui sono coinvolti lavoratori portuali o occupati a terra, si sia verificato direttamente in relazione all'esercizio di una nave e sia pertanto oggetto di un'inchiesta di sicurezza, occorre prestare particolare attenzione al coinvolgimento e alla pertinenza **della** struttura, **dell'attrezzatura**, **delle** procedure, dell'equipaggio e **della** gestione della nave **per l'attività in corso**.

Emendamento

6. Nel decidere se un sinistro o incidente marittimo che si verifica sottobordo, a barca ormeggiata o in porto, in cui sono coinvolti lavoratori portuali o occupati a terra, si sia verificato direttamente in relazione all'esercizio di una nave e sia pertanto oggetto di un'inchiesta di sicurezza, occorre prestare particolare attenzione al coinvolgimento e alla pertinenza **dell'attività in corso per tutti i tipi di carico, nonché alla** struttura, **alle condizioni generali, alla navigabilità, alla conformità in materia di sicurezza, all'attrezzatura, alle** procedure, **alle condizioni di lavoro** dell'equipaggio e **alla** gestione della nave.

Emendamento 16

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 5 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. L'inchiesta di sicurezza è avviata subito dopo il verificarsi del sinistro o dell'incidente marittimo e, in ogni caso, entro ***i due mesi successivi***.

Emendamento

7. L'inchiesta di sicurezza è avviata subito dopo il verificarsi del sinistro o dell'incidente marittimo e, in ogni caso, entro ***il mese successivo***.

Emendamento 17

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 5 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. L'autorità di inchiesta si adopera per concludere un'inchiesta entro 12 mesi dalla data del sinistro o incidente marittimo. Se l'inchiesta non può concludersi entro 12 mesi, e fino a quando non sarà conclusa, l'autorità di inchiesta pubblica una relazione almeno ad ogni anniversario del sinistro o incidente marittimo, specificando i progressi dell'inchiesta e le eventuali questioni di sicurezza sollevate.

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 3

Testo della Commissione

Emendamento

Inchieste di sicurezza parallele in merito al medesimo sinistro o incidente marittimo sono strettamente limitate ai casi eccezionali. In simili casi, gli Stati membri notificano alla Commissione le ragioni per le quali sono condotte tali inchieste parallele. Gli Stati membri che conducono

Inchieste di sicurezza parallele in merito al medesimo sinistro o incidente marittimo sono strettamente limitate ai casi eccezionali. In simili casi, gli Stati membri notificano alla Commissione le ragioni per le quali sono condotte tali inchieste parallele. Gli Stati membri che conducono

inchieste di sicurezza parallele cooperano tra di loro. In particolare, gli organi inquirenti interessati si scambiano **ogni pertinente informazione acquisita** nel corso delle loro rispettive inchieste, segnatamente al fine di raggiungere per quanto possibile conclusioni comuni.

inchieste di sicurezza parallele cooperano tra di loro. In particolare, gli organi inquirenti interessati si scambiano **tempestivamente le informazioni acquisite** nel corso delle loro rispettive inchieste, segnatamente al fine di raggiungere per quanto possibile conclusioni comuni.

(32009L0018)

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 8 – paragrafo 1 – comma 3

Testo della Commissione

Al fine di realizzare l'inchiesta di sicurezza in modo imparziale, l'autorità di inchiesta è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito affidatole.

Emendamento

Al fine di realizzare l'inchiesta di sicurezza in modo imparziale **e di evitare eventuali conflitti di interessi**, l'autorità di inchiesta è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito affidatole.

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 8 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Gli incarichi affidati all'autorità di inchiesta **possono essere** estesi alla raccolta **e** all'analisi di dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare per scopi preventivi, purché tali attività non ne compromettano l'indipendenza o implicino la partecipazione ad attività di regolamentazione, amministrazione o normazione.

Emendamento

3. Gli incarichi affidati all'autorità di inchiesta **sono** estesi alla raccolta, all'analisi **e al trattamento** di dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare per scopi preventivi, purché tali attività non ne compromettano l'indipendenza o implicino la partecipazione ad attività di regolamentazione, amministrazione o normazione.

Emendamento 21

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 8 – paragrafo 4 – parte introduttiva

Testo della Commissione

4. Gli Stati membri, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti giuridici, provvedono affinché il personale della loro autorità di inchiesta, o di qualsiasi altra autorità di inchiesta cui abbiano delegato l'inchiesta sulla sicurezza marittima, ove opportuno in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, riceva le informazioni pertinenti per condurre l'inchiesta sulla sicurezza marittima e quindi sia autorizzato a:

Emendamento

4. Gli Stati membri, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti giuridici, provvedono affinché il personale della loro autorità di inchiesta, o di qualsiasi altra autorità di inchiesta cui abbiano delegato l'inchiesta sulla sicurezza marittima, ove opportuno in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, riceva le informazioni **e i mezzi tecnologici** pertinenti per condurre l'inchiesta sulla sicurezza marittima e quindi sia autorizzato a:

Emendamento 22

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 8 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. Su richiesta delle autorità nazionali competenti, la Commissione e l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) assistono le autorità nazionali competenti, conformemente all'articolo 17 bis, paragrafo 2. Inoltre, sia la Commissione che l'EMSA assistono le autorità di inchiesta sugli incidenti nell'attuazione di sistemi di gestione della qualità armonizzati a livello dell'UE e nella loro applicazione sistematica.

Emendamento 23

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 11
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 14 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Le inchieste di sicurezza effettuate ai sensi della presente direttiva danno luogo alla pubblicazione di un rapporto presentato secondo un modello definito dalla competente autorità di inchiesta e conformemente alle sezioni pertinenti dell'allegato I.

Emendamento

1. Le inchieste di sicurezza effettuate ai sensi della presente direttiva danno luogo alla pubblicazione di un rapporto presentato secondo un modello definito dalla competente autorità di inchiesta e conformemente alle sezioni pertinenti dell'allegato I. ***Se riguarda un peschereccio, il rapporto contiene anche informazioni sul tipo di pesca da esso praticato al momento dell'incidente.***

Emendamento 24

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 11
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 14 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Le autorità di inchiesta si adoperano per pubblicare i rapporti di cui al paragrafo 1, comprese le relative conclusioni e ogni possibile raccomandazione, rivolgendosi segnatamente al settore marittimo, entro 12 mesi dalla data del sinistro. Nel caso in cui non sia possibile produrre il rapporto finale entro tale termine, è pubblicato un rapporto provvisorio entro 12 mesi dalla data del sinistro.

Emendamento

2. Le autorità di inchiesta si adoperano per pubblicare i rapporti di cui al paragrafo 1, comprese le relative conclusioni e ogni possibile raccomandazione, rivolgendosi, ***ove possibile, alle vittime degli incidenti e ai loro parenti stretti, al pubblico e della pesca***, segnatamente al settore marittimo ***e della pesca***, entro 12 mesi dalla data del sinistro. Nel caso in cui non sia possibile produrre il rapporto finale entro tale termine, è pubblicato un rapporto provvisorio entro 12 mesi dalla data del sinistro.

Emendamento 25

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 12 – lettera a

Direttiva 2009/18/CE
Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri provvedono affinché le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dalle autorità di inchiesta siano debitamente prese in considerazione dai destinatari e, all'occorrenza, ricevano un adeguato seguito nel rispetto del diritto dell'Unione e internazionale.

Emendamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dalle autorità di inchiesta siano debitamente prese in considerazione dai destinatari, ***in particolare al fine di prevenire incidenti futuri***, e, all'occorrenza, ricevano un adeguato seguito nel rispetto del diritto dell'Unione e internazionale.

Emendamento 26

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 15
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 17 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La Commissione ***agevola*** lo sviluppo delle capacità e la condivisione delle conoscenze in seno alle autorità di inchiesta e tra di esse offrendo ***una*** formazione sui nuovi sviluppi giuridici e tecnologici, sulle tecniche e sugli strumenti specifici e sulle tecnologie relative alle navi, alle loro attrezzature e operazioni.

Emendamento

1. La Commissione ***e l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) agevolano*** lo sviluppo delle capacità e la condivisione delle conoscenze in seno alle autorità di inchiesta e tra di esse offrendo ***regolarmente sessioni di formazione e certificazioni*** sui nuovi sviluppi giuridici e tecnologici, sulle tecniche e sugli strumenti specifici e sulle tecnologie relative alle navi, alle loro attrezzature e operazioni.

Emendamento 27

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 15
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 17 bis – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Su richiesta delle autorità di

Emendamento

2. Su richiesta delle autorità di

inchiesta degli Stati membri e supponendo che non sorgano conflitti di interesse, la Commissione *fornisce* sostegno operativo a tali Stati membri nell'esecuzione delle loro inchieste di sicurezza. Tale sostegno comprende la fornitura di attrezzature o strumenti analitici specializzati, nonché di competenze specialistiche.

inchiesta degli Stati membri e supponendo che non sorgano conflitti di interesse, la Commissione *e l'EMSA forniscono* sostegno operativo *e tecnologico* a tali Stati membri nell'esecuzione delle loro inchieste di sicurezza. Tale sostegno comprende la fornitura di attrezzature o strumenti analitici specializzati, nonché di competenze specialistiche.

Emendamento 28

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 17 bis – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. *La Commissione fornisce all'EMSA i mezzi necessari e sufficienti per organizzare una formazione specifica destinata alle autorità di inchiesta sull'uso delle tecnologie e delle attrezzature investigative nonché sulle nuove tecnologie relative agli aspetti di sicurezza della digitalizzazione e agli sviluppi sostenibili nel settore del trasporto marittimo.*

Emendamento 29

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 17 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

(17) *all'articolo 20 il quarto comma* è sostituito dal seguente:

(17) *l'articolo 20* è sostituito dal seguente:

(32009L0018)

Emendamento 30

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 17

Direttiva 2009/18/CE
Articolo 20 – comma 1

Testo in vigore

La Commissione **può aggiornare**, nel rispetto dell'ambito di applicazione della presente direttiva, le definizioni **nonché i riferimenti agli atti comunitari e agli strumenti dell'IMO contenuti nella direttiva stessa**, al fine di **adeguarli ai nuovi provvedimenti della Comunità o dell'IMO** che siano nel frattempo entrati in vigore.

Emendamento

La Commissione, nel rispetto dell'ambito di applicazione della presente direttiva, **adotta atti delegati conformemente all'articolo 20 bis per modificare elementi non essenziali della presente direttiva aggiornando** le definizioni **e gli allegati** al fine di **allinearli alle modifiche dei pertinenti strumenti dell'IMO, nonché di aggiornare i riferimenti ai pertinenti strumenti** dell'IMO che siano nel frattempo entrati in vigore.

(32009L0018)

Emendamento 31

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 17
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 20 – comma 2

Testo in vigore

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 19, paragrafo 3.

Emendamento

soppresso

(32009L0018)

Emendamento 32

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 17
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 20 – comma 3

Testo in vigore

Con la stessa procedura la Commissione può altresì modificare gli allegati.

Emendamento

soppresso

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 17 bis (nuovo)

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 bis) è inserito il seguente
articolo 20 bis:

"Articolo 20 bis

Esercizio della delega

- 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.**
- 2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 20 è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato a decorrere dal ... [data di entrata in vigore].**
- 3. La delega di potere di cui all'articolo 20 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.**
- 4. Prima di adottare un atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.**
- 5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento**

europeo e al Consiglio.

6. *L'atto delegato adottato a norma dell'articolo 20 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 34

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 18
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 23

Testo della Commissione

Entro il [OP: inserire la data: **10** anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa] la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e l'osservanza della presente direttiva.

Emendamento

Entro il [OP: inserire la data: **cinque** anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa] la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e l'osservanza della presente direttiva **e, ove necessario, propone ulteriori misure alla luce delle raccomandazioni ivi contenute, tenendo conto della possibilità di includere nell'ambito di applicazione della presente direttiva le indagini obbligatorie sugli incidenti per i pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri.**

Emendamento 35

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 19 bis (nuovo)
Direttiva 2009/18/CE
Allegato II – punto 30 bis (nuovo)

Testo in vigore

Emendamento

(19 bis) ***nell'allegato II è aggiunto
il punto 30 bis:***

(30 bis) ***Container smarrito in mare***

(32009L0018)

MOTIVAZIONE

La presente proposta riguarda una modifica della direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

La direttiva istituisce un sistema di inchieste di sicurezza finalizzato a trarre insegnamenti dagli incidenti marittimi e a evitare che si ripetano. Gli incidenti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva sono oggetto di indagini per migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino.

Obiettivo della revisione della direttiva è migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino. L'attuale quadro normativo dell'UE dovrebbe essere aggiornato al fine di i) mantenere, ove necessario e proporzionato, le norme UE, ii) assicurarne la corretta attuazione e iii) eliminare eventuali sovrapposizioni di obblighi e incoerenze tra atti legislativi correlati. L'obiettivo generale è fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato che aumenti il livello generale di sicurezza.

La relatrice propone alcuni emendamenti finalizzati a un pieno allineamento al diritto marittimo internazionale, all'adozione di un approccio realista in relazione all'ambito di applicazione e alle inchieste di sicurezza, nonché alla garanzia di una maggiore sicurezza per i lavoratori portuali coinvolti in incidenti marittimi.

In primo luogo, la proposta prevede che l'inchiesta di sicurezza sia avviata entro due mesi dall'incidente. La relatrice propone di abbreviare tale periodo per rendere più efficiente ed efficace il processo di indagine.

In secondo luogo, per quanto riguarda l'ambito di applicazione, la Commissione europea suggerisce di prestare maggiore attenzione alle cause degli incidenti e dei sinistri che coinvolgono i pescherecci. Analizzando le possibili conseguenze dell'inclusione dei pescherecci più piccoli nell'ambito di applicazione della presente direttiva, la relatrice ha sollevato alcuni dubbi circa la praticabilità di un ambito di applicazione esteso. Malgrado i potenziali vantaggi di un coinvolgimento agevolato degli Stati membri nello svolgimento di indagini sui sinistri dei pescherecci di piccole dimensioni, sulla base di dati standardizzati relativi ai sinistri, l'inclusione dei pescherecci più piccoli nell'ambito di applicazione della presente direttiva può incidere notevolmente sulle risorse disponibili delle autorità di inchiesta degli Stati membri. In sintesi, si tratta di una questione di praticabilità dal punto di vista degli Stati membri.

Infine, la relatrice ritiene che la direttiva debba essere in linea con il diritto marittimo internazionale e, di conseguenza, con la legislazione dell'IMO. Ciò significa che le disposizioni della direttiva dovrebbero essere sufficientemente flessibili (attraverso riferimenti dinamici alla legislazione internazionale) per poter essere adeguati a seguito di eventuali modifiche della legislazione dell'IMO.

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

Conformemente all'articolo 8 dell'allegato I 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 – Associazione reale degli armatori olandesi
ECSCA – Associazione degli armatori della Comunità europea
FEPOR – Federazione delle compagnie e dei terminali portuali privati europei
IACS – Associazione internazionale delle società di classificazione
ONG "IFAW" (Fondo internazionale per il benessere degli animali)
ONG "Surfrider Foundation Europe"

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 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo
(COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

Relatore per parere: Niclas Herbst

BREVE MOTIVAZIONE

Il settore della pesca svolge un ruolo cruciale per l'occupazione e l'attività economica in diverse regioni dell'UE e in alcune comunità costiere europee rappresenta ben la metà dei posti di lavoro locali. Nel 2022 il settore impiegava direttamente 124 636 pescatori¹ e ha generato un elevato numero di posti di lavoro nell'industria di trasformazione e nei servizi ad essa associati. Tuttavia la pesca resta una delle attività con il più alto rischio di incidenti. Nel 1997 l'Organizzazione internazionale del lavoro² ha stimato che ogni anno si verificano 24 000 decessi nel settore della pesca in tutto il mondo. Anche a livello dell'UE il rischio di morte o infortunio durante le attività di pesca è elevato. Attualmente nell'UE sono in vigore due direttive (93/103/CE³ e 97/70/CE⁴) concernenti la sicurezza nel settore della pesca. Tuttavia tali direttive riguardano unicamente i pescherecci più grandi, che rappresentano all'incirca il 10 % dei pescherecci dell'UE.

Contenuto della proposta

La proposta modifica la direttiva 2009/18/CE il cui scopo è migliorare la sicurezza marittima e prevenire l'inquinamento causato dalle imbarcazioni, e ridurre così il rischio di sinistri marittimi futuri, agevolando il rapido svolgimento delle inchieste di sicurezza e l'analisi adeguata dei sinistri e degli incidenti marittimi per determinarne le cause, e garantendo una comunicazione accurata e tempestiva dei risultati di tali indagini e delle proposte di azioni correttive. I pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri sono attualmente esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/18/CE e pertanto le inchieste sugli incidenti marittimi che coinvolgono tali pescherecci non sono condotte in modo sistematico né armonizzato. Tali navi sono più soggette a capovolgimento e la caduta in mare dei membri dell'equipaggio è

¹ Relazione economica annuale 2022 sulla flotta peschereccia dell'UE (CSTEP 22-06).

² OIL, Safety and Health in the Fishing Industry (Sicurezza e salute nell'industria della pesca), Ginevra, 1999, pag.19.

³ Direttiva 93/103/CE del Consiglio del 23 novembre 1993 riguardante le prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca (GU L 307 del 13.12.1993, pag. 1).

⁴ 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).

relativamente frequente. È pertanto necessario proteggere tali pescherecci, i pescatori e l'ambiente introducendo una valutazione preliminare dei sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri, al fine di determinare se le autorità debbano avviare un'inchiesta di sicurezza. Pertanto, al punto 2 la proposta estende l'ambito di applicazione della direttiva a tutti i pescherecci, compresi quelli di lunghezza inferiore a 15 metri.

Occorrerebbe inoltre stabilire la definizione di lunghezza di un peschereccio, in particolare se l'approccio e gli obblighi delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima variano in base alla lunghezza del peschereccio. Pertanto, al punto 3 la lunghezza di un peschereccio è definita come la lunghezza fuori tutto, conformemente all'articolo 2 del regolamento (UE) 2017/1130⁵.

Il punto 5 modifica l'obbligo di indagine e prevede che, in relazione a un sinistro marittimo molto grave (perdita di vite umane e/o navi) che coinvolga un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, gli Stati membri siano tenuti a effettuare almeno una prima valutazione per stabilire se debba essere effettuata un'inchiesta di sicurezza.

Il punto 14 riguarda gli obblighi di comunicazione degli Stati membri in relazione alla piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (EMCIP). La proposta definisce gli obblighi degli Stati membri in materia di sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri.

Posizione del relatore

Non è sufficiente limitare le inchieste di sicurezza ai sinistri gravi ("sinistri molto gravi") che risultano nella perdita del peschereccio o di vite umane. Tali inchieste dovrebbero essere condotte anche in caso di lesioni fisiche ai pescatori che comportano il rischio di disabilità o deficit. Vista l'importanza di queste inchieste, qualora l'autorità pertinente decida di non avviare un'inchiesta di sicurezza in caso di sinistro marittimo molto grave, o di qualsiasi altro sinistro o incidente marittimo, detta autorità dovrebbe giustificare la propria decisione.

Inoltre, dal momento che l'obiettivo delle inchieste di sicurezza è prevenire sinistri e incidenti marittimi futuri, è essenziale raccogliere e analizzare i dati relativi alla sicurezza marittima in modo tempestivo ed efficace. Gli incarichi affidati all'autorità di inchiesta dovrebbero pertanto essere estesi anche alla raccolta e all'analisi sistematica di dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare per scopi preventivi.

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

⁵ Regolamento (UE) 2017/1130 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2017, che definisce le caratteristiche dei pescherecci (GU L 169 del 30.6.2017, pag. 1).

Proposta di direttiva
Considerando 7

Testo della Commissione

(7) I pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri sono attualmente esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/18/CE, pertanto le inchieste sugli incidenti marittimi che coinvolgono tali pescherecci non sono condotte in modo sistematico né armonizzato. Tali navi sono più soggette a **capovolgimento** e la caduta in mare dei **membri dell'equipaggio** è relativamente frequente. È pertanto necessario proteggere questi pescherecci, **i loro equipaggi** e l'ambiente introducendo una prima valutazione dei sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri, al fine di determinare se le autorità debbano avviare un'inchiesta di sicurezza.

Emendamento

(7) I pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri sono attualmente esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/18/CE, pertanto le inchieste sugli incidenti marittimi che coinvolgono tali pescherecci non sono condotte in modo sistematico né armonizzato. Tali navi sono più soggette a **incidenti** e la caduta in mare dei **pescatori** è relativamente frequente. È pertanto necessario proteggere questi **pescatori, i pescherecci** e l'ambiente, **nonché raccogliere dati per poter meglio prevenire futuri incidenti** introducendo **l'obbligo per l'autorità di inchiesta di effettuare** una prima valutazione dei sinistri marittimi molto gravi che coinvolgono pescherecci di lunghezza inferiore a 15 metri, al fine di determinare se le autorità debbano avviare un'inchiesta di sicurezza **e raccogliere dati sul tipo di attività di pesca coinvolte in incidenti che comportano sinistri marittimi molto gravi.**

Emendamento 2

Proposta di direttiva
Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Alcune definizioni contenute nella direttiva 2009/18/CE non sono chiare. È opportuno stabilire la definizione della lunghezza dei pescherecci in particolare quando vi è una distinzione nell'approccio e negli obblighi delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima in base alla lunghezza del peschereccio.

Emendamento

(8) Alcune definizioni contenute nella direttiva 2009/18/CE non sono chiare. **Nello specifico**, è opportuno stabilire la definizione della lunghezza dei pescherecci **e allinearla con la legislazione vigente**, in particolare quando vi è una distinzione nell'approccio e negli obblighi delle autorità di inchiesta per la sicurezza marittima in base alla lunghezza del peschereccio.

Emendamento 3

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2 – lettera a

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

b) navi senza mezzi di propulsione meccanica, navi di legno di costruzione primitiva *e navi ed imbarcazioni da diporto, salvo che siano utilizzate a fini commerciali.*

Emendamento

b) navi senza mezzi di propulsione meccanica *e* navi di legno di costruzione primitiva.

Emendamento 4

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 3 – paragrafo 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

9 bis. *il termine "peschereccio" va inteso secondo la definizione contenuta all'articolo 4 del regolamento (UE) 1224/2009.*

Emendamento 5

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 5 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché l'autorità di inchiesta di cui all'articolo 8 effettui un'inchiesta di sicurezza quando un sinistro marittimo molto grave:

Emendamento

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché l'autorità di inchiesta di cui all'articolo 8 effettui un'inchiesta di sicurezza quando un sinistro marittimo molto grave *o una lesione grave:*

Emendamento 6

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) si verifica con il coinvolgimento di una nave battente la bandiera nazionale, indipendentemente dal luogo del sinistro;

Emendamento

a) si verifica con il coinvolgimento di una nave battente la bandiera nazionale, indipendentemente **dalle dimensioni e dal tipo di nave e** dal luogo del sinistro;

Emendamento 7

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) si verifica nel suo mare territoriale e nelle sue acque interne quali definiti nell'UNCLOS, indipendentemente dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte nel sinistro; o

Emendamento

b) si verifica nel suo mare territoriale e nelle sue acque interne quali definiti nell'UNCLOS, indipendentemente dalla bandiera, **dalle dimensioni e dal tipo** della nave o delle navi coinvolte nel sinistro; o

Emendamento 8

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) incide su un interesse rilevante dello Stato membro, indipendentemente dal luogo in cui è avvenuto il sinistro e dalla bandiera della nave o delle navi coinvolte.

Emendamento

c) incide su un interesse rilevante dello Stato membro, indipendentemente dal luogo in cui è avvenuto il sinistro e dalla bandiera, **dalle dimensioni e dal tipo** della nave o delle navi coinvolte.

Emendamento 9

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Nel caso di un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, l'autorità di inchiesta effettua una prima valutazione del sinistro marittimo molto grave per determinare se condurre o meno un'inchiesta di sicurezza.

Emendamento

Nel caso di un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, l'autorità di inchiesta effettua una prima valutazione del sinistro marittimo molto grave **o della lesione grave** per determinare se condurre o meno un'inchiesta di sicurezza.

Emendamento 10

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Qualora l'autorità di inchiesta decida di non avviare un'inchiesta di sicurezza in relazione a un sinistro marittimo **molto grave** che coinvolge un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3.

Emendamento

Qualora l'autorità di inchiesta decida di non avviare un'inchiesta di sicurezza in relazione a un sinistro marittimo che coinvolge un peschereccio di lunghezza inferiore a 15 metri, le ragioni di tale decisione sono registrate e notificate ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, **e la Commissione può chiedere informazioni supplementari alle autorità di inchiesta in merito alla decisione di non avviare l'inchiesta di sicurezza. La Commissione può chiedere all'autorità di inchiesta di effettuare l'inchiesta di sicurezza corrispondente.**

Emendamento 11

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 8 – paragrafo 4 – parte introduttiva

Testo della Commissione

4. Gli Stati membri, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti giuridici, provvedono affinché il personale della loro autorità di inchiesta, o di qualsiasi altra autorità di inchiesta cui abbiano delegato l'inchiesta sulla sicurezza marittima, ove opportuno in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, riceva le informazioni pertinenti per condurre l'inchiesta sulla sicurezza marittima e quindi sia autorizzato a:

Emendamento

4. Gli Stati membri, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti giuridici, provvedono affinché il personale della loro autorità di inchiesta, o di qualsiasi altra autorità di inchiesta cui abbiano delegato l'inchiesta sulla sicurezza marittima, ove opportuno in **stretta** collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, riceva le informazioni pertinenti per condurre l'inchiesta sulla sicurezza marittima e quindi sia autorizzato a:

Emendamento 12

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 8 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. *Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assistere le vittime di incidenti e i loro parenti stretti e provvedono affinché siano loro fornite le informazioni e il sostegno pertinenti nel corso del processo di inchiesta.*

Emendamento 13

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 11

Direttiva 2009/18/CE

Articolo 14 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Le inchieste di sicurezza effettuate ai sensi della presente direttiva danno luogo alla pubblicazione di un rapporto presentato secondo un modello definito dalla competente autorità di inchiesta e

1. Le inchieste di sicurezza effettuate ai sensi della presente direttiva danno luogo alla pubblicazione di un rapporto presentato secondo un modello definito dalla competente autorità di inchiesta e

conformemente alle sezioni pertinenti dell'allegato I.

conformemente alle sezioni pertinenti dell'allegato I. ***Se riguarda un peschereccio, il rapporto contiene anche informazioni sul tipo di attività di pesca da esso praticate al momento dell'incidente.***

Emendamento 14

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 11
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 14 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Le autorità di inchiesta si adoperano per pubblicare i rapporti di cui al paragrafo 1, comprese le relative conclusioni e ogni possibile raccomandazione, rivolgendosi segnatamente al settore marittimo, entro 12 mesi dalla data del sinistro. Nel caso in cui non sia possibile produrre il rapporto finale entro tale termine, è pubblicato un rapporto provvisorio entro 12 mesi dalla data del sinistro.

Emendamento

2. Le autorità di inchiesta si adoperano per pubblicare i rapporti di cui al paragrafo 1, comprese le relative conclusioni e ogni possibile raccomandazione, rivolgendosi, ***ove possibile, alle vittime degli incidenti e ai loro parenti stretti, al pubblico e della pesca***, segnatamente al settore marittimo ***e della pesca***, entro 12 mesi dalla data del sinistro. Nel caso in cui non sia possibile produrre il rapporto finale entro tale termine, è pubblicato un rapporto provvisorio entro 12 mesi dalla data del sinistro.

Emendamento 15

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 12 – lettera a
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri provvedono affinché le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dalle autorità di inchiesta siano debitamente prese in considerazione dai destinatari e, all'occorrenza, ricevano un adeguato seguito nel rispetto del diritto dell'Unione e

Emendamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dalle autorità di inchiesta siano debitamente prese in considerazione dai destinatari, ***in particolare nell'ottica di prevenire incidenti futuri***, e, all'occorrenza, ricevano

internazionale.

un adeguato seguito nel rispetto del diritto dell'Unione e internazionale.

Emendamento 16

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 12 – lettera b
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 15 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. ***Ove opportuno***, l'autorità di inchiesta o la Commissione formulano raccomandazioni in materia di sicurezza basandosi su un'analisi astratta dei dati e sui risultati complessivi delle inchieste di sicurezza realizzate.

Emendamento

2. L'autorità di inchiesta o la Commissione formulano raccomandazioni in materia di sicurezza basandosi su un'analisi astratta dei dati e sui risultati complessivi delle inchieste di sicurezza realizzate.

Emendamento 17

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 14 – lettera -a (nuova)
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 17 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I dati sui sinistri e gli incidenti marittimi sono archiviati ed analizzati per mezzo di una banca dati elettronica europea istituita dalla Commissione e denominata piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP).

Emendamento

(-a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

1. I dati sui sinistri e gli incidenti marittimi ***ed eventuali insegnamenti pertinenti appresi dalle inchieste di sicurezza*** sono archiviati ed analizzati per mezzo di una banca dati elettronica europea istituita dalla Commissione e denominata piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP).

Emendamento 18

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 14 – lettera b

Testo della Commissione

3. Le autorità di inchiesta degli Stati membri notificano all'EMCIP tutti i sinistri marittimi molto gravi. Gli Stati membri possono scegliere e designare l'autorità o le autorità nazionali competenti che possono riferire in merito a tutti gli altri sinistri e incidenti marittimi. Nei casi in cui la Commissione è a conoscenza di un sinistro o incidente marittimo, ne informa anche l'EMCIP.

Emendamento

3. Le autorità di inchiesta degli Stati membri notificano all'EMCIP tutti i sinistri marittimi molto gravi. Gli Stati membri possono scegliere e designare l'autorità o le autorità nazionali competenti che possono riferire in merito a tutti gli altri sinistri e incidenti marittimi. Nei casi in cui la Commissione è a conoscenza di un sinistro o incidente marittimo, ne informa anche l'EMCIP. ***Se riguarda un peschereccio, la notifica contiene anche informazioni sul tipo di attività di pesca da esso praticate al momento dell'incidente.***

Emendamento 19

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 18
Direttiva 2009/18/CE
Articolo 23 – comma 1

Testo della Commissione

Entro il [OP: inserire la data: 10 anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa] la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e l'osservanza della presente direttiva.

Emendamento

Entro il [OP: inserire la data: 10 anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa] ***e successivamente ogni cinque anni***, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione e l'osservanza della presente direttiva ***e, se del caso, presenta proposte di miglioramento. Nell'elaborare tale relazione la Commissione si avvale, se del caso, delle informazioni raccolte da agenzie dell'UE quali l'EFCA e l'EMSA.***

**ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE
DA CUI IL RELATORE HA RICEVUTO CONTRIBUTI**

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

Entità e/o persona
<i>Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, Andrea Albertazzi, responsabile delle politiche per la pesca</i>
<i>Industria nautica europea, Philip Easthill</i>

L'elenco che precede è compilato sotto l'esclusiva responsabilità del relatore.

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Modifica della della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo
Riferimenti	COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 12.6.2023
Parere espresso da Annuncio in Aula	PECH 12.6.2023
Relatore(trice) per parere Nomina	Niclas Herbst 12.9.2023
Esame in commissione	9.10.2023
Approvazione	29.11.2023
Esito della votazione finale	+: 24 -: 0 0: 0
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**

24	+
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
ID	France Jamet
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	-

0	0

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

Titolo	Modifica della della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo
Riferimenti	COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD)
Presentazione della proposta al PE	1.6.2023
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 12.6.2023
Commissioni competenti per parere Annuncio in Aula	PECH 12.6.2023
Relatori Nomina	Caroline Nagtegaal 20.7.2023
Esame in commissione	9.10.2023
Approvazione	7.12.2023
Esito della votazione finale	+: 40 -: 0 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Sara Cerdas, 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 Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Nicolae Ștefănuță, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Tom Berendsen, Maria Grapini, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Kathleen Van Brempt
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Pascal Arimont, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Erik Marquardt, Anđelika Anna Możdżanowska, Wolfram Pirchner, Eugen Tomac
Deposito	8.12.2023

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

40	+
ECR	Peter Lundgren, Andželika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Zlotowski
ID	Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Pascal Arimont, 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

0	-

0	0

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti