



Document de ședință

A9-0422/2023

8.12.2023

*****I**

RAPORT

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim (COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportoare: Caroline Nagtegaal

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
- *** Procedura de aprobare
- ***I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- ***II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- ***III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

Amendamente la un proiect de act

Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane

Textul eliminat este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ■ sau sunt tăiate. Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere *cursive aldine* a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit.

Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final.

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	24
ANEXĂ: ENTITĂȚILE SAU PERSOANELE DE LA CARE RAPORTOAREA A PRIMIT CONTRIBUȚII.....	25
AVIZ AL COMISIEI PENTRU PESCUIT	26
PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE	40
VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	41

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim (COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2023)0270),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0189/2023),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 20 septembrie 2023¹,
 - după consultarea Comitetului Regiunilor,
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere avizul Comisiei pentru pescuit,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0422/2023),
1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
 3. îi încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

Amendamentul 1

¹ Nerepublicat încă în Jurnalul Oficial.

**Propunere de directivă
Considerentul 2 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) În acest sens, Uniunea, în conformitate cu angajamentele sale internaționale legate de schimbările climatice, ar trebui să își exercite în continuare rolul de lider într-un sector reglementat atât la nivel european, cât și la nivel internațional.

Amendamentul 2

**Propunere de directivă
Considerentul 7**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7) Navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri sunt în prezent excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2009/18/CE și, prin urmare, investigațiile privind accidentele maritime care implică aceste nave de pescuit se desfășoară într-un mod nesistematic și nearmonizat. Navele respective sunt mai expuse riscului de a se răsturna, iar situațiile în care membrii echipajului cad peste bord sunt relativ frecvente. Prin urmare, este necesară protecția acestor nave de pescuit, a membrilor echipajelor lor și a mediului prin introducerea unei evaluări preliminare a accidentelor maritime foarte grave care implică nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, pentru a stabili dacă autoritățile ar trebui să inițieze o investigație privind siguranța.

(7) Navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri sunt în prezent excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2009/18/CE și, prin urmare, investigațiile privind accidentele maritime care implică aceste nave de pescuit se desfășoară într-un mod nesistematic și nearmonizat. Navele respective sunt mai expuse riscului de a se răsturna, iar situațiile în care membrii echipajului cad peste bord sunt relativ frecvente. Prin urmare, este necesară protecția acestor nave de pescuit, a membrilor echipajelor lor și a mediului prin introducerea unei evaluări preliminare a accidentelor maritime foarte grave care implică nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, pentru a stabili dacă autoritățile ar trebui să inițieze o investigație privind siguranța, **fără a crea obligații suplimentare pentru autoritățile naționale de a demara o astfel de investigație privind siguranța. Se preconizează că această măsură va avea un impact pozitiv semnificativ asupra numărului de vieți salvate pe mare și a vătămarilor evitate, protejând în special viețile și sănătatea pescarilor europeni.**

Amendamentul 3

Propunere de directivă Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) Este important de subliniat faptul că, deși navigatorii, pescarii și lucrătorii portuari joacă un rol esențial în gestionarea și executarea operațiunilor în condiții de siguranță, lecțiile învățate din accidentele în care sunt implicați trebuie încă puse în aplicare. Transparența procesului de investigare a accidentelor ar trebui, prin urmare, să fie îmbunătățită în continuare în colaborare cu industria și cu partenerii sociali.

Amendamentul 4

Propunere de directivă Considerentul 10 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10b) Pe lângă măsurile prevăzute de prezenta directivă, sunt necesare inițiative suplimentare pentru a aborda condițiile de muncă și oboseala, deoarece incidentele care implică navigatorii, pescarii și lucrătorii portuari pot duce la accidente maritime tragice și la pierderi de vieți omenești.

Amendamentul 5

Propunere de directivă Considerentul 10 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10c) Ar trebui să se ia în considerare condițiile de muncă și de viață ale echipajului în caz de accident, indiferent

dacă accidentul este legat de factori umani. De câte ori este necesar, anchetatorii ar trebui să investigheze dacă condițiile de muncă ale echipajului, în special timpul de lucru și de odihnă, ar fi putut fi cauza accidentului respectiv, în conformitate cu legislația OMI și OIM relevantă.

Amendamentul 6

Propunere de directivă Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Personalul disponibil, precum și resursele operaționale ale autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă din statele membre variază în mod clar, ceea ce duce la raportări și investigații ineficace și inconsecvente cu privire la accidentele maritime. Prin urmare, Comisia, cu sprijinul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), trebuie să ofere sprijin analitic de înaltă specializare în cursul unei investigații individuale (competențe non-tehnice), precum și instrumente și echipamente analitice (hardware).

Amendamentul

(11) Personalul disponibil, precum și resursele operaționale ale autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă din statele membre variază în mod clar, ceea ce duce la raportări și investigații ineficace și inconsecvente cu privire la accidentele maritime. Prin urmare, Comisia, cu sprijinul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), trebuie să ofere sprijin analitic de înaltă specializare în cursul unei investigații individuale (competențe non-tehnice), precum și instrumente și echipamente analitice (hardware). ***În plus, cooperarea și asistența reciprocă între statele membre în cadrul investigațiilor privind siguranța ar trebui încurajate și sprijinite în continuare, în special având în vedere noile provocări în materie de siguranță maritimă și necesitatea de a raporta conformitatea cu standardele de mediu, sociale, de sănătate publică și de dreptul muncii, siguranța la bordul navelor care fac escală în porturile UE atât pentru navigatori, cât și pentru lucrătorii portuari, cu un accent special pe nevoile lucrătoarelor.***

Amendamentul 7

Propunere de directivă
Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) În lumina celor menționate anterior, EMSA trebuie să organizeze **cursuri** de formare privind tehnici specifice și evoluții și tehnologii noi care pot fi relevante pentru investigarea accidentelor în viitor. Aceste cursuri de formare trebuie să se axeze, printre altele, pe combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, care sunt deosebit de relevanți având în vedere pachetul „Pregătiți pentru 55”, și pe **automatizare**, precum și pe normele Regulamentului general privind protecția datelor (RGPD).

Amendamentul

(12) În lumina celor menționate anterior, EMSA trebuie să organizeze **sesiuni** de formare **periodice și programe de certificare** privind tehnici specifice și evoluții și tehnologii noi care pot fi relevante pentru investigarea accidentelor în viitor. **Noile tehnologii pot juca un rol în decarbonizarea industriei, dar modul în care navele și echipajele interacționează cu tehnologia poate fi, de asemenea, un factor în noi tipuri necunoscute de incidente.** Aceste cursuri de formare trebuie să se axeze, printre altele, pe combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, care sunt deosebit de relevanți având în vedere pachetul „Pregătiți pentru 55”, **pe automatizare și pe transportul maritim autonom**, precum și pe normele Regulamentului general privind protecția datelor (RGPD). **Acest lucru va contribui la colectarea unor date mai cuprinzătoare privind accidentele și vătămarile de la bordul acestor nave și îmbunătățirea sănătății și siguranței navigatorilor și a pescarilor care lucrează la bord.**

Amendamentul 8

Propunere de directivă
Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) Comisia și EMSA ar trebui să analizeze posibilitatea și raportul costuri-beneficii al dezvoltării și operării unor sisteme avansate de localizare și urmărire pentru containere, cu scopul de a localiza și de a limita pierderea containerelor pe mare.

Amendamentul 9

Propunere de directivă Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor prezentei directive cu privire la **lista textelor OMI care intră în domeniul său de aplicare**, trebuie conferite competențe de executare Comisiei. Aceste competențe trebuie să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (24).

²⁴ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Amendamentul

(14) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor prezentei directive cu privire la **adaptarea orientărilor pentru a asista anchetatorii OMI în aplicarea Codului pentru investigarea accidentelor**, trebuie conferite competențe de executare Comisiei. Aceste competențe trebuie să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (24).

²⁴ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Amendamentul 10

Propunere de directivă Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Pentru a se asigura că prezenta directivă continuă să fie actualizată, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea elementelor neesențiale ale prezentei directive prin actualizarea definițiilor și anexelor, pentru a le alinia cu modificările aduse

instrumentelor OMI relevante, precum și pentru a actualiza trimiterile la instrumentele OMI relevante. Este deosebit de important ca, în cadrul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. Anume, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.*

Amendamentul 11

Propunere de directivă Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Având în vedere ciclul complet al vizitelor de monitorizare efectuate de EMSA în statele membre pentru a monitoriza punerea în aplicare a prezentei directive, Comisia trebuie să evalueze punerea în aplicare a prezentei directive cel târziu la *[zece* ani de la data intrării sale în vigoare menționată la articolul 23] și să prezinte un raport în acest sens Parlamentului European și Consiliului. Statele membre trebuie să coopereze cu Comisia în vederea colectării tuturor informațiilor necesare pentru evaluare.

Amendamentul

(15) Având în vedere ciclul complet al vizitelor de monitorizare efectuate de EMSA în statele membre pentru a monitoriza punerea în aplicare a prezentei directive, Comisia trebuie să evalueze punerea în aplicare a prezentei directive cel târziu la *[cinci* ani de la data intrării sale în vigoare menționată la articolul 23] și să prezinte un raport în acest sens Parlamentului European și Consiliului *și, dacă este necesar, propune măsuri suplimentare în lumina recomandărilor cuprinse în raport*. Statele membre trebuie să coopereze *strâns* cu Comisia în vederea colectării tuturor informațiilor necesare pentru evaluare.

Amendamentul 12

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În cazul unei nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, autoritatea responsabilă de investigații realizează o evaluare preliminară a accidentului maritim foarte grav pentru a stabili dacă să efectueze sau nu o investigație privind siguranța.

Amendamentul

În cazul unei nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, autoritatea responsabilă de investigații realizează ***fără întârziere și nu mai târziu de o lună de la producerea acestuia***, o evaluare preliminară a accidentului maritim foarte grav pentru a stabili dacă să efectueze sau nu o investigație privind siguranța.

Amendamentul 13

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În cazul în care autoritatea responsabilă de investigații decide să nu efectueze o investigație privind siguranța ***a unui accident maritim*** foarte ***grav*** care a implicat o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, motivele pe care se întemeiază respectiva decizie se înregistrează și se notifică în conformitate cu articolul 17 alineatul (3).

Amendamentul

În cazul în care autoritatea responsabilă de investigații decide să nu efectueze o investigație privind siguranța ***accidentelor maritime*** foarte ***grave*** care a implicat o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, motivele pe care se întemeiază respectiva decizie se înregistrează și se notifică în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) ***fără întârziere și nu mai târziu de o lună de la producerea acestuia***.

Amendamentul 14

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Atunci când efectuează investigații privind siguranța, autoritatea responsabilă de investigații respectă Liniile directoare ale OMI pentru acordarea de asistență anchetatorilor cu privire la punerea în aplicare a Codului pentru investigarea accidentelor. Anchetatorii se pot abate de la aceste linii directoare în cazul în care respectiva abordare se justifică din perspectiva necesității, în conformitate cu opinia lor profesională, pentru atingerea obiectivelor investigației. Comisia poate adapta liniile directoare în *scopurile* prezentei directive, *ținând seama de învățămintele* relevante *desprinse din investigațiile* privind siguranța, în conformitate cu procedura menționată la articolul 19.

Amendamentul

5. Atunci când efectuează investigații privind siguranța, autoritatea responsabilă de investigații respectă Liniile directoare ale OMI pentru acordarea de asistență anchetatorilor cu privire la punerea în aplicare a Codului pentru investigarea accidentelor. Anchetatorii se pot abate de la aceste linii directoare în cazul în care respectiva abordare se justifică din perspectiva necesității, în conformitate cu opinia lor profesională, pentru atingerea obiectivelor investigației. Comisia poate **adopta acte de punere în aplicare pentru a** adapta liniile directoare în **vederea atingerii obiectivelor** prezentei directive, **luând în considerare orice concluzii** relevante **la care s-a ajuns ca urmare a investigațiilor** privind siguranța. **Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă** în conformitate cu procedura **de examinare** menționată la articolul 19.

Amendamentul 15

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. Pentru a decide dacă un accident sau incident maritim produs în timp ce nava este amarată, fie la țârm, fie de altă navă, sau în doc și în care sunt implicați lucrători de la țârm sau lucrători portuari s-a produs „în legătură directă cu operațiunile unei nave”, fiind supus așadar unei investigații privind siguranța, se acordă o atenție deosebită implicării și relevanței structurii, echipamentelor, procedurilor, echipajului și administrării navei pentru activitatea desfășurată.

Amendamentul

6. Pentru a decide dacă un accident sau incident maritim produs în timp ce nava este amarată, fie la țârm, fie de altă navă, sau în doc și în care sunt implicați lucrători de la țârm sau lucrători portuari s-a produs „în legătură directă cu operațiunile unei nave”, fiind supus așadar unei investigații privind siguranța, se acordă o atenție deosebită implicării și relevanței structurii, echipamentelor, procedurilor, echipajului și administrării navei pentru activitatea desfășurată, **inclusiv pentru orice tip de încărcătură, a structurii navei, a stării generale a navei,**

a navigabilității acesteia, a respectării normelor de siguranță, a echipamentului, a procedurilor, a condițiilor de lucru ale echipajului și a managementului navei.

Amendamentul 16

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. O investigație privind siguranța se inițiază imediat după producerea accidentului sau incidentului maritim și, în orice caz, nu mai târziu de ***două luni*** de la producerea acestuia.

Amendamentul

7. O investigație privind siguranța se inițiază imediat după producerea accidentului sau incidentului maritim și, în orice caz, nu mai târziu de ***o lună*** de la producerea acestuia.

Amendamentul 17

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. Autoritatea responsabilă de investigații depune toate eforturile pentru a încheia o investigație în termen de 12 luni de la data accidentului sau incidentului maritim. În cazul în care investigația nu poate fi încheiată în termen de 12 luni și până la încheierea ei, autoritatea responsabilă de investigații publică un raport cel puțin la fiecare aniversare a accidentului sau incidentului marin, cu detalii despre stadiul investigației și eventualele probleme ridicate în domeniul siguranței.

Amendamentul 18

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7
Directiva 2009/18/CE
Articolul 7 – alineatul 1 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Desfășurarea de investigații privind siguranța în paralel asupra aceluiași accident sau incident maritim se limitează în mod strict la situații excepționale. În astfel de situații, statele membre notifică Comisiei motivele care au stat la baza desfășurării unor astfel de investigații în paralel. Statele membre care desfășoară investigații în paralel cooperează între ele. În **mod concret**, autoritățile responsabile de investigații implicate fac schimb de informații **pertinente** culese pe parcursul investigațiilor, în special pentru a ajunge la concluzii comune, în măsura în care acest lucru este posibil.

Amendamentul

Desfășurarea de investigații privind siguranța în paralel asupra aceluiași accident sau incident maritim se limitează în mod strict la situații excepționale. În astfel de situații, statele membre notifică Comisiei motivele care au stat la baza desfășurării unor astfel de investigații în paralel. Statele membre care desfășoară investigații în paralel cooperează între ele. În **special** autoritățile responsabile de investigații implicate fac schimb **în timp util** de informații culese pe parcursul investigațiilor, în special pentru a ajunge la concluzii comune, în măsura în care acest lucru este posibil.

(32009L0018)

Amendamentul 19

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8
Directiva 2009/18/CE
Articolul 8 – alineatul 1 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

În vederea desfășurării de investigații obiective privind siguranța, autoritatea responsabilă de investigații este independentă din punct de vedere organizațional, juridic și al luării deciziilor față de orice parte ale cărei interese ar putea veni în conflict cu sarcina ce i-a fost încredințată.

Amendamentul

În vederea desfășurării de investigații obiective privind siguranța **și în vederea evitării oricărui conflict de interese**, autoritatea responsabilă de investigații este independentă din punct de vedere organizațional, juridic și al luării deciziilor față de orice parte ale cărei interese ar putea veni în conflict cu sarcina ce i-a fost încredințată.

Amendamentul 20

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8

Directiva 2009/18/CE

Articolul 8 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Activitățile încredințate autorității responsabile de investigații **pot fi** extinse la culegerea și **analiza** informațiilor privind siguranța maritimă, în special în scopuri preventive, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței acesteia și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare.

Amendamentul

3. Activitățile încredințate autorității responsabile de investigații **sunt** extinse **pentru a include** culegerea, **analiza** și **prelucrarea** informațiilor privind siguranța maritimă, în special în scopuri preventive, în măsura în care aceste activități nu aduc atingere independenței acesteia și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare.

Amendamentul 21

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8

Directiva 2009/18/CE

Articolul 8 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

4. Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetatorilor din cadrul autorității lor responsabile de investigații sau al oricărei alte autorități responsabile de investigații căreia i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța maritimă, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța maritimă și, prin urmare, să fie autorizați:

Amendamentul

4. Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetatorilor din cadrul autorității lor responsabile de investigații sau al oricărei alte autorități responsabile de investigații căreia i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța maritimă, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să li se pună la dispoziție toate informațiile **și mijloacele tehnologice** pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța maritimă și, prin urmare, să fie autorizați:

Amendamentul 22

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8
Directiva 2009/18/CE
Articolul 8 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. La cererea autorităților naționale responsabile, Comisia și Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) acordă asistență autorităților naționale responsabile, în conformitate cu articolul 17a alineatul (2); În plus, atât Comisia, cât și EMSA asistă autoritățile de investigare a accidentelor în punerea în aplicare a unor sisteme armonizate de management al calității la nivelul UE și în aplicarea sistematică a acestora.

Amendamentul 23

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 2009/18/CE
Articolul 14 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Investigațiile privind siguranța desfășurate în temeiul prezentei directive se finalizează cu publicarea unui raport prezentat în forma stabilită de autoritatea responsabilă de investigații competentă și în conformitate cu secțiunile relevante din anexa I.

1. Investigațiile privind siguranța desfășurate în temeiul prezentei directive se finalizează cu publicarea unui raport prezentat în forma stabilită de autoritatea responsabilă de investigații competentă și în conformitate cu secțiunile relevante din anexa I. **În cazul în care raportul se referă la o navă de pescuit, acesta conține informații și despre tipul activității de pescuit practicate în momentul accidentului.**

Amendamentul 24

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11
Directiva 2009/18/CE
Articolul 14 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Autoritățile responsabile de investigații depun toate eforturile necesare pentru a pune la dispoziția publicului, și în special **a** sectorului maritim, raportul menționat la alineatul (1), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, în termen de 12 luni de la data accidentului. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în intervalul de timp menționat, în termen de 12 luni de la data producerii accidentului se publică un raport intermediar.

Amendamentul

2. Autoritățile responsabile de investigații depun toate eforturile necesare pentru a pune la dispoziția, **atunci când este posibil, victimelor accidentelor și membrilor familiei apropiate**, publicului, și în special, sectorului maritim **și al pescuitului**, raportul menționat la alineatul (1), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, în termen de 12 luni de la data accidentului. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în intervalul de timp menționat, în termen de 12 luni de la data producerii accidentului se publică un raport intermediar.

Amendamentul 25

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12 – litera a

Directiva 2009/18/CE

Articolul 15 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța ale autorităților responsabile de investigații de către destinatarii acestora, precum și, dacă este cazul, monitorizarea corespunzătoare a respectării acestora, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul internațional.

Amendamentul

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța ale autorităților responsabile de investigații de către destinatarii acestora, **în special pentru a preveni viitoare accidente**, precum și, dacă este cazul, monitorizarea corespunzătoare a respectării acestora, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul internațional.

Amendamentul 26

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15

Directiva 2009/18/CE

Articolul 17 a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Comisia facilitează dezvoltarea capacităților, precum și schimbul de cunoștințe în cadrul autorităților responsabile de investigații și între acestea, prin furnizarea de **cursuri** de formare privind noile evoluții juridice și tehnologice, tehnici și instrumente specifice și tehnologii legate de nave, echipamentele și operațiunile acestora.

Amendamentul

1. Comisia **și Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA)** facilitează dezvoltarea capacităților, precum și schimbul de cunoștințe în cadrul autorităților responsabile de investigații și între acestea, prin furnizarea de **sesiuni** de formare **și certificări periodice** privind noile evoluții juridice și tehnologice, tehnici și instrumente specifice și tehnologii legate de nave, echipamentele și operațiunile acestora.

Amendamentul 27

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15

Directiva 2009/18/CE

Articolul 17 a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. La cererea autorităților responsabile de investigații din statele membre și presupunând că nu există niciun conflict de interese, Comisia oferă sprijin operațional respectivelor state membre pentru desfășurarea investigațiilor lor privind siguranța. Acest sprijin include furnizarea de instrumente sau echipamente analitice de specialitate, precum și de expertiză.

Amendamentul

2. La cererea autorităților responsabile de investigații din statele membre și presupunând că nu există niciun conflict de interese, Comisia **și EMSA** oferă sprijin operațional **și tehnologic** respectivelor state membre pentru desfășurarea investigațiilor lor privind siguranța. Acest sprijin include furnizarea de instrumente sau echipamente analitice de specialitate, precum și de expertiză.

Amendamentul 28

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 15

Directiva 2009/18/CE

Articolul 17 a – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Comisia furnizează EMSA cu mijloacele necesare și suficiente pentru a

organiza cursuri de formare specifice autorităților responsabile de investigații privind utilizarea tehnologiilor și a echipamentelor de investigație și la noile tehnologii legate de aspectele de siguranță ale digitalizării și ale evoluțiilor durabile în transportul maritim.

Amendamentul 29

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 17 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17) *La articolul 20, al patrulea paragraf* se înlocuiește cu următorul text:

(17) Articolul 20 se înlocuiește cu următorul text:

(32009L0018)

Amendamentul 30

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 17

Directiva 2009/18/CE

Articolul 20 – paragraful 1

Textul în vigoare

Amendamentul

Comisia *poate să actualizeze definițiile din prezenta directivă, precum și trimiterile la actele comunitare și la instrumentele OMI, în conformitate cu procedura menționată la articolul 18 alineatul (2), în vederea alinierii acestora la măsurile comunitare sau la măsurile OMI care au intrat în vigoare, cu respectarea limitelor impuse de prezenta directivă.*

Comisia *adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 20a pentru a modifica elemente neesențiale ale prezentei directive prin actualizarea definițiilor și a anexelor în vederea alinierii lor cu modificările aduse instrumentelor OMI relevante, precum și pentru a actualiza trimiterile la alte instrumente OMI relevante care au intrat în vigoare, cu respectarea limitelor impuse de prezenta directivă.*

(32009L0018)

Amendamentul 31

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 17

Directiva 2009/18/CE
Articolul 20 – paragraful 2

Textul în vigoare

Amendamentul

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3).

eliminat

(32009L0018)

Amendamentul 32

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 17
Directiva 2009/18/CE
Articolul 20 – paragraful 3

Textul în vigoare

Amendamentul

În temeiul aceleiași proceduri, Comisia poate, de asemenea, modifica anexele.

eliminat

(32009L0018)

Amendamentul 33

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 17 a (nou)
Directiva 2009/18/CE
Articolul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17a) Se introduce următorul articol (20a):

„Articolul 20a

Exercitarea delegării de competențe

- 1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.***
- 2. Competența de a adopta actele***

delegat menționat la articolul 20 se conferă Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată începând de la [data intrării în vigoare].

3. Delegarea de competențe prevăzută la articolul 20 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

4. Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 20 intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au ridicat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înaintea expirării termenului respectiv, ambele instituții au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

Amendamentul 34

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18
Directiva 2009/18/CE
Articolul 23 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Până la [OP: a se introduce data: **zece** ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și respectarea prezentei directive.

Amendamentul

Până la [OP: a se introduce data: **cinci** ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și respectarea prezentei directive **și, dacă este necesar, propune măsuri suplimentare în lumina recomandărilor cuprinse în raport, luând în considerare posibilitatea includerii în domeniul de aplicare al prezentei directive a investigării obligatorii a accidentelor pentru navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri.**

Amendamentul 35

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 19 a (nou)

Directiva 2009/18/CE

Anexa II – punctul 30 a (nou)

Textul în vigoare

Amendamentul

(19a) La anexa II se adaugă următorul punct 30a:

(30a) Containere pierdute pe mare

(32009L0018)

EXPUNERE DE MOTIVE

Prezenta propunere se referă la o modificare a Directivei 2009/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim și de modificare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului și a Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

Directiva 2009/18/CE prevede un sistem de investigații privind siguranța pentru a desprinde învățăminte din accidentele maritime și pentru a preveni repetarea acestora. Accidentele maritime care intră în domeniul de aplicare al directivei sunt investigate pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și pentru a proteja mediul marin.

Obiectivul general al revizuirii directivei este de a îmbunătăți siguranța maritimă și protecția mediului marin. Actualul cadru de reglementare al UE ar trebui actualizat pentru (i) a menține normele UE acolo unde este necesar și proporțional; (ii) a asigura punerea lor corectă în aplicare; și (iii) a elimina eventuala suprapunere a obligațiilor și neconcordanțele dintre acte legislative conexe. Obiectivul general este de a asigura un cadru juridic clar, simplu și actualizat, care să sporească nivelul general de siguranță.

Raportoarea propune unele amendamente care vizează alinierea deplină la dreptul maritim internațional, o abordare realistă în ceea ce privește domeniul de aplicare, precum și investigațiile privind siguranța și îmbunătățirea siguranței lucrătorilor portuari implicați în accidente maritime.

În primul rând, propunerea prevede că investigațiile privind siguranța trebuie să înceapă în termen de cel mult două luni de la data accidentului. Raportoarea sugerează scurtarea acestei perioade, pentru a mări eficiența și eficacitatea procesului de anchetă.

În al doilea rând, în ceea ce privește domeniul de aplicare, Comisia Europeană sugerează să se acorde mai multă atenție cauzelor accidentelor și incidentelor în care sunt implicate navele de pescuit. Analizând posibilele consecințe pentru includerea navelor de pescuit mai mici în domeniul de aplicare al prezentei directive, raportoarea a exprimat unele îndoieli cu privire la caracterul practic al unui domeniu de aplicare extins. Având în vedere faptul că ar putea fi foarte util să se faciliteze implicarea statelor membre în desfășurarea de anchete privind accidentele navelor de pescuit de mici dimensiuni, pe baza unor date standardizate legate de accidente, includerea navelor de pescuit mai mici care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive poate avea un impact major asupra resurselor disponibile ale autorităților de anchetă ale statelor membre. Pe scurt, este vorba despre o chestiune de practică și de fezabilitate din perspectiva statelor membre.

În cele din urmă, raportoarea consideră că directiva ar trebui să fie în conformitate cu dreptul maritim internațional și, prin urmare, cu legislația OMI. Aceasta înseamnă că dispozițiile directivei ar trebui să fie suficient de flexibile (este nevoie de trimiteri dinamice la legislația internațională), astfel încât directiva să poată fi adaptată în urma oricăror modificări ale legislației OMI.

ANEXĂ: ENTITĂȚILE SAU PERSOANELE DE LA CARE RAPORTOAREA A PRIMIT CONTRIBUȚII

Potrivit articolului 8 din anexa I la Regulamentul de procedură, raportoarea declară că a primit contribuții de la următoarele entități sau persoane pentru întocmirea raportului, înainte de adoptarea acestuia în comisie:

Entitatea și/sau persoana
KVNR – Asociația Regală a Armatorilor din Țările de Jos
ECSA – Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană
FEPOR – Federația societăților și terminalelor portuare private europene
IACS – Asociația Internațională a Societăților de Clasificare
ONG-ul IFAW – Fondul internațional pentru calitatea vieții animalelor
ONG-ul Surfrider Foundation Europe

Lista de mai sus este elaborată sub responsabilitatea exclusivă a raportoarei.

29.11.2023

AVIZ AL COMISIEI PENTRU PESCUIT

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim (COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

Raportor pentru aviz: Niclas Herbst

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

În mai multe regiuni din UE, sectorul pescuitului joacă un rol esențial în ceea ce privește ocuparea forței de muncă și activitatea economică – în unele comunități costiere europene aproximativ jumătate din locurile de muncă la nivel local sunt în sectorul pescuitului. În 2022, locurile de muncă directe generate de sector s-au ridicat la 124 636 de pescari¹, iar sectorul a generat, de asemenea, un număr mare de locuri de muncă în industria de prelucrare și în servicii. Cu toate acestea, pescuitul rămâne unul dintre sectoarele cu cel mai mare risc de accidente. În 1997, Organizația Internațională a Muncii² a estimat că la nivel mondial se înregistrează anual 24 000 de decese în sectorul pescuitului. Și la nivelul UE, riscul de a fi ucis sau rănit în timpul pescuitului este ridicat. În prezent, în UE sunt în vigoare două directive care se referă la siguranța în sectorul pescuitului (Directivele 93/103/CE³ și 97/70/CE⁴). Cu toate acestea, aceste directive se referă doar la navele mai mari, și anume aproximativ 10 % din navele UE.

Conținutul propunerii

Propunerea modifică Directiva 2009/18/CE, al cărei scop este de a îmbunătăți siguranța maritimă și prevenirea poluării cauzate de nave, reducând astfel riscul unor viitoare accidente maritime, facilitând desfășurarea rapidă a investigațiilor privind siguranța și o analiză adecvată a accidentelor și incidentelor maritime pentru a determina cauzele acestora, precum și asigurând raportarea promptă și exactă a investigațiilor privind siguranța și a propunerilor de măsuri de remediere. Navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri sunt în prezent excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2009/18/CE și, prin urmare, investigațiile privind accidentele maritime care implică aceste nave de pescuit se desfășoară într-un mod nesistematic și

¹ Raportul economic anual pentru 2022 privind flota de pescuit a UE (CSTEP 22-06)

² OIM, Safety and Health in the Fishing Industry (Siguranța și sănătatea în industria pescuitului), Geneva, 1999, p. 19.

³ Directiva 93/103/CE a Consiliului din 23 noiembrie 1993 privind cerințele minime de securitate și sănătate în muncă la bordul navelor de pescuit; JO L 307, 13.12.1993, p. 1.

⁴ Directiva 97/70/CE a Consiliului din 11 decembrie 1997 de instituire a unui regim armonizat de siguranță pentru navele de pescuit cu lungimea de 24 metri sau mai mare; JO L 34, 9.2.1998, p. 1.

nearmonizat. Navele respective sunt mai expuse riscului de a se răsturna, iar situațiile în care membrii echipajului cad peste bord sunt relativ frecvente. Prin urmare, este necesară protecția acestor nave de pescuit, a pescarilor și a mediului prin introducerea unei evaluări preliminare a accidentelor maritime foarte grave care implică nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, pentru a stabili dacă autoritățile ar trebui să inițieze o investigație privind siguranța. Prin urmare, la punctul 2, propunerea extinde domeniul de aplicare al directivei la toate navele de pescuit, inclusiv la cele cu o lungime mai mică de 15 metri.

Definiția lungimii unei nave de pescuit trebuie stabilită în special și atunci când există o distincție în ceea ce privește abordarea și obligațiile autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă în funcție de lungimea navei de pescuit. Prin urmare, la punctul 3, lungimea unei nave de pescuit este specificată ca lungime totală în conformitate cu articolul 2 din Regulamentul (UE) 2017/1130⁵.

La punctul 5 se aduc modificări în ceea ce privește obligația de a desfășura investigații și se prevede că, în cazul unui accident maritim foarte grav (pierderea navei și/sau pierderea de vieți omenești) care implică o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, statele membre sunt obligate să realizeze cel puțin o evaluare preliminară pentru a stabili dacă ar trebui efectuată o investigație privind siguranța.

Punctul 14 prevede obligațiile de raportare ale statelor membre prin intermediul Platformei europene de informare cu privire la accidente maritime (EMCIP). Au fost aduse două modificări. Propunerea precizează obligațiile statelor membre în ceea ce privește accidentele maritime foarte grave în care sunt implicate nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri.

Poziția raportorului

Nu este suficient să se limiteze investigațiile privind siguranța la accidentele grave („accidente foarte grave”) care implică pierderea navei sau pierderea de vieți omenești. Aceste investigații ar trebui efectuate, de asemenea, atunci când există pescari care au suferit vătămări corporale cu risc de dizabilitate sau de deficiență. Având în vedere importanța acestor investigații, în cazul în care autoritatea de investigare decide să nu efectueze o investigație privind siguranța în cazul unui accident maritim foarte grav sau al oricărui alt accident sau incident maritim, aceasta ar trebui să își justifice decizia.

În plus, întrucât scopul investigațiilor privind siguranța este prevenirea viitoarelor accidente și incidente maritime, este esențial să se colecteze și să se analizeze rapid și eficient datele referitoare la siguranța maritimă. Prin urmare, autoritatea de investigații ar trebui, de asemenea, să fie însărcinată cu colectarea și analiza sistematică a datelor referitoare la siguranța maritimă, în special în scopuri de prevenire.

AMENDAMENTE

Comisia pentru pescuit recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

⁵ Regulamentul (UE) 2017/1130 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2017 de definire a caracteristicilor vaselor de pescuit; JO L 169, 30.6.2017, p. 1.

Amendamentul 1

Propunere de directivă Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri sunt în prezent excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2009/18/CE și, prin urmare, investigațiile privind accidentele maritime care implică aceste de nave de pescuit se desfășoară într-un mod nesistematic și nearmonizat. Navele respective sunt mai expuse riscului de ***a se răsturna, iar*** situațiile în care ***membrii echipajului*** cad peste bord sunt relativ frecvente. Prin urmare, este necesară protecția acestor ***nave*** de pescuit, ***a membrilor echipajelor lor și a mediului*** prin introducerea ***unei evaluări preliminare*** a accidentelor maritime foarte grave care implică nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, pentru a stabili dacă autoritățile ar trebui să inițieze o investigație privind siguranța.

Amendamentul

(7) Navele de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri sunt în prezent excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2009/18/CE și, prin urmare, investigațiile privind accidentele maritime care implică aceste de nave de pescuit se desfășoară într-un mod nesistematic și nearmonizat. Navele respective sunt mai expuse riscului de ***accidente și*** situațiile în care ***pescarii*** cad peste bord sunt relativ frecvente. Prin urmare, este necesară protecția acestor ***pescari, a navelor*** de pescuit ***și a mediului, precum și să se colecteze date pentru a putea preveni mai bine viitoare accidente*** prin introducerea ***obligația pentru autoritatea responsabilă de investigații de a efectua o evaluare preliminară*** a accidentelor maritime foarte grave care implică nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, pentru a stabili dacă autoritățile ar trebui să inițieze o investigație privind siguranța, ***dar și pentru a colecta date despre tipul activităților de pescuit care au fost implicate în accidente maritime foarte grave.***

Amendamentul 2

Propunere de directivă Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Unele definiții prevăzute în Directiva 2009/18/CE nu sunt clare. Definiția lungimii unei nave de pescuit trebuie stabilită în special atunci când există o distincție în ceea ce privește abordarea și obligațiile autorităților

Amendamentul

(8) Unele definiții prevăzute în Directiva 2009/18/CE nu sunt clare. ***În special,*** definiția lungimii unei nave de pescuit trebuie stabilită ***și aliniată la legislația existentă,*** în special atunci când există o distincție în ceea ce privește

responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă în funcție de lungimea navei de pescuit.

abordarea și obligațiile autorităților responsabile de investigațiile privind siguranța maritimă în funcție de lungimea navei de pescuit.

Amendamentul 3

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a

Directiva 2009/18/CE

Articolul 2 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave din lemn **construite** cu metode rudimentare, **iahturi sau ambarcațiuni de agrement, cu excepția cazurilor în care acestea sunt utilizate în scopuri comerciale.**”

Amendamentul

(b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice **și** nave din lemn cu metode rudimentare.

Amendamentul 4

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 2009/18/CE

Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

9a. termenul «navă de pescuit» se înțelege în conformitate cu definiția de la articolul 4 din Regulamentul 1224/2009;

Amendamentul 5

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Fiecare stat membru se asigură că are loc o investigație privind siguranța,

1. Fiecare stat membru se asigură că are loc o investigație privind siguranța,

desfășurată de autoritatea responsabilă de investigații menționată la articolul 8 în urma unor accidente maritime foarte grave:

desfășurată de autoritatea responsabilă de investigații menționată la articolul 8 în urma unor accidente maritime foarte grave *sau a unei vătămări grave*:

Amendamentul 6

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) care implică o navă aflată sub pavilionul său, indiferent de locul accidentului;

Amendamentul

(a) care implică o navă aflată sub pavilionul său, indiferent de *dimensiunea și tipul navei și* locul accidentului;

Amendamentul 7

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) care se produc în apele sale teritoriale sau interne, astfel cum sunt definite în UNCLOS, indiferent de pavilionul navei sau navelor implicate în accident sau

Amendamentul

(b) care se produc în apele sale teritoriale sau interne, astfel cum sunt definite în UNCLOS, indiferent de pavilionul, *dimensiunea și tipul* navei sau navelor implicate în accident sau

Amendamentul 8

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) care implică un interes deosebit al statului membru în cauză, indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei

Amendamentul

(c) care implică un interes deosebit al statului membru în cauză, indiferent de locul accidentului și de pavilionul,

sau navelor implicate.

dimensiunea și tipul navei sau navelor implicate.

Amendamentul 9

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5– alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În cazul unei nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, autoritatea responsabilă de investigații realizează o evaluare preliminară a accidentului maritim foarte grav pentru a stabili dacă să efectueze sau nu o investigație privind siguranța.

Amendamentul

În cazul unei nave de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, autoritatea responsabilă de investigații realizează o evaluare preliminară a accidentului maritim foarte grav **sau a vătămării grave** pentru a stabili dacă să efectueze sau nu o investigație privind siguranța.

Amendamentul 10

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2009/18/CE

Articolul 5– alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În cazul în care autoritatea responsabilă de investigații decide să nu efectueze o investigație privind siguranța **a** unui accident maritim **foarte grav** care a implicat o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, motivele pe care se întemeiază respectiva decizie se înregistrează și se notifică în conformitate cu articolul 17 alineatul (3).

Amendamentul

În cazul în care autoritatea responsabilă de investigații decide să nu efectueze o investigație privind siguranța **în cazul** unui accident maritim care a implicat o navă de pescuit cu o lungime mai mică de 15 metri, motivele pe care se întemeiază respectiva decizie se înregistrează și se notifică în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) **și Comisia este îndreptățită să solicite informații suplimentare din partea autorităților responsabile de investigații cu privire la decizia de a nu efectua investigația. Comisia poate solicita ca autoritatea responsabilă de investigații să efectueze investigația privind siguranța corespunzătoare.**

Amendamentul 11

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8

Directiva 2009/18/CE

Articolul 8 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

4. Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetatorilor din cadrul autorității lor responsabile de investigații sau al oricărei alte autorități responsabile de investigații căreia i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța maritimă, iar atunci când este cazul, în cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța maritimă și, prin urmare, să fie autorizați:

Amendamentul

4. Statele membre, acționând în cadrul propriilor sisteme juridice, iau măsurile necesare pentru ca anchetatorilor din cadrul autorității lor responsabile de investigații sau al oricărei alte autorități responsabile de investigații căreia i-au delegat sarcina de investigare privind siguranța maritimă, iar atunci când este cazul, în ***strânsă*** cooperare cu autoritățile competente să desfășoare anchetele judiciare, să li se pună la dispoziție toate informațiile pertinente pentru desfășurarea investigației privind siguranța maritimă și, prin urmare, să fie autorizați:

Amendamentul 12

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8

Directiva 2009/18/CE

Articolul 8 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6a. Statele membre iau măsurile necesare pentru a acorda asistență victimelor accidentelor și rudelor apropiate și se asigură că acestea primesc informații relevante și sprijin în cadrul procesului de investigație.

Amendamentul 13

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 2009/18/CE

Articolul 14 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Investigațiile privind siguranța desfășurate în temeiul prezentei directive se finalizează cu publicarea unui raport prezentat în forma stabilită de autoritatea responsabilă de investigații competentă și în conformitate cu secțiunile relevante din anexa I.

Amendamentul

1. Investigațiile privind siguranța desfășurate în temeiul prezentei directive se finalizează cu publicarea unui raport prezentat în forma stabilită de autoritatea responsabilă de investigații competentă și în conformitate cu secțiunile relevante din anexa I. ***În cazul în care raportul se referă la o navă de pescuit, acesta conține informații și despre tipul activității de pescuit practicate în momentul accidentului.***

Amendamentul 14

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 11

Directiva 2009/18/CE

Articolul 14 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Autoritățile responsabile de investigații depun toate eforturile necesare pentru a pune la dispoziția publicului, și în special **a** sectorului maritim, raportul menționat la alineatul (1), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, în termen de 12 luni de la data accidentului. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în intervalul de timp menționat, în termen de 12 luni de la data producerii accidentului se publică un raport intermediar.

Amendamentul

2. Autoritățile responsabile de investigații depun toate eforturile necesare pentru a pune la dispoziția **victimelor accidentelor și rudelor lor apropiate**, publicului, și în special sectorului maritim **și al pescuitului, atunci când este posibil**, raportul menționat la alineatul (1), inclusiv concluziile sale și orice eventuale recomandări, în termen de 12 luni de la data accidentului. În cazul în care raportul final nu poate fi elaborat în intervalul de timp menționat, în termen de 12 luni de la data producerii accidentului se publică un raport intermediar.

Amendamentul 15

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12 – litera a

Directiva 2009/18/CE

Articolul 15 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța ale autorităților responsabile de investigații de către destinatarii acestora, precum și, dacă este cazul, monitorizarea corespunzătoare a respectării acestora, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul internațional.

Amendamentul

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura respectarea, în mod adecvat, a recomandărilor privind siguranța ale autorităților responsabile de investigații de către destinatarii acestora, **în special pentru a preveni viitoare accidente**, precum și, dacă este cazul, monitorizarea corespunzătoare a respectării acestora, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul internațional.

Amendamentul 16

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12 – litera b

Directiva 2009/18/CE

Articolul 15 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. **Dacă este cazul, o autoritate** responsabilă de investigații sau Comisia elaborează recomandări privind siguranța pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor generale ale investigațiilor privind siguranța desfășurate.

Amendamentul

2. **Autoritatea** responsabilă de investigații sau Comisia elaborează recomandări privind siguranța pe baza unei analize abstracte a datelor și a rezultatelor generale ale investigațiilor privind siguranța desfășurate.

Amendamentul 17

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera -a (nouă)

Directiva 2009/18/CE

Articolul 17 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Datele privind accidentele și incidentele maritime sunt stocate și analizate cu ajutorul unei baze de date electronice la nivel european, care urmează a fi creată de Comisie și va fi cunoscută

Amendamentul

(-a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

1. Datele privind accidentele și incidentele maritime **și orice învățăminte trase din investigațiile privind siguranța** sunt stocate și analizate cu ajutorul unei baze de date electronice la nivel european,

sub numele de Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP).

care urmează a fi creată de Comisie și va fi cunoscută sub numele de Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP).

Amendamentul 18

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 – litera b

Directiva 2009/18/CE

Articolul 17 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Autoritățile responsabile de investigații din statele membre raportează toate accidentele maritime foarte grave în baza de date EMCIP. Statele membre pot decide și desemna autoritatea sau autoritățile naționale competente care să raporteze cu privire la toate celelalte accidente și incidente maritime. În cazul în care Comisia are cunoștință de un accident sau incident maritim, aceasta raportează, de asemenea, accidentul sau incidentul respectiv în baza de date EMCIP.

Amendamentul

3. Autoritățile responsabile de investigații din statele membre raportează toate accidentele maritime foarte grave în baza de date EMCIP. Statele membre pot decide și desemna autoritatea sau autoritățile naționale competente care să raporteze cu privire la toate celelalte accidente și incidente maritime. În cazul în care Comisia are cunoștință de un accident sau incident maritim, aceasta raportează, de asemenea, accidentul sau incidentul respectiv în baza de date EMCIP. ***În cazul în care se referă la o navă de pescuit, notificarea conține informații și despre tipul activității de pescuit practicate în momentul accidentului.***

Amendamentul 19

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 18

Directiva 2009/18/CE

Articolul 23 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Până la [OP: a se introduce data: zece ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și respectarea prezentei directive.

Amendamentul

Comisia prezintă până la [OP: a se introduce data: zece ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] ***și ulterior din cinci în cinci ani***, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind

punerea în aplicare și respectarea prezentei directive și, dacă este cazul, prezintă propuneri de îmbunătățiri. La elaborarea acestui raport Comisia recurge, după caz, la informațiile colectate de agențiile UE, cum ar fi EFCA și EMSA.

**ANEXĂ: ENTITĂȚILE SAU PERSOANELE
DE LA CARE RAPORTORUL PENTRU AVIZ A PRIMIT CONTRIBUȚII**

Potrivit articolului 8 din anexa I la Regulamentul de procedură, raportorul declară că a primit contribuții de la următoarele entități sau persoane pentru întocmirea avizului, înainte de adoptarea acestuia în comisie:

Entitatea și/sau persoana
<i>Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi, Andrea Albertazzi, responsabil cu politica în domeniul pescuitului</i>
<i>Industria navală europeană, Philip Easthill</i>

Lista de mai sus este elaborată sub responsabilitatea exclusivă a raportorului.

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Modificarea Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim
Referințe	COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 12.6.2023
Aviz emis de către Data anunțului în plen	PECH 12.6.2023
Raportor pentru aviz Data numirii	Niclas Herbst 12.9.2023
Examinare în comisie	9.10.2023
Data adoptării	29.11.2023
Rezultatul votului final	+: 24 –: 0 0: 0
Membri titulari prezenți la votul final	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
Membri supleanți prezenți la votul final	Gabriel Mato
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Erik Poulsen, Anne Sander

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

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

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri

PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE

Titlu	Modificarea Directivei 2009/18/CE de instituire a principiilor fundamentale care reglementează investigarea accidentelor din sectorul de transport maritim
Referințe	COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD)
Data prezentării în PE	1.6.2023
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 12.6.2023
Comisii sesizate pentru aviz Data anunțului în plen	PECH 12.6.2023
Raportoare Data numirii	Caroline Nagtegaal 20.7.2023
Examinare în comisie	9.10.2023
Data adoptării	7.12.2023
Rezultatul votului final	+: 40 –: 0 0: 0
Membri titulari prezenți la votul final	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
Membri supleanți prezenți la votul final	Tom Berendsen, Maria Grapini, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Kathleen Van Brempt
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Pascal Arimont, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Erik Marquardt, Anđelika Anna Możdżanowska, Wolfram Pirchner, Eugen Tomac
Data depunerii	8.12.2023

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ

40	+
ECR	Peter Lundgren, Andželika Anna Mozdzanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski
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

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri