

P6_TA(2007)0146

Sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (COM(2005)0589 – C6-0004/2006 – 2005/0239(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2005)0589)¹,
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0004/2006),
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per la pesca (A6-0086/2007),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

¹ Non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 25 aprile 2007 in vista dell'adozione della direttiva 2007/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della *Commissione*,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato³,

considerando quanto segue:

- (1) Con l'adozione della direttiva 2002/59/CE *del Parlamento europeo e del Consiglio*, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio⁴, l'Unione europea si è dotata di mezzi supplementari per prevenire le situazioni di pericolo per la salvaguardia della vita umana in mare e per la protezione dell'ambiente marino.

¹ GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

² GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

³ *Posizione del Parlamento europeo del 25 aprile 2007.*

⁴ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

- (2) Secondo la presente direttiva gli Stati membri, in quanto Stati costieri, devono poter scambiare le informazioni raccolte nell'ambito delle funzioni di monitoraggio del traffico marittimo che essi garantiscono nelle loro zone di competenza. Il sistema comunitario per lo scambio di dati SafeSeaNet, sviluppato dalla Commissione d'accordo con gli Stati membri, comprende, da un lato, una rete per lo scambio di dati e dall'altro una standardizzazione delle principali informazioni disponibili sulle navi e sui loro carichi (preavvisi e resoconti). Esso permette così di localizzare alla fonte e di comunicare a tutte le autorità informazioni precise e aggiornate sulle navi nelle acque europee, sui loro spostamenti e sui loro carichi pericolosi o inquinanti, nonché su eventuali incidenti marittimi.
- (3) In tale contesto, per garantire l'utilizzazione operativa dei dati così raccolti, è essenziale che le infrastrutture necessarie per la raccolta e lo scambio dei dati oggetto della presente direttiva, realizzate dalle amministrazioni nazionali, siano integrate nel sistema comunitario per lo scambio di dati SafeSeaNet.
- (4) Tra le informazioni notificate e scambiate ai sensi della direttiva 2002/59/CE rivestono particolare importanza quelle relative alle precise caratteristiche delle merci pericolose o inquinanti trasportate via mare. In tale ambito, considerati i recenti incidenti marittimi, è necessario permettere alle autorità costiere di accedere più facilmente alle informazioni sulle caratteristiche degli idrocarburi trasportati via mare, elemento essenziale per la scelta delle tecniche di lotta più appropriate, e assicurare loro in caso di emergenza un collegamento diretto con gli operatori che conoscono meglio i prodotti trasportati.

- (5) Le apparecchiature che permettono l'identificazione automatica delle navi (AIS - sistema di identificazione automatica) contemplate dalla *Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (la "Convenzione SOLAS")* permettono non solo di migliorare le possibilità di monitoraggio delle navi, ma soprattutto di accrescere la sicurezza di queste ultime in caso di navigazione ravvicinata. A questo titolo esse sono state inserite nel dispositivo della direttiva 2002/59/CE. Considerato i numerosi casi di collisioni in cui sono stati coinvolti pescherecci, i quali evidentemente non erano stati identificati dalle navi mercantili o che non hanno localizzato le navi mercantili nei loro paraggi, è fortemente auspicabile l'estensione di questa misura ai pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri. ***L'Organizzazione marittima internazionale (OMI) ha riconosciuto che la pubblicazione a fini commerciali, su Internet o altrove, di dati AIS trasmessi dalle navi potrebbe essere pregiudizievole per la sicurezza delle navi e delle infrastrutture portuali e ha sollecitato i governi contraenti, in conformità delle rispettive disposizioni di diritto nazionale, a dissuadere coloro che comunicano a terzi dati AIS per la pubblicazione su Internet o altrove dal continuare a farlo. Inoltre, la disponibilità di informazioni AIS relative alle rotte e ai carichi delle navi non dovrebbe incidere negativamente sulla concorrenza leale tra i vari attori dell'industria marittima.***
- (6) Occorre studiare le possibili sinergie tra l'AIS e i sistemi di posizionamento e di comunicazione utilizzati nell'ambito della politica comune della pesca, come ad esempio il sistema di monitoraggio delle navi mediante satellite (VMS). ***Di conseguenza, il calendario per l'installazione del sistema AIS dovrebbe essere definito sulla base delle conclusioni di un siffatto studio.*** L'integrazione di questi sistemi deve tenere conto dei bisogni e delle esigenze propri del controllo delle flotte pescherecce, in particolare in materia di sicurezza e di riservatezza dei dati trasmessi.
- (7) ***La presente direttiva prevede che le nuove navi debbano essere dotate di un sistema AIS. Per attrezzare la flotta peschereccia esistente dovrebbe essere creata una specifica linea di bilancio distinta dallo strumento finanziario di orientamento della pesca che permetta il cofinanziamento fino al 90% con risorse comunitarie, indipendentemente dalla zona geografica.***

- (8) L'articolo 16 della direttiva 2002/59/CE dispone che gli Stati membri adottino misure particolari nei confronti di navi che presentano un rischio potenziale, a causa del loro comportamento o del loro stato. È opportuno aggiungere alla lista di queste navi quelle che non presentano assicurazioni o garanzie finanziarie soddisfacenti o quelle di cui i piloti o le autorità portuali hanno segnalato anomalie che potrebbero compromettere la sicurezza della navigazione o creare un rischio per l'ambiente.
- (9) Analogamente a quanto disposto dall'articolo 18 della direttiva 2002/59/CE sui rischi derivanti da condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse, è necessario prendere in considerazione i pericoli che può presentare per la navigazione la formazione di ghiaccio. È quindi opportuno che l'autorità competente designata da uno Stato membro, qualora ritenga, sulla base delle previsioni relative allo stato dei ghiacci fornite da un servizio di informazione qualificato, che le condizioni di navigazione comportino un grave rischio per la sicurezza della vita umana o un grave rischio di inquinamento, informi i capitani delle navi presenti nella sua zona di competenza o che intendono entrare o uscire dai porti situati nella zona interessata. In tale contesto è necessario che detta autorità possa adottare tutte le misure idonee alla salvaguardia delle vite umane in mare e alla protezione dell'ambiente. ***Per evitare eventuali problemi posti dalle norme sulla navigazione in presenza di ghiaccio stabilite da talune società di classificazione, sarebbe opportuno che gli Stati standardizzassero le proprie norme; a tale riguardo l'Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS) o altre grandi associazioni potrebbero uniformare i requisiti onde evitare eventuali controversie.***
- (10) L'articolo 20 della direttiva 2002/59/CE dispone in particolare che gli Stati membri stabiliscano dei piani per accogliere, se necessario, le navi in pericolo nei loro porti o in altro luogo di rifugio nelle migliori condizioni possibili, allo scopo di limitare le conseguenze degli incidenti in mare.
- (11) Tuttavia, alla luce degli orientamenti sui luoghi di rifugio adottati dall'OMI successivamente all'adozione della direttiva 2002/59/CE e in seguito ai lavori condotti in collaborazione dalla Commissione, dall'Agenzia europea di sicurezza marittima e dagli Stati membri, occorre precisare le disposizioni essenziali che i piani per i "luoghi di rifugio" devono contenere per garantire un'applicazione armonizzata e efficace di tale misura e chiarire la portata degli obblighi che incombono agli Stati membri.

- (12) *È importante, in* caso di situazione di pericolo in mare, cioè in una situazione che può comportare un naufragio o un pericolo per l'ambiente o la navigazione, *poter fare ricorso ad un'autorità indipendente che disponga dei poteri e delle competenze necessari per adottare tutte le decisioni pertinenti per prestare assistenza alla nave in pericolo al fine di proteggere le vite umane e l'ambiente e limitare i danni economici. È auspicabile che l'autorità competente abbia carattere permanente. L'autorità dovrebbe in particolare poter decidere autonomamente* se accogliere o meno una nave in pericolo in un luogo di rifugio. A tal fine è opportuno che *essa* valuti preliminarmente la situazione, basandosi sulle informazioni contenute nel piano per il “luogo di rifugio” applicabile.
- (13) I piani per l'accoglienza delle navi *che hanno bisogno di assistenza dovrebbero* descrivere con precisione il processo decisionale relativo alla situazione di allarme e al trattamento delle situazioni di cui trattasi. *Dovrebbero* essere specificate chiaramente le autorità competenti e le loro attribuzioni, così come i mezzi di comunicazione tra le parti interessate. Le procedure applicabili *dovrebbero* garantire una rapida adozione della decisione, basata su una perizia marittima specifica *nel trattamento di eventi che possono avere gravi conseguenze negative.*
- (14) Parimenti è opportuno che al momento dell'elaborazione dei piani gli Stati membri effettuino un inventario dei potenziali luoghi di rifugio sul litorale, affinché in caso di incidenti in mare l'autorità competente possa identificare chiaramente e rapidamente le zone più appropriate per accogliere le navi in pericolo. Tale inventario comporta la raccolta dei dati pertinenti, in particolare sulle caratteristiche fisiche, ambientali e economiche dei siti considerati e sulle attrezzature e sugli impianti disponibili per facilitare l'accoglienza delle navi in pericolo o per contrastare le conseguenze di un incidente o di un inquinamento.
- (15) L'elenco delle autorità competenti responsabili della decisione di accogliere una nave in un luogo di rifugio e delle autorità incaricate di ricevere e di gestire le situazioni di allarme devono costituire oggetto di un'idonea pubblicazione. Gli Stati membri dovranno anche informare la Commissione dell'inventario dei potenziali luoghi di rifugio. Infine, può essere utile che le informazioni appropriate sui piani e sui luoghi di rifugio siano accessibili anche alle parti che partecipano a un'operazione di assistenza in mare e alle autorità degli Stati membri vicini che potrebbero risentire degli effetti di una situazione di pericolo in mare. *È importante che le parti che dispongono di tali informazioni garantiscano la riservatezza delle stesse.*

- (16) *È opportuno accelerare la realizzazione di una rete di aree marine protette, mentre gli Stati membri dovrebbero elaborare, con il coordinamento della Commissione, carte di riferimento stagionali per l'ambiente marino e le risorse umane.*
- (17) *L'assenza di garanzie finanziarie o di assicurazione non dovrebbe esimere uno Stato membro dall'obbligo di prestare assistenza a una nave in pericolo e di accoglierla in un luogo di rifugio qualora ciò permetta di limitare i rischi per l'equipaggio e l'ambiente. Le autorità competenti possono verificare se la nave è assicurata o dispone di un'altra garanzia finanziaria che consenta l'adeguato risarcimento delle spese e dei danni connessi alla sua accoglienza in un luogo di rifugio, ma la ricerca di tali informazioni non dovrebbe ritardare l'operazione di salvataggio.*
- (18) *I porti che accolgono una nave in pericolo devono poter contare su un sollecito risarcimento delle spese sostenute e degli eventuali danni connessi all'operazione. A tal fine è importante che, oltre alla direttiva 2007/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio del ... [relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie dei proprietari di navi]⁺ alle norme dei fondi internazionali di compensazione dell'inquinamento da idrocarburi, vengano applicate anche la Convenzione internazionale sulla responsabilità e il risarcimento dei danni prodotti dal trasporto via mare di sostanze pericolose e nocive del 1996 ("convenzione HNS") e la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi del 2001 (convenzione "Bunker Oil"). Gli Stati membri dovrebbero pertanto ratificare tali convenzioni nei tempi più brevi. È inoltre opportuno che gli Stati membri sollecitino in sede OMI l'approvazione della Convenzione sulla rimozione dei relitti. In casi eccezionali, gli Stati membri dovrebbero assicurare il rimborso dei costi e del danno economico sostenuti da un porto a seguito dell'accoglienza di una nave in pericolo, segnatamente ove i costi e il danno economico non siano coperti dalle garanzie finanziarie dei proprietari della nave e da altri meccanismi di compensazione esistenti.*

⁺ GU: inserire il numero e la data.

- (19) *Per poter ottenere la piena collaborazione e la fiducia di comandanti ed equipaggi, questi ultimi devono poter contare su un trattamento equo ed adeguato da parte delle autorità competenti dello Stato membro che deve accogliere la nave in pericolo. A tale riguardo è opportuno che gli Stati membri applichino le direttive OMI riguardanti l'equo trattamento degli equipaggi in caso di incidente marittimo.*
- (20) *La sorveglianza delle coste dell'Unione europea e il controllo delle navi che penetrano nelle sue acque territoriali costituiscono un elemento fondamentale della sicurezza marittima europea. Per impedire alle navi di agire impunemente ed assicurare che qualsiasi luogo di rifugio riceva un risarcimento in caso di incidente, è essenziale potenziare i controlli costieri e garantire che nessuna nave che non abbia sottoscritto una garanzia finanziaria ai sensi della direttiva 2007/.../CE [relativa alla responsabilità civile e alla garanzie finanziarie dei proprietari di navi]⁺, penetri nelle acque territoriali dell'Unione europea.*
- (21) Le misure di monitoraggio e di organizzazione del traffico marittimo sono specificamente intese a consentire agli Stati membri una reale conoscenza delle navi che navigano nelle acque sotto la loro giurisdizione e quindi, se del caso, a meglio prevenire i potenziali rischi. In tale contesto lo scambio di informazioni permette di migliorare la qualità delle informazioni raccolte e agevola il loro trattamento.
- (22) In conformità alla direttiva 2002/59/CE, gli Stati membri e la Commissione hanno realizzato importanti progressi in materia di armonizzazione degli scambi di dati per via elettronica, in particolare per quanto concerne il trasporto delle merci pericolose o inquinanti. La rete comunitaria per lo scambio di dati denominata SafeSeaNet sviluppata dal 2002 dovrebbe essere ora considerata la rete di riferimento a livello comunitario. *È importante garantire che il SafeSeaNet non comporti un aumento degli oneri amministrativi o finanziari per il settore, che si compia un'armonizzazione con le norme internazionali e che si tenga conto della riservatezza in relazione a eventuali implicazioni commerciali.*

⁺ GU: inserire il numero.

- (23) I progressi realizzati nelle nuove tecnologie e in particolare nelle loro applicazioni spaziali, ad esempio i dispositivi per il monitoraggio *satellitare* delle *navi*, i sistemi di elaborazione di immagini o Galileo, permettono attualmente di estendere la sorveglianza del traffico marittimo verso l'alto mare e di coprire meglio le acque europee. Inoltre, ***L'OMI ha modificato la Convenzione SOLAS per tenere conto delle evoluzioni nella sicurezza marittima e dell'ambiente marino nella prospettiva di sviluppare sistemi globali di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT). Conformemente all'architettura approvata dall' OMI, che prevede la possibilità di creare centri dati LRIT a livello regionale, e tenuto conto dell'esperienza acquisita con il sistema SafeSeaNet, è opportuno creare un centro dati europeo per la raccolta e la gestione delle informazioni LRIT. Per poter recuperare i dati LRIT gli Stati membri dovranno essere collegati al centro dati LRIT europeo.***
- (24) ***I requisiti OMI relativi all'installazione di un sistema LRIT a bordo delle navi sono applicabili solo alle navi che effettuano viaggi internazionali. Tuttavia, giacché le navi che effettuano viaggi nazionali tra porti di uno Stato membro possono a loro volta rappresentare un rischio per la sicurezza marittima e per l'ambiente, anche tali navi dovrebbero essere dotate di un sistema LRIT, secondo un calendario che la Commissione proporrà a tempo debito.***
- (25) Per garantire l'utilizzazione ottimale e armonizzata a livello comunitario delle informazioni raccolte ai sensi della presente direttiva o di altri testi sulla sicurezza marittima, la Commissione deve poter garantire, se necessario, il trattamento, l'utilizzazione e la diffusione di tali dati presso le autorità designate dagli Stati membri.
- (26) ***Le informazioni raccolte a norma della presente direttiva possono essere diffuse e utilizzate unicamente come mezzo per evitare le situazioni di pericolo per la vita umana in mare e per la protezione dell'ambiente marino; è pertanto opportuno che la Commissione, in collaborazione con l'Agenzia europea delle reti e dell'informazione, esamini come far fronte ai possibili problemi di sicurezza delle reti e dell'informazione risultanti dall'applicazione della presente direttiva.***

- (27) In tale contesto lo sviluppo del sistema Equasis ha dimostrato quanto sia importante promuovere una cultura della sicurezza marittima, in particolare presso gli operatori del trasporto marittimo. La Commissione deve poter contribuire alla diffusione, in particolare attraverso questo sistema, di tutte le informazioni di interesse marittimo raccolte dai diversi organismi pubblici o privati coinvolti nel settore della sicurezza marittima.
- (28) Il regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS)¹ centralizza i compiti dei comitati istituiti nell'ambito della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima, prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e protezione delle condizioni di vita e di lavoro a bordo. È opportuno pertanto sostituire il comitato esistente con il COSS.
- (29) Occorre altresì tenere conto delle modifiche degli strumenti internazionali considerati.
- (30) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, *del 27 giugno 2002*², dovrebbe fornire l'assistenza necessaria per assicurare l'attuazione convergente e efficace della presente direttiva.
- (31) È opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2002/59/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1. Regolamento modificato *da ultimo* dal regolamento (CE) n. 93/2007 della Commissione (GU L 22 del 31.1.2007, pag. 12).

² GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1891/2006 (GU L 394 del 30.12.2006, pag. 1).

Articolo 1

La direttiva 2002/59/CE è così modificata:

1) *L'articolo 19 è sostituito dal seguente:*

“(19) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione. In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di redigere un allegato sul sistema SafeSeaNet e modificare gli allegati I, III e IV alla luce delle esperienze acquisite. Dato che siffatte misure sono generiche e destinate a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, dovrebbero essere approvate conformemente alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE. La Commissione dovrebbe altresì avere la facoltà di stabilire i requisiti relativi all'installazione di attrezzature LRIT a bordo delle navi che effettuano viaggi nazionali e di modificare le definizioni, i riferimenti o gli allegati per renderli conformi al diritto comunitario o internazionale. Tali misure possono essere adottate conformemente alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE.*

* *GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11)."*

2) *All'articolo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:*

"Scopo della presente direttiva è istituire nella Comunità un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione ai fini di aumentare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo nonché la sicurezza portuale e marittima, di migliorare la risposta delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso, e di contribuire a una migliore prevenzione e individuazione dell'inquinamento causato dalle navi."

3) *L'articolo 2, paragrafo 2, è così modificato:*

a) l'alea "La presente direttiva non si applica:" è sostituito da "La presente direttiva non si applica, salvo disposizione contraria:";

b) *la lettera c) è sostituita dalla seguente:*

"c) alle scorte e alle attrezzature di bordo delle navi."

4) *L'articolo 3 è così modificato:*

a) *la lettera a) è così modificata:*

i) nell'alea le parole "i seguenti strumenti:" sono sostituite dalle parole "i seguenti strumenti, nella loro versione aggiornata:";

ii) sono aggiunti i seguenti trattini:

– "risoluzione A.949(23) dell'OMI", la risoluzione 949(23) dell'Organizzazione marittima internazionale recante "Direttive sui luoghi di rifugio per le navi che hanno bisogno di assistenza";

– "risoluzione A.950(23) dell'OMI", la risoluzione 950(23) dell'Organizzazione marittima internazionale intitolata "Servizi di assistenza marittima (MAS)";

- *"risoluzione A.917(22) dell'OMI", la risoluzione A.917(22) dell'Organizzazione marittima internazionale dal titolo "Direttive per l'utilizzo a bordo del sistema AIS", quale modificata dalla risoluzione A.956(23) dell'OMI;*
- *"risoluzione A.987(24) dell'OMI", la risoluzione A.987(24) dell'Organizzazione marittima internazionale dal titolo "Direttive sull'equo trattamento degli equipaggi in caso di incidente marittimo";";*

b) sono aggiunte le seguenti lettere s), t), u) e v):

- “s) “SafeSeaNet”: sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi sviluppato dalla Commissione in cooperazione con gli Stati membri per garantire l’attuazione della normativa comunitaria, ***in conformità di uno specifico allegato elaborato secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 28, paragrafo 3;***
- t) “servizio di linea”: una serie di traversate organizzate in modo da assicurare un collegamento fra gli stessi due o più porti, secondo un orario pubblico o con una regolarità o una frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente;
- u) “peschereccio”: qualsiasi imbarcazione equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura di pesce o di altre risorse marine viventi;
- v) ***“sistema LRIT”: un sistema che trasmette automaticamente dati di identificazione e tracciamento a grande distanza conformemente alla regola 19, capitolo V, della Convenzione SOLAS.”.***

5) È inserito il seguente articolo 6 bis:

"Articolo 6 bis

Utilizzo di sistemi di identificazione automatica (AIS) da parte dei pescherecci

Ogni peschereccio di lunghezza fuori tutto superiore a **ventiquattro metri** che navighi nelle acque poste sotto la giurisdizione di uno Stato membro deve essere dotato, secondo il calendario riportato nell'allegato II, parte I, punto 3, di un sistema di identificazione automatica (AIS) conforme alle norme di funzionamento definite dall'OMI.

I pescherecci dotati di un sistema AIS lo mantengono sempre in funzione, tranne nei casi in cui accordi, regole o norme internazionali prevedano la protezione delle informazioni sulla navigazione.

Conformemente alle direttive per l'utilizzo a bordo del sistema AIS dell'OMI, il sistema AIS può essere disattivato qualora il comandante lo ritenga necessario per la sicurezza del suo peschereccio."

6) È inserito il seguente articolo 6 ter:

"Articolo 6 ter

Utilizzo di sistemi di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT)

1. Le navi che effettuano viaggi internazionali, salvo se dotate di un sistema AIS e operanti esclusivamente all'interno di una zona di mare A1 coperta da una rete AIS, sono dotate di un sistema LRIT conforme alla regola 19, capitolo V, della Convenzione SOLAS e alle norme di funzionamento e ai requisiti funzionali definiti dall'OMI.

La Commissione stabilisce, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 28, paragrafo 2, i requisiti relativi all'installazione di attrezzature LRIT a bordo delle navi che effettuano viaggi nazionali tra porti di uno Stato membro dell'Unione europea.

2. Gli Stati membri e la Commissione cooperano per istituire, entro il 31 dicembre 2008, un centro europeo per i dati LRIT, incaricato del trattamento dei dati di identificazione e tracciamento a lungo raggio.

Tale centro è una componente del sistema europeo di informazione e scambio di dati marittimi SafeSeaNet. I costi connessi alle modifiche degli elementi nazionali del sistema SafeSeaNet al fine di includere i dati LRIT sono sostenuti dagli Stati membri.

Entro il 31 dicembre 2008 gli Stati membri istituiscono e mantengono una connessione con il centro europeo per i dati LRIT.

3. La Commissione stabilisce la politica e i principi di accesso alle informazioni custodite presso il centro europeo per i dati LRIT, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 28, paragrafo 2."

7) L'articolo 12 è sostituito dal testo seguente:

"Articolo 12
Obblighi dello spedizioniere/caricatore

1. Lo spedizioniere/caricatore che consegna merci pericolose o inquinanti per il trasporto in un porto di uno Stato membro fornisce al comandante o all' esercente della nave, indipendentemente dalle dimensioni di questa, prima che le merci siano accettate a bordo, una dichiarazione contenente le seguenti informazioni:

- a) le informazioni di cui all'allegato I, parte 2;
- b) per le sostanze di cui all'allegato I della Convenzione Marpol, la scheda dei dati di sicurezza che specifica le caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti, compresa la viscosità espressa in cSt a 50°C e la densità a 15°C, **nonché gli altri dati che figurano sulla scheda dei dati di sicurezza conformemente alla risoluzione OMI MSC. 150(77)**;
- c) i numeri di chiamata di emergenza dello spedizioniere/caricatore o di ogni altra persona o organismo in possesso di informazioni sulle caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti e sulle misure da adottare in caso di emergenza.

2. Le navi provenienti da un porto extracomunitario e dirette verso un porto di uno Stato membro o verso un luogo di ormeggio situato nelle acque territoriali di uno Stato membro che trasportano merci pericolose o inquinanti devono disporre di una dichiarazione dello spedizioniere/caricatore contenente le seguenti informazioni:

- a) **le informazioni di cui all'allegato I, parte 3;**
- b) **le informazioni di cui al paragrafo 1, lettere b) e c), del presente articolo.**

3. È compito e responsabilità dello spedizioniere/caricatore fare in modo che il carico consegnato per il trasporto corrisponda effettivamente a quello dichiarato conformemente ai paragrafi 1 e 2."

8) L'articolo 14, secondo comma, lettera c) è sostituito dal seguente testo:

"c) ogni Stato membro deve essere in grado di trasmettere immediatamente all'autorità competente di un altro Stato membro che ne faccia richiesta le informazioni riguardanti la nave e le merci pericolose o inquinanti che si trovano a bordo, via SafeSea Net. Il che non implica che gli Stati membri possano chiedere sistematicamente informazioni sulle navi e il loro carico per fini diversi dalla sicurezza marittima, la prevenzione o la protezione dell'ambiente marino."

9) All'articolo 16, paragrafo 1 sono aggiunte le seguenti lettere d) ed e):

- d) le navi che non hanno notificato i certificati di assicurazione o di garanzia finanziaria ai sensi della direttiva 2007/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio del ... [relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie dei proprietari di navi] o ne sono sprovviste)*+;
- e) le navi che secondo le segnalazioni dei piloti o delle autorità portuali presentano anomalie che possono compromettere la sicurezza della navigazione o creare un rischio per l'ambiente.

* *GUL* ...".

10) È inserito il seguente articolo 18 bis:

“Articolo 18 bis

Misure in caso di rischi dovuti alla presenza di ghiaccio.

1. Le autorità competenti designate dagli Stati membri, qualora ritengano che, a causa dello stato dei ghiacci, sussista un grave rischio per la integrità della vita umana in mare o per la protezione delle loro zone marittime o costiere o di zone marittime o costiere di altri Stati:

- a) forniscono ai capitani delle navi che si trovano nelle loro zone di competenza o che desiderano entrare o uscire da uno dei loro porti le informazioni appropriate sullo stato dei ghiacci, sulle rotte raccomandate e sui servizi rompighiaccio nella loro zona di competenza;
- b) possono chiedere che le navi che si trovano nelle zone interessate e che desiderano entrare o uscire da un porto o da un terminale o uscire da una zona di ancoraggio **possano documentare di essere** conformi ai requisiti di resistenza e di potenza corrispondenti alla situazione dei ghiacci nella zona interessata.

2. Le misure adottate in applicazione dei paragrafi 1 e 2 si basano, per i dati relativi allo stato dei ghiacci, sulle previsioni relative alla situazione dei ghiacci e alle condizioni meteorologiche fornire da un servizio di informazione meteorologico qualificato, riconosciuto dallo Stato membro.”.

+ *GU*: inserire il numero e la data.

11) All'articolo 19, paragrafo 2, è aggiunto il seguente comma:

“A tal fine essi trasmettono alle autorità nazionali competenti, su richiesta, le informazioni di cui all'articolo 12.”.

12) L'articolo 20 è sostituito dal testo seguente:

“Articolo 20

Accoglienza delle navi in pericolo nei luoghi di rifugio

1. Gli Stati membri *designano un'autorità competente che possiede le necessarie competenze specialistiche ed è indipendente nella misura in cui al momento dell'operazione di salvataggio ha il potere di prendere decisioni autonome in ordine all'accoglienza di navi in pericolo con riferimento ai seguenti aspetti:*

- *la protezione delle vite umane;*
- *la protezione del litorale;*
- *la protezione dell'ambiente marino;*
- *la sicurezza della navigazione;*
- *il contenimento dei danni economici.*

2. *L'autorità di cui al paragrafo 1 può, in particolare:*

- a) *limitare i movimenti della nave o dirigerla in modo che essa segua una data rotta. Questa prescrizione lascia impregiudicata la responsabilità del comandante per la conduzione in sicurezza della nave;*

- b) *ordinare al comandante della nave di far cessare il rischio per l'ambiente o per la sicurezza della navigazione;*
- c) *salire a bordo della nave o inviare a bordo una squadra di esperti per valutare il danno alla nave e il grado di rischio, assistere il comandante nel rimediare alla situazione e tenere informata la stazione costiera competente;*
- d) *se necessario, convocare direttamente i servizi di assistenza e farli entrare in azione;*
- e) *ordinare che la nave sia pilotata o rimorchiata.*

3. *Gli Stati membri elaborano, con il coordinamento della Commissione, carte di riferimento stagionali (trasfrontaliere) per l'ambiente marino e le risorse umane.*

4. *L'autorità di cui al paragrafo 1 risponde dell'esecuzione dei piani di cui all'articolo 20 bis.*

5. *L'autorità di cui al paragrafo 1 decide, in base a una valutazione preliminare della situazione, in merito all'accoglienza di una nave in pericolo in un luogo di rifugio.*

L'autorità di cui al paragrafo 1 provvede affinché, in base ai risultati della valutazione della situazione effettuata secondo i piani di cui all'articolo 20 bis, le navi in pericolo siano autorizzate ad entrare in un luogo di rifugio in tutti i casi in cui l'accoglienza della nave in pericolo in un luogo di rifugio permette di limitare il rischio generato dalla situazione.

6. *Gli Stati membri rispettano le direttive OMI in materia di equo trattamento degli equipaggi in caso di incidente marittimo nei confronti dell'equipaggio di una nave in pericolo che si trovi nelle acque poste sotto la loro giurisdizione.*

7. *Le autorità di cui al paragrafo 4 si riuniscono regolarmente per scambiarsi esperienze e conoscenze e per migliorare le misure adottate in forza del presente articolo. Esse possono riunirsi in ogni momento, in caso di circostanze particolari, su iniziativa di una di esse o della Commissione."*

13) È inserito il seguente articolo 20 bis:

“Articolo 20 bis

Piani per l'accoglienza delle navi in pericolo

1. Gli Stati membri stabiliscono piani per rispondere ai rischi creati dalle navi in pericolo che si trovano nelle acque poste sotto la loro giurisdizione **e per provvedere all'accoglienza delle navi e alla protezione delle vite umane.**

2. I piani di cui al paragrafo 1 sono elaborati dopo aver consultato le parti interessate, tenendo conto delle pertinenti direttive dell'OMI di cui all'articolo 3, lettera a), e includono almeno i seguenti elementi:

- a) l'identità dell'autorità o delle autorità incaricate della ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme;
- b) l'identità dell'autorità competente per valutare la situazione, determinare un luogo di rifugio adeguato e decidere sull'accoglienza della nave in pericolo nel luogo di rifugio determinato;
- c) l'inventario dei potenziali luoghi di rifugio, nel quale siano ricapitolati gli elementi destinati a facilitare la valutazione e la rapida adozione delle decisioni, inclusa la descrizione dei fattori ambientali e sociali e delle condizioni naturali dei luoghi potenziali considerati;
- d) le procedure di valutazione relative alla determinazione del luogo di rifugio sulla base dei potenziali luoghi menzionati nell'inventario;
- e) i mezzi e gli impianti adeguati per l'assistenza, il salvataggio e la lotta all'inquinamento;

- f) gli eventuali meccanismi internazionali di coordinamento e di decisione applicabili;
- g) le procedure relative alle garanzie finanziarie e alla responsabilità applicabili alle navi accolte in un luogo di rifugio.

3. Gli Stati membri pubblicano il nome dell'autorità competente di cui all'*articolo 20, paragrafo 4*, e l'elenco dei punti di contatto adeguati per la ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme. Essi comunicano inoltre alla Commissione l'inventario dei luoghi di rifugio potenziali. Comunicano inoltre agli Stati membri vicini le informazioni pertinenti relative ai piani e ai luoghi di rifugio.

Nell'applicazione delle procedure previste per i piani di accoglienza delle navi in pericolo gli Stati membri provvedono affinché tutte le informazioni pertinenti sui piani e i luoghi di rifugio siano messe a disposizione dei soggetti coinvolte nelle operazioni, comprese le imprese di assistenza e di rimorchio.

Coloro che in virtù del presente paragrafo ricevono informazioni relative ai piani e ai luoghi di rifugio devono garantire la riservatezza di tali informazioni.

14) È inserito il seguente articolo 20 ter:

“Articolo 20 ter
Garanzie finanziarie *e rimborsi*

1. ***La mancanza del certificato di assicurazione o della garanzia finanziaria non esonera gli Stati membri dalla valutazione preventiva e dalla decisione di cui all'articolo 20 e non costituisce di per sé motivo sufficiente perché uno Stato membro rifiuti di accogliere una nave in pericolo in un luogo di rifugio.***

2. *Fatto salvo il paragrafo 1, lo Stato membro che accoglie una nave in pericolo in un luogo di rifugio può richiedere all' esercente, all' agente o al comandante della nave la presentazione di un certificato di assicurazione o di una garanzia finanziaria ai sensi dell' articolo 7 della direttiva 2007/.../CE [relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie dei proprietari di navi]⁺, che copra la sua responsabilità per i danni causati dalla nave. La richiesta di tale certificato non può determinare un ritardo nell' accoglienza di una nave in pericolo.*

3. *Gli Stati membri assicurano il rimborso dei costi e dei danni economici potenziali sostenuti da un porto come conseguenza di una decisione adottata a norma dell' articolo 20, paragrafo 5, qualora tali costi e danni economici non vengano rimborsati in tempi ragionevoli dal proprietario o dall' esercente della nave conformemente alle disposizioni della direttiva 2007/.../CE [relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie dei proprietari di navi]⁺ e dai meccanismi internazionali di compensazione esistenti."*

15) È inserito il seguente articolo 22 bis:

“Articolo 22 bis

Sistema europeo per lo scambio di dati marittimi SafeSeaNet

1. Gli Stati membri istituiscono sistemi a livello nazionale o locale per la gestione delle informazioni marittime contemplate dalla presente direttiva.

2. I sistemi di comunicazione istituiti in applicazione del paragrafo 1 devono permettere l' utilizzazione operativa delle informazioni raccolte e soddisfare in particolare le condizioni di cui all' articolo 14 della presente direttiva.

3. Per garantire lo scambio ottimale dei dati di cui alla presente direttiva gli Stati membri provvedono affinché i sistemi a livello nazionale o locale istituiti per raccogliere, trattare e conservare le informazioni contemplate dalla presente direttiva possano essere interconnessi con il sistema comunitario per lo scambio delle informazioni marittime denominato SafeSeaNet. **La Commissione garantisce che il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi SafeSeaNet sia operativo ventiquattro ore al giorno.**

⁺ GU: inserire numero.

4. Allorché cooperano nell'ambito di accordi regionali ovvero nel quadro di progetti transfrontalieri, interregionali o transnazionali, gli Stati membri provvedono affinché i sistemi o le reti di informazione messi a punto rispettino le prescrizioni della presente direttiva e siano compatibili e connessi con il sistema SafeSeaNet.

5. Onde assicurare che vi sia un sufficiente periodo di prova, il sistema SafeSeaNet diventa pienamente operativo alla data del 1° gennaio 2009."

16) L'articolo 23 è così modificato:

a) il paragrafo c) è sostituito dal testo seguente:

“c) estendere la copertura del sistema comunitario di monitoraggio e d'informazione per il traffico marittimo e/o aggiornarlo allo scopo di migliorare l'identificazione e il monitoraggio delle navi, tenendo conto degli sviluppi nel settore delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione cooperano per istituire, all'occorrenza, sistemi obbligatori di reportazione, servizi obbligatori di assistenza al traffico e sistemi di istradamento appropriati, allo scopo di presentarli all'OMI per l'approvazione. Essi cooperano anche, in seno agli organismi regionali o internazionali interessati, allo sviluppo di dispositivi per il monitoraggio del traffico e per la sorveglianza marittima a lunga distanza;”;

b) sono aggiunte le seguenti lettere e), f) e g):

“e) assicurare l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per gestire le informazioni di cui all'allegato I **e realizzare l'integrazione dei sistemi convenzionali e satellitari utilizzati per lo stesso scopo**, sviluppare e aggiornare il sistema SafeSeaNet;

- f) studiare la fattibilità e definire le modalità per l'integrazione dei *sistemi AIS* con i sistemi di posizionamento e di comunicazione utilizzati nell'ambito della politica comune della pesca. ***Le conclusioni dello studio sono rese disponibili, al più tardi, dodici mesi prima dell'entrata in vigore dell'obbligo di cui all'articolo 6 bis, e comunque entro il 1° luglio 2008;***
- g) ***studiare e applicare procedure che garantiscano in modo più efficace la riservatezza delle informazioni raccolte."***

17) È inserito il seguente articolo 23 bis:

“Articolo 23 bis

Trattamento e gestione delle informazioni in materia di sicurezza marittima

1. La Commissione assicura, se necessario, il trattamento, l'utilizzazione e la diffusione alle autorità designate dagli Stati membri delle informazioni raccolte ai sensi della presente direttiva o raccolte da ogni altro organismo pubblico o privato nell'ambito delle rispettive funzioni.

2. Se necessario la Commissione contribuisce allo sviluppo e al funzionamento del sistema di raccolta e di diffusione dei dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare mediante il sistema “Equasis” o ogni altro sistema pubblico equivalente.”.

18) ***L'articolo 24 è sostituito dal seguente:***

"Articolo 24

Riservatezza delle informazioni

1. Gli Stati membri adottano, in conformità delle rispettive disposizioni di diritto nazionale, le misure necessarie ad assicurare la riservatezza delle informazioni ad essi inviate a norma della presente direttiva.

2. In conformità delle rispettive disposizioni di diritto nazionale, gli Stati membri garantiscono che i dati AIS e LRIT trasmessi dalle navi non siano resi disponibili al pubblico o utilizzati per scopi diversi dalla sicurezza, protezione dell'ambiente o concorrenza tra armatori. In particolare, essi non possono autorizzare la divulgazione di informazioni riguardanti il carico o le persone a bordo, a meno che il comandante o l'armatore della nave abbiano dato il loro consenso.

3. In collaborazione con l'Agenzia europea per la sicurezza delle reti e dell'informazione, la Commissione esamina come far fronte ai problemi nel settore della sicurezza delle reti e dell'informazione che possono essere connessi alle misure previste dalla presente direttiva, in particolare agli articoli 6, 6 bis, 14 e 22 bis. Entro un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva la Commissione adotta le misure necessarie per contrastare l'utilizzazione non autorizzata o l'utilizzazione abusiva a fini commerciali dei dati scambiati a norma della presente direttiva."

19) *All'articolo 27, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:*

"2. Gli allegati I, III e IV, possono inoltre essere modificati secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 28, paragrafo 3, alla luce dell'esperienza acquisita con la presente direttiva, sempreché tali modifiche non siano volte ad ampliare il campo di applicazione della presente direttiva."

20) L'articolo 28 è sostituito dal testo seguente:

"Articolo 28
Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio*.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

* GU L 324, del 29.11.2002, pag. 1. *Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 93/2007 della Commissione (GU L 22 del 31.1.2007, pag. 12).*"

21) *All'allegato I, il trattino X è sostituito dal testo seguente:*

- "– **X. Informazioni varie:**
- **caratteristiche e quantitativo stimato del combustibile "bunker", per tutte le navi che ne trasportano,**
 - **status di navigazione."**

22) *All'allegato II, parte I è aggiunto il seguente punto 3:*

"3. **Pescherecci**

Ogni peschereccio di lunghezza fuori tutto superiore a **ventiquattro metri** deve essere dotato delle apparecchiature di cui all'articolo 6 bis secondo il seguente scadenziario:

- **pescherecci nuovi di lunghezza fuori tutto superiore o pari a ventiquattro metri al ...*;**
- **pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a ventiquattro metri e inferiore a 45 metri entro ...**;**

* **Data di entrata in vigore della presente direttiva.**

** **Due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva."**

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ...^{*}. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a

Per il Parlamento europeo
Il *presidente*

Per il Consiglio
Il *presidente*

* Dodici mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.