

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

A6-0334/2008

8.9.2008

*****II**

PROGETTO DI RACCOMANDAZIONE PER LA SECONDA LETTURA

relativa alla posizione comune adottata dal Consiglio in vista dell'adozione di una 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
(5719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD))

Relatore: Dirk Sterckx

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in ***corsivo grassetto***. Per gli atti modificativi, nel caso in cui il Parlamento intenda emendare una disposizione esistente che la Commissione non propone di modificare, le parti immutate di tale disposizione sono evidenziate in ***grassetto semplice*** e le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione: [...]. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	57
PROCEDURA	62

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**relativa alla posizione comune adottata dal Consiglio in vista dell'adozione di una 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
(5719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD))**

(Procedura di codecisione: seconda lettura)

Il Parlamento Europeo,

- vista la posizione comune del Consiglio (5719/3/2008 – C6-0225/2008),
 - vista la sua posizione in prima lettura sulla proposta¹ della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2005)0589),
 - vista la proposta della Commissione (COM(2008)0310) in merito alla posizione comune del Consiglio,
 - visto l'articolo 251, paragrafo 2,
 - visto l'articolo 62 del suo regolamento,
 - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0334/2008),
1. approva la posizione comune quale emendata;
 2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Emendamento 1

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo
Considerando 6

<i>Posizione comune del Consiglio</i>	<i>Emendamento</i>
(6) Le apparecchiature che permettono l'identificazione automatica delle navi (AIS - sistema di identificazione automatica) contemplate dalla Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare del 1° novembre 1974 permettono non solo di	(6) Le apparecchiature che permettono l'identificazione automatica delle navi (AIS - sistema di identificazione automatica) contemplate dalla Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare del 1° novembre 1974 permettono non solo di

¹ Testi approvati del 25.4.2007, P6_TA(2007)0146.

migliorare le possibilità di monitoraggio delle navi, ma soprattutto di accrescere la sicurezza di queste ultime in caso di navigazione ravvicinata. A questo titolo gli AIS sono stati inseriti nel dispositivo della direttiva 2002/59/CE. Considerati i numerosi casi di collisioni in cui sono stati coinvolti pescherecci, i quali evidentemente non erano stati identificati dalle navi mercantili o non hanno localizzato le navi mercantili nei loro paraggi, è fortemente auspicabile l'estensione di tale misura ai pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri. Nel quadro del Fondo europeo per la pesca può essere prevista un'assistenza finanziaria per l'installazione a bordo dei pescherecci di attrezzature di sicurezza quali i sistemi AIS.

migliorare le possibilità di monitoraggio delle navi, ma soprattutto di accrescere la sicurezza di queste ultime in caso di navigazione ravvicinata. A questo titolo gli AIS sono stati inseriti nel dispositivo della direttiva 2002/59/CE. Considerati i numerosi casi di collisioni in cui sono stati coinvolti pescherecci, i quali evidentemente non erano stati identificati dalle navi mercantili o non hanno localizzato le navi mercantili nei loro paraggi, è fortemente auspicabile l'estensione di tale misura ai pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri. Nel quadro del Fondo europeo per la pesca può essere prevista un'assistenza finanziaria per l'installazione a bordo dei pescherecci di attrezzature di sicurezza quali i sistemi AIS. ***L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) 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.***

Motivazione

Emendamento 1 PE, prima lettura. L'emendamento è evidente.

Emendamento 2

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo Considerando 8

Posizione comune del Consiglio

(8) 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. A tal fine la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, dovrebbe studiare la fattibilità e determinare le modalità dell'integrazione dell'AIS con i sistemi di posizionamento e di comunicazione utilizzati nell'ambito della politica comune della pesca. La ricerca sulle possibilità di integrazione di questi sistemi deve tenere conto delle necessità e delle esigenze proprie del controllo delle flotte pescherecce, in particolare in materia di sicurezza e di riservatezza dei dati trasmessi.

Emendamento

(8) Dai alcuni studi della Commissione in materia è emersa l'inutilità e l'infattibilità dell'integrazione dell'AIS con i sistemi di posizionamento e di comunicazione utilizzati nell'ambito della politica comune della pesca.

Motivazione

Il considerando 8 deve essere aggiornato. Gli studi relativi all'integrazione dell'AIS e della "scatola blu", utilizzata nell'ambito della politica comune della pesca, sono già stati avviati dall'EMSA (cfr. "Occorre studiare le possibili sinergie tra l'AIS e i sistemi di posizionamento e di comunicazione utilizzati nell'ambito della politica comune della pesca" (VMS)). Secondo quanto emerso dallo studio, si può concludere che i vantaggi dell'integrazione di entrambi i sistemi sono ampiamente inferiori ai fattori negativi (costi, tempo necessario per il raggiungimento di un sistema integrato, incertezza del risultato...).

Emendamento 3

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo Considerando 8 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(8 bis) La direttiva 2002/59/CE consente agli Stati membri di richiedere informazioni a un altro Stato membro in

merito a una nave, nonché a un eventuale carico pericoloso o inquinante presente a bordo. Risulta tuttavia necessario specificare che quanto sopra non può trasformarsi in una richiesta sistematica da parte di uno Stato membro nei confronti di un altro. Le informazioni quivi di interesse, infatti, possono essere richieste unicamente in ragione della sicurezza marittima, della protezione o della tutela dell'ambiente marino.

Motivazione

Il relatore ha ripartito il contenuto dell'emendamento 64 PE, prima lettura, in un considerando e in un articolo (cfr. emendamento 28).

Emendamento 4

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo Considerando 10

Posizione comune del Consiglio

(10) In conformità alla direttiva 2002/59/CE, appare necessario, in relazione ai rischi derivanti da condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse, 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 meteorologica qualificato, che le condizioni di navigazione comportino un grave rischio per la sicurezza della vita umana o un grave rischio di inquinamento, ne 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 detta autorità dovrebbe poter adottare tutte le misure idonee alla salvaguardia delle vite umane in mare e alla protezione dell'ambiente.

Emendamento

(10) In conformità alla direttiva 2002/59/CE, appare necessario, in relazione ai rischi derivanti da condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse, 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 meteorologica qualificato, che le condizioni di navigazione comportino un grave rischio per la sicurezza della vita umana o un grave rischio di inquinamento, ne 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 detta autorità dovrebbe poter adottare tutte le misure idonee alla salvaguardia delle vite umane in mare e alla protezione dell'ambiente. **In**

ottemperanza alla Convenzione SOLAS del 1974, capitolo II-1, parte A-1, regolamento 3.1, gli Stati membri dovranno garantire che le navi battenti loro bandiera sono progettate, costruite e mantenute nel rispetto dei requisiti strutturali, meccanici ed elettrici definiti dalle società di classificazione riconosciute dalle amministrazioni. Gli Stati membri dovranno a tal fine predisporre dei requisiti per la navigazione in acque con formazione di ghiaccio, nel rispetto di quanto indicato dagli organi riconosciuti in virtù della direttiva 94/57/CE del 22 novembre 1994 relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime¹ o di norme nazionali equivalenti. Gli Stati membri dovranno avere la possibilità di verificare che la necessaria documentazione di bordo sia dimostrazione sufficiente del rispetto da parte dell'imbarcazione dei requisiti di resistenza e potenza in funzione della situazione del ghiaccio nella zona interessata.

¹ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.

Motivazione

Emendamento 4 PE, prima lettura (versione adattata). Quanto sopra si rende necessario al fine di evitare la contrapposizione delle diverse decisioni in materia di classi ghiaccio.

Emendamento 5

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo Considerando 11

Posizione comune del Consiglio

(11) La direttiva 2002/59/CE dispone che gli Stati membri debbano stabilire dei piani per accogliere, se necessario, le navi in pericolo nei loro porti o in altro luogo di

Emendamento

(11) La direttiva 2002/59/CE dispone che gli Stati membri debbano stabilire 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. Tuttavia, tenendo conto delle Linee guida sui luoghi di rifugio delle navi che necessitano di assistenza allegate alla risoluzione A.949(23) dell'Organizzazione marittima internazionale del 13 dicembre 2003 (in prosieguo "risoluzione A.949(23) dell'IMO"), che sono state adottate successivamente alla direttiva 2002/59/CE e si riferiscono alle navi che necessitano di assistenza ***in casi in cui non sono in pericolo vite umane*** e non alle navi in pericolo, tale direttiva dovrebbe essere modificata di conseguenza.

rifugio nelle migliori condizioni possibili, allo scopo di limitare le conseguenze degli incidenti in mare. Tuttavia, tenendo conto delle Linee guida sui luoghi di rifugio delle navi che necessitano di assistenza allegate alla risoluzione A.949(23) dell'Organizzazione marittima internazionale del 13 dicembre 2003 (in prosieguo "risoluzione A.949(23) dell'IMO"), che sono state adottate successivamente alla direttiva 2002/59/CE e si riferiscono alle navi che necessitano di assistenza e non alle navi in pericolo, tale direttiva dovrebbe essere modificata di conseguenza. ***La direttiva in oggetto non pregiudica in alcun modo le norme di applicazione in caso di operazioni di soccorso, così come previsto nella convenzione internazionale sui servizi di ricerca e salvataggio in mare, qualora siano in pericolo delle vite umane. Suddetta convenzione è pertanto di applicazione senza restrizioni.***

Motivazione

Sulla base delle direttive IMO in materia di luoghi di rifugio per navi che necessitano di assistenza, nella presente direttiva il Consiglio desidera introdurre il concetto di “navi che necessitano di assistenza” in sostituzione a “navi in pericolo”. Il relatore si professa d'accordo, pur desiderando specificare il legame con la Convenzione SAR. La formulazione, così come prevista dal Consiglio, infatti, porta a pensare che il salvataggio di vite umane non abbia alcuna rilevanza. Obiettivo delle direttive IMO è al contrario sancire inequivocabilmente che il soccorso di vite umane rimane una priorità ineludibile, per quanto restino di applicazione le norme della Convenzione SAR (1979).

Emendamento 6

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo Considerando 13 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(13 bis) Per poter ottenere la piena collaborazione e la fiducia di comandanti ed equipaggi, questi ultimi devono poter contare su un trattamento equo e adeguato da parte delle autorità

competenti dello Stato membro che deve accogliere la nave in pericolo. Risulta in questo caso auspicabile che gli Stati membri, in conformità con il diritto nazionale di ciascuno, approvino le principali disposizioni di cui alle direttive IMO relative a un equo trattamento dei marittimi in caso di sinistro in mare.

Motivazione

Emendamento 10 PE, prima lettura (leggermente adattato). La crescente criminalizzazione degli equipaggi delle navi non giova alla sicurezza della navigazione. Per timore di essere arrestati i comandanti delle navi spesso tardano a chiedere assistenza. In altri casi, invece, cercano di allontanarsi rapidamente per raggiungere le acque di uno Stato costiero "più tollerante". Tale comportamento, tuttavia, può comportare maggiori danni per l'imbarcazione, nonché accrescere le possibilità che si verifichi una tragedia del mare. Le direttive approvate in sede IMO costituiscono un passo nella buona direzione.

Emendamento 7

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo Considerando 14

Posizione comune del Consiglio

(14) Qualora una nave necessiti di assistenza, potrebbe essere necessario decidere se accogliere o meno tale nave in un luogo di rifugio. A tal fine ***l'autorità competente*** dovrebbe valutare preliminarmente la situazione, basandosi sulle informazioni contenute nel pertinente piano per l'accoglienza di navi in un luogo di rifugio.

Emendamento

(14) Qualora una nave necessiti di assistenza, potrebbe essere necessario decidere se accogliere o meno tale nave in un luogo di rifugio. ***Quanto sopra è particolarmente rilevante in caso di una situazione di pericolo in mare, pertanto in condizioni che potrebbero portare a un naufragio, oppure ritenute pericolose per l'ambiente o la navigazione. In tutti i casi di cui sopra, è imprescindibile potersi rivolgere a un'istituzione indipendente per Stato membro o regione, in funzione della struttura statale interna degli stessi Stati membri, la quale sia in possesso delle competenze e della perizia adeguate per adottare le decisioni necessarie all'assistenza della nave, in ragione della tutela della vita umana e dell'ambiente, nonché della limitazione dei danni economici. Si auspica che tale istituzione competente abbia carattere permanente.***

Suddetta istituzione deve poter essere in grado, in particolare, di adottare decisioni in piena autonomia relativamente all'accoglienza della nave in un luogo di rifugio. A tal fine quest'ultima dovrebbe valutare preliminarmente la situazione, basandosi sulle informazioni contenute nel pertinente piano per l'accoglienza di navi in un luogo di rifugio.

Motivazione

Emendamento 5 PE, prima lettura (leggermente modificato). Il presente emendamento chiarisce quale autorità deve essere considerata competente per l'accoglienza di navi che necessitano di assistenza.

Emendamento 8

**Posizione comune del Consiglio – atto modificativo
Considerando 15**

Posizione comune del Consiglio

I piani per l'accoglienza delle navi che necessitano 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 la rapida adozione di una decisione appropriata, basata sulla perizia in materia e su adeguate informazioni a disposizione dell'autorità competente.

Emendamento

I piani per l'accoglienza delle navi che necessitano 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 la rapida adozione di una decisione appropriata, basta sulla perizia ***specifica in materia relativamente alla gestione di incidenti che potrebbero comportare gravi e deleterie conseguenze*** e su adeguate informazioni a disposizione dell'autorità competente.

Motivazione

Emendamento 6 PE, prima lettura.

Emendamento 9

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo Considerando 17 ter (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(17 ter) L'assenza di sicurezza finanziaria o assicurazioni non esime alcuno 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. La richiesta di suddette informazioni non può tuttavia ritardare in alcun modo le operazioni di soccorso.

Motivazione

Emendamento 8 PE, prima lettura. Il Consiglio ha omissso sia gli emendamenti del Parlamento europeo sia le proposte della Commissione in riferimento alle assicurazioni finanziarie. Il relatore li ha nuovamente riproposti. Il presente emendamento sottolinea come il mancato possesso di un'assicurazione non esima tuttavia lo Stato membro dal proprio obbligo di accogliere una nave che necessita di assistenza. Qualora una nave non assicurata si trovi in difficoltà nei pressi delle coste europee e si prospetti la concreta possibilità di un disastro, tale nave dovrà essere accolta come una qualsiasi altra imbarcazione.

Emendamento 10

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo Considerando 17 quater (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(17 quater) 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/XX/CE del... relativa alla responsabilità civile e alle

garanzie finanziarie dei proprietari di navi e al "Fondo internazionale di compensazione dell'inquinamento da idrocarburi", siano 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"), nonché la Convenzione sulla rimozione dei relitti del 2007. Gli Stati membri dovrebbero pertanto ratificare tali convenzioni nei tempi più brevi. In casi eccezionali, gli Stati membri assicurano 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 non siano coperti dalle garanzie finanziarie dei proprietari della nave e da altri meccanismi di compensazione esistenti.

Motivazione

In caso di accoglienza di una nave in pericolo la convenzione "HNS" (1996, ratificata solo da tre Stati membri), la convenzione "Bunker Oil" (ratificata da dodici Stati membri), il Fondo internazionale di compensazione dell'inquinamento da idrocarburi e la Convenzione sulla rimozione dei relitti di recente approvazione compensano in parte i danni sostenuti da un porto. Nonostante le convenzioni di cui sopra, determinate perdite economiche restano non coperte (ad esempio occupazione di una banchina, accesso ostacolato al porto). In tali casi, lo Stato membro interessato dovrà (provvisoriamente) provvedere a risarcire le parti lese, rivalendosi successivamente sui responsabili.

Emendamento 11

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo Considerando 19

<i>Posizione comune del Consiglio</i>	<i>Emendamento</i>
(19) In conformità della direttiva 2002/59/CE, gli Stati membri e la Commissione hanno realizzato importanti	(19) In conformità della 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. Il SafeSeaNet sviluppato dal 2002 dovrebbe essere ora considerato la rete di riferimento a livello comunitario.

progressi in materia di armonizzazione degli scambi di dati per via elettronica, in particolare per quanto concerne il trasporto delle merci pericolose o inquinanti. Il SafeSeaNet sviluppato dal 2002 dovrebbe essere ora considerato la rete di riferimento a livello comunitario. ***È importante garantire che non ne consegua 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.***

Motivazione

Emendamento 12 PE, prima lettura. La rete SafeSeaNet rappresenta un importante passo in avanti, ma è essenziale garantire la riservatezza commerciale e la conformità con le norme internazionali ed evitare eccessivi oneri per il settore.

Emendamento 12

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo Considerando 20

Posizione comune del Consiglio

(20) I progressi realizzati nelle nuove tecnologie e in particolare nelle loro applicazioni spaziali, ad esempio i dispositivi per il monitoraggio delle navi mediante ***segnali***, i sistemi di elaborazione di immagini o ***il sistema globale di navigazione via satellite (GNSS)*** permettono attualmente di estendere il monitoraggio del traffico marittimo verso l'alto mare e di coprire meglio le acque europee ***anche mediante l'identificazione e il tracciamento a lungo raggio delle navi (sistemi LRIT).*** ***Per garantire la piena integrazione di questi strumenti nel sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione istituito con la direttiva 2002/59/CE, è necessario che questi lavori costituiscano oggetto di piena cooperazione comunitaria.***

Emendamento

(2) 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 e ***Galileo***, permettono attualmente di estendere la sorveglianza del traffico marittimo verso l'alto mare e di coprire meglio le acque europee. ***Inoltre, l'IMO ha modificato la Convenzione SOLAS ai fini della sicurezza marittima e della protezione dell'ambiente marino nella prospettiva di sviluppare sistemi globali di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT).*** ***Conformemente all'architettura approvata dall'IMO, che prevede la possibilità di creare centri dati LRIT a livello regionale, e tenuto conto***

dell'esperienza acquisita con il progetto 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 europeo di dati LRIT.

Motivazione

Emendamento 13 PE, prima lettura.

Emendamento 13

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo
Considerando 20 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(20 bis) Al fine di consentire un risparmio sui costi ed evitare l'installazione di apparecchiature non necessarie a bordo delle navi operanti in zone marittime comprese all'interno dell'area di copertura delle stazioni di monitoraggio AIS, i dati di suddetto sistema dovranno essere integrati nel sistema LRIT. Gli Stati membri e la Commissione dovranno pertanto adottare tutte le iniziative del caso, in particolare in sede IMO.

Motivazione

Il presente emendamento è ripreso al punto di cui all'emendamento 14 PE, prima lettura, seppure con un maggiormente richiamo alla realtà. Non ha alcun senso imporre il sistema LRIT a navi operanti unicamente all'interno di zone che possono essere completamente coperte dal sistema AIS.

Emendamento 14

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo
Considerando 22 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(22 bis) 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. Si ritiene pertanto auspicabile una valutazione da parte della Commissione in merito a come far fronte a eventuali complicazioni relative alla sicurezza delle reti di comunicazione e delle informazioni.

Motivazione

Emendamento 15 PE, prima lettura (modificato). Le decisioni relative all'AIS e al SafeSeaNet hanno suscitato nelle parti interessate diversi dubbi in merito alla riservatezza. Suddette parti temono infatti che le informazioni scambiate all'interno di tali reti non siano sufficientemente tutelate contro abusi commerciali e spionaggio industriale. Il relatore auspica un'approfondita analisi del problema da parte della Commissione.

Emendamento 15

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo
Considerando 25 ter (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(25 ter) Le misure di necessaria applicazione prima dell'introduzione della presente direttiva dovranno essere definite in ottemperanza con la decisione 199/478/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione. In particolare, la Commissione dovrà avere la necessaria competenza per modificare gli allegati I, III e IV alla luce dell'esperienza acquisita. La Commissione dovrà altresì avere la possibilità di definire i requisiti relativi all'installazione degli impianti LRIT presenti a bordo delle navi operanti all'interno delle zone di copertura delle basi permanenti del sistema AIS degli Stati membri, nonché la politica e i principi attinenti all'accesso alle informazioni presenti nel centro di dati LRIT europeo, come pure la competenza

per modificare definizioni, riferimenti o allegati, affinché gli stessi rispettino pienamente il diritto comunitario o internazionale. Poiché le misure di applicazione generale riguardano modifiche di elementi non essenziali della direttiva, le suddette misure dovranno essere definite in ottemperanza all'articolo 5(2) della decisione 1999/468/CE relativo alla procedura di regolamentazione con controllo.

Motivazione

Conforme all'emendamento 57 PE, prima lettura, riferito all'integrazione della nuova procedura di regolamentazione con controllo.

Emendamento 16

**Posizione comune del Consiglio – atto modificativo
Considerando 28**

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(28) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio", gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza fra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.

soppresso

Motivazione

Come originariamente proposto dalla Commissione, gli Stati membri dovrebbero avere precipuo obbligo di stilare delle tabelle di corrispondenza che indichino esattamente mediante quale disposizione ognuno dei requisiti di cui alla direttiva è recepito dalla legislazione nazionale. Suddette tabelle sono necessarie al fine di consentire alla Commissione di verificare pienamente il corretto recepimento della direttiva, nonché la sua effettiva adozione da parte degli Stati membri.

Emendamento 17

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto -1 (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Titolo

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(-1) Il titolo è sostituito dal seguente testo:

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 Consiglio.

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma della articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 18

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto - 2 (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 1- paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(-2) All'"articolo 1 il primo comma è sostituito dal seguente testo:

“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."

Motivazione

Emendamento 16 PE, prima lettura.

Emendamento 19

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto -3 (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(-3) All'articolo 1, dopo il primo comma, è aggiunto il comma seguente:

"La presente direttiva disciplina taluni aspetti taluni aspetti degli obblighi di responsabilità civile cui sono soggetti gli operatori della filiera del trasporto marittimo e prevede un'adeguata protezione finanziaria dei marittimi contro il rischio di abbandono."

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma della articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del

Emendamento 20

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto -1 bis (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 2 – paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

***(-1 bis) All'articolo 2, il paragrafo 1 è
sostituito dal testo seguente:***

"1. La presente direttiva si applica:

***- alle navi di stazza lorda pari o superiore
a 300 tonnellate, salvo diversamente
specificato, e***

***- alle zone marittime soggette alla
giurisdizione degli Stati membri a norma
del diritto internazionale."***

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma della articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 21

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 1 bis (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 2- punto 2 – lettera c

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(1 bis) Nell'articolo 2, punto 2, la lettera c) è sostituita da quanto segue:

“c) alle scorte e alle attrezzature di bordo della nave.”

Motivazione

Emendamento 62 PE, prima lettura. I bunker fino a 5 000 tonnellate dovranno anch'essi essere compresi nella presente direttiva.

Emendamento 22

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2 – lettera a – punto i bis (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 3 – lettera a – trattino (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

i bis) All'articolo 3, lettera a, è inserito il seguente nuovo trattino:

"- "convenzione del 1996": il testo coordinato della convenzione del 1976 relativa alla limitazione della responsabilità per i crediti marittimi, adottato sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima internazionale, come modificato dal protocollo del 1996;"

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma della articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del

Emendamento 23

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo
Articolo 1 – punto 2 – lettera a – punto i ter (nuovo)
Direttiva 2002/59/CE
Articolo 3 – lettera a – trattino (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

i ter) All'articolo 3, lettera a, è inserito il seguente nuovo trattino:

"- "risoluzione A.930(22) dell'OMI": la risoluzione dell'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale e del consiglio d'amministrazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro, recante il titolo "direttive per la prestazione di garanzie finanziarie contro il rischio d'abbandono dei marittimi". "

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma dell'articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 24

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo
Articolo 1 – punto 2 – lettera a – punto ii
Direttiva 2002/59/CE
Articolo 3 – lettera a – trattino (nuovo)

All'articolo 3, lettera a, è aggiunto un nuovo trattino:

“- Risoluzione LEG. 3(91) del comitato legale dell'IMO del 27 aprile 2006 relativa all'adozione delle Linee guida sull'equo trattamento dei lavoratori marittimi in caso di sinistro in mare;”

Motivazione

Emendamento 18 PE, prima lettura (aggiornato). La crescente criminalizzazione degli equipaggi delle navi non giova alla sicurezza della navigazione. Per timore di essere arrestati i comandanti delle navi spesso tardano a chiedere assistenza. Tale comportamento, tuttavia, può comportare maggiori danni per l'imbarcazione, nonché accrescere le possibilità che si verifichi una tragedia del mare. Le direttive approvate in sede IMO costituiscono un passo nella buona direzione.

Emendamento 25

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

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

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 3 – lettera k bis (nuova)

b bis) è inserita la lettera seguente:

"k bis) "armatore": il proprietario della nave o qualsiasi persona fisica o giuridica, in particolare il gerente, il locatario o il noleggiatore, che dal proprietario abbia assunto la responsabilità dell'esercizio della nave impegnandosi ad assolvere i correlativi compiti ed obblighi;"

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra

loro collegate.

A norma dell'articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 26

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 3 – lettera v

Posizione comune del Consiglio

(v) “nave che necessita di assistenza”: una nave che si trova in una situazione, ***distinta da quella che richiede il salvataggio delle persone a bordo***, che potrebbe comportare un naufragio o un pericolo per l’ambiente o la navigazione”.

Emendamento

(v) “nave che necessita di assistenza”: una nave che si trova in una situazione che potrebbe comportare un naufragio o un pericolo per l'ambiente o la navigazione. ***Nel caso succitato, il salvataggio delle persone a bordo sarà regolato dalla Convenzione SAR, la quale sarà considerata preminente rispetto alle disposizioni della presente direttiva.***

Motivazione

Il Consiglio ha introdotto una nuova definizione di “nave che necessita di assistenza”. Suddetta definizione si basa sulle direttive IMO in materia di luoghi di rifugio per navi che necessitano di assistenza che riportano tale concetto. Il relatore si dimostra d'accordo, sebbene trovi la formulazione del Consiglio quantomeno inadatta. Si è infatti portati a pensare che il salvataggio di quanti presenti a bordo non sia considerato prioritario. Risulta invece imprescindibile specificare chiaramente che il salvataggio delle vite umane è regolato dalla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita in mare del 1979.

Emendamento 27

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2 – lettera c

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 3 – lettera v bis (nuova)

v bis) “responsabilità civile”: ai fini della Convenzione del 1996, la responsabilità in virtù della quale un terzo rispetto all'attività di trasporto marittimo all'origine del danno è titolare di crediti soggetti ai limiti di cui all'articolo 2 di detta Convenzione, ad esclusione dei crediti disciplinati dal regolamento (CE) n. .../2008 del Parlamento europeo e del Consiglio [sulla responsabilità dei trasportatori di passeggeri per mare e per via navigabile in caso di sinistro]□;”

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma della articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 28

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2 – lettera c

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 3 – lettera u bis (nuovo)

(u bis) “LRIT”: sistema che trasmette automaticamente dati di identificazione e tracciamento a grande distanza conformemente alla regola 19, Capitolo

V, della Convenzione SOLAS ai fini della sicurezza marittima e della protezione dell'ambiente marino.

Motivazione

Emendamento 20 PE, prima lettura.

Emendamento 29

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 2 bis (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 4 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(2 bis) Dopo il punto 2 è inserito il nuovo punto 2 bis seguente:

È inserito l'articolo seguente:

"Articolo 4 bis

Esenzioni

1. Gli Stati membri possono esonerare dall'osservanza dell'obbligo di cui all'articolo 4 i servizi di linea effettuati tra porti situati sul loro territorio qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) la società esercente i servizi di linea di cui sopra redige e tiene aggiornata una lista delle navi interessate e la trasmette all'autorità competente interessata;

b) per ciascun viaggio effettuato, le informazioni previste all'allegato I, punto 1, sono tenute a disposizione dell'autorità competente a domanda di questa; la società deve instaurare un sistema interno atto a garantire 24 ore su 24 e immediatamente dopo aver ricevuto la richiesta, la trasmissione elettronica delle suddette informazioni all'autorità competente in conformità del disposto

dell'articolo 4, paragrafo 1;

c) ogni modifica dell'orario previsto di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, pari o superiore a sei ore, è notificata al porto di arrivo in conformità dell'articolo 4;

d) le esenzioni sono concesse unicamente a determinate navi destinate a un servizio specifico;

e) un servizio può essere considerato di linea soltanto se ne è previsto l'esercizio per almeno un mese;

f) le esenzioni ai requisiti di cui all'articolo 4 sono limitate ai viaggi di durata massima prevista inferiore a 12 ore.

2. Quando un servizio di linea internazionale è effettuato tra due o più Stati, di cui almeno uno sia uno Stato membro, ciascuno degli Stati membri interessati può chiedere agli altri Stati membri che a tale servizio venga concessa un'esenzione. Tutti gli Stati membri interessati, compresi gli Stati rivieraschi, cooperano per concedere un'esenzione al servizio in questione secondo le modalità indicate al paragrafo 1

3. Gli Stati membri verificano periodicamente che le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 siano soddisfatte. Quando una di queste condizioni non sia più soddisfatta, gli Stati membri revocano immediatamente il beneficio dell'esenzione alla compagnia interessata.

4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco delle compagnie e delle navi esentate in applicazione del presente articolo, unitamente a tutti gli aggiornamenti dell'elenco.

Motivazione

L'articolo 4 della direttiva stabilisce l'obbligo per le navi dirette a un porto di uno Stato membro di comunicare i dati previsti all'allegato I, punto 1, della direttiva al porto prima di entrarvi. L'onere costituito da tale obbligo per le navi che effettuano servizi di linea all'interno di uno Stato membro è eccessivo. L'obbligo imposto alle autorità portuali di riversare le notifiche di ingresso nei porti di navi in servizio di linea nel sistema nazionale di monitoraggio del trasporto marittimo per il successivo inoltro al sistema comunitario di monitoraggio è irragionevole.

Emendamento 30

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 3 bis (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 6 ter (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(3 bis) È inserito il seguente articolo 6 ter:

“Articolo 6 ter

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

1. Qualsivoglia nave impegnata in traversate internazionali che faccia scalo nel porto di uno Stato membro dovrà essere dotata di un sistema LRIT in ottemperanza con la regola 19, capitolo V della Convenzione SOLAS, nonché con gli standard operativi e le esigenze funzionali adottati dall'IMO.

In cooperazione con gli Stati membri, la Commissione stabilirà le modalità e i requisiti necessari per l'installazione del sistema LRIT a bordo delle navi operanti nelle acque comprese all'interno dell'area di copertura delle stazioni fisse dell'AIS degli Stati membri, in ottemperanza con la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 28, paragrafo 2, proponendo all'IMO tutte le misure che ritenga appropriate.

2. Gli Stati membri e la Commissione dovranno collaborare al fine di istituire un centro europeo di dati LRIT incaricato di elaborare le informazioni derivanti dall'identificazione e il tracciamento a lungo raggio.

Il centro europeo di dati LRIT dovrà essere considerato parte integrante del sistema europeo di scambio e informazione marittimo SafeSeaNet. I costi legati alla modifica di elementi nazionali di SafeSeaNet al fine di includere le informazioni di tipo LRIT saranno sostenuti dagli Stati membri.

Gli Stati membri stabiliranno e manterranno un contatto con il centro europeo di dati LRIT.

3. La Commissione determinerà la politica e i principi necessari per l'accesso alle informazioni presenti nel centro europeo di dati LRIT, in ottemperanza alla procedura di regolamentazione con controllo della quale all'articolo 28, paragrafo 2.

Motivazione

Nuova presentazione dell'emendamento 59 PE, prima lettura, con alcune modifiche al fine di inserire i nuovi sviluppi. Obiettivo di quanto sopra è l'adozione da parte della legislazione comunitaria dei progressi ottenuti in sede IMO in materia di LRIT.

Emendamento 31

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 12- paragrafo 1 – parte introduttiva

Posizione comune del Consiglio

Le merci pericolose o inquinanti *possono essere consegnate per il trasporto o accettate a bordo di una nave*, indipendentemente dalle dimensioni di questa, in un porto di uno Stato membro *soltanto* se *al comandante o all'esercente*

Emendamento

Lo spedizioniere/caricatore che consegna* merci pericolose o inquinanti per il trasporto in un porto di uno Stato membro *deve fornire* al comandante o all'esercente *della nave, indipendentemente dalle dimensioni di questa, prima che le merci

è pervenuta una dichiarazione contenente le seguenti informazioni:

siano accettate a bordo, una dichiarazione contenente le seguenti informazioni:

Motivazione

Emendamento 25 PE, prima lettura. Risulta imprescindibile specificare che lo spedizioniere/caricatore è il primo responsabile della trasmissione delle corrette informazioni relative al carico al capitano o all'esercente della nave.

Emendamento 32

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 12- paragrafo 1 – lettera b)

Posizione comune del Consiglio

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;

Emendamento

b) per le sostanze di cui all'allegato I della Convenzione MARPOL, la scheda dei dati di sicurezza con specifica delle caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti, ***se di applicazione***, 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 IMO MSC. 150 (77)***;

Motivazione

Emendamento 26 PE, prima lettura (leggermente modificato). È opportuno garantire che i dati corrispondano a quanto convenuto al riguardo in sede IMO.

Emendamento 33

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 12 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Dopo la lettera c) è inserito il seguente nuovo paragrafo 1 bis:

“1 bis. Le navi provenienti da un porto all'esterno della Comunità che si siano fermate in un porto o in un punto di attracco compreso all'interno delle acque territoriali di uno Stato membro e che trasportino o merci pericolose o inquinanti, dovranno fornire una dichiarazione dello spedizioniere/caricatore contenente le informazioni seguenti:

a) le informazioni di cui all'allegato I, parte 3;

b) le informazioni richieste secondo quanto al paragrafo 1, lettere (b) e (c) del presente articolo.”

Motivazione

Emendamento 27 PE, prima lettura. Lo spedizioniere/caricatore dovrà fornire al capitano o all'esercente della nave un documento informativo riportante le caratteristiche fisico-chimiche e le viscosità degli oli minerali da trasportare. Dalle consultazioni con il settore risulta che queste informazioni sono particolarmente importanti qualora la nave incontri un problema. Per tali motivi il relatore chiede che anche le navi provenienti da un porto extracomunitario e dirette verso un porto europeo dispongano di queste informazioni.

Emendamento 34

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 12 – paragrafo 1 – parte finale

Posizione comune del Consiglio

Lo spedizioniere/caricatore è tenuto a ***fornire al capitano o all'esercente tale dichiarazione*** e a fare in modo che il carico consegnato per il trasporto corrisponda effettivamente a quello dichiarato conformemente al ***primo comma***.”.

Emendamento

Le ultime parole dell'articolo 12 paragrafo 1 sono riformulate in un paragrafo 1 ter indipendente come di seguito indicato:

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.”.

Motivazione

Emendamento 28 PE, prima lettura. Dovrà inoltre deve essere chiaro che il comandante o l'esercente non possono essere considerati responsabili, se lo spedizioniere/caricatore "sottoqualifica" il carico e trasmette informazioni inaccurate o fuorvianti. L'ultimo comma deve divenire un paragrafo distinto dell'articolo 12, considerando quanto presente nei due paragrafi precedenti.

Emendamento 35

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 4 bis (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 14 - paragrafo 2 – lettera c)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(4 bis) L'articolo 14, paragrafo 2, lettera c) è sostituito dal seguente testo:

“c) Ogni Stato membro deve essere in grado di trasmettere senza indugio 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. Ciò non deve portare alla richiesta sistematica, da parte degli Stati membri, di informazioni sulle navi e il loro carico per fini diversi dalla sicurezza della navigazione o dalla protezione dell'ambiente marino.”

Motivazione

Emendamento 64 PE, prima lettura (leggermente modificato). Vi è una certa mancanza di chiarezza per quanto concerne l'applicazione di questo articolo dell'attuale direttiva 2002/59/CE. Con l'emendamento il relatore intende indicare chiaramente che l'obiettivo non è quello di imporre alla nave di comunicare sistematicamente queste informazioni: ciò è necessario solo quando la situazione lo richiede. In merito si rimanda inoltre all'emendamento 3.

Emendamento 36

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 16 – paragrafo 1 – lettera d

Posizione comune del Consiglio

d) le navi che non hanno notificato o non hanno i certificati di assicurazione o di garanzia finanziaria ***ai sensi della normativa comunitaria*** e delle norme internazionali;

Emendamenti

d) le navi che non hanno notificato o non hanno i certificati di assicurazione o di garanzia finanziaria ***ai sensi della presente direttiva*** e delle norme internazionali;

Motivazione

Il Consiglio ha eliminato il riferimento alla succitata proposta per la direttiva COM(2005)0593 e COM(2007)0674 poiché non appoggia tale proposta. Il Parlamento europeo è parte richiedente per tale direttiva. Si auspica pertanto il mantenimento nel testo del riferimento alla proposta.

Emendamento 37

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 6

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 18 bis - paragrafo 1 – lettera b

Posizione comune del Consiglio

b) possono chiedere, fatti salvi il dovere di assistenza alle navi che la necessitano e gli altri obblighi derivanti dalle norme internazionali competenti, 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 siano conformi ai requisiti di resistenza e di potenza commensurate alla situazione dei ghiacci nella zona interessata.

Emendamento

b) possono chiedere, fatti salvi il dovere di assistenza alle navi che la necessitano e gli altri obblighi derivanti dalle norme internazionali competenti, 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, ***dietro presentazione della documentazione specifica***, siano conformi ai requisiti di resistenza e di potenza commensurate alla situazione dei ghiacci nella zona interessata.

Motivazione

Emendamento 30 PE, prima lettura. Alle autorità non dovrebbe essere permesso di impedire alle navi di entrare o di uscire dai porti sulla base di un giudizio arbitrario. La documentazione dovrebbe essere sufficiente a garantirlo.

Emendamento 38

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 19 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

All'articolo 19 è aggiunto il seguente paragrafo 3 bis:

3 bis. In ottemperanza alla legislazione nazionale, gli Stati membri rispettano le principali decisioni di cui alle direttive IMO 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.

Motivazione

Emendamento 35 PE, prima lettura (leggermente modificato). Tali direttive sono state messe a punto a seguito della crescente criminalizzazione dei comandanti e degli equipaggi delle navi. Sia nel caso dell'Erika sia in quello della Prestige il comandante era stato arrestato senza che la sua responsabilità fosse stata accertata. Il timore dell'arresto in caso di incidente in mare induce talora i comandanti a portare la nave danneggiata nelle acque di un altro Stato membro, con conseguente rischio di aggravamento dei danni alla nave stessa.

Emendamento 39

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 7 bis (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 19 bis (nuovo)

(7 bis) È inserito il seguente articolo 19 bis:

“Articolo 19 bis

Autorità competente per l'accoglienza di navi che necessitano di assistenza:

1. Ciascuno Stato membro designa 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 risponde della gestione e dell'esecuzione dei piani di cui all'articolo 20 bis.

3. 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”.

Motivazione

Emendamenti 31, 32 e 33 PE, prima lettura. Con tale emendamento il relatore desidera specificare quali criteri dovrà rispettare l'autorità competente in riferimento all'indipendenza della stessa e, soprattutto, oltre alle decisioni relative all'accoglienza di una nave in un luogo di rifugio, quali siano gli altri compiti di tale autorità competente. La maggior parte di tali compiti sono indicati in un elenco non esaustivo di cui all'allegato IV dell'attuale direttiva di monitoraggio 2002/59/CE. Il relatore ritiene auspicabile che tale elenco sia inserito nel presente articolo.

Emendamento 40

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 - paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

1. *L'accoglienza nei luoghi di rifugio di una nave che necessita di assistenza o il diniego* è oggetto di una valutazione preventiva della situazione effettuata secondo il piano di cui all'articolo 20 bis **e di una decisione presa da un'autorità competente.**

Emendamento

1. *L'autorità, così come indicato nell'articolo 19bis, avrà la competenza per decidere in merito all'accoglienza di una nave 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 evitare o limitare il rischio generato dalla situazione.*

Motivazione

Il relatore ritiene che in tutti i casi in cui i rischi e i danni possono essere limitati autorizzando la nave a entrare in un luogo di rifugio l'autorizzazione vada concessa. In un numero limitato di casi, tuttavia, ad esempio ove vi sia un rischio di esplosione, le conseguenze di una deflagrazione per l'uomo e l'ambiente possono essere molto meno gravi in alto mare che non in un luogo di rifugio. Per tale motivo non si deve dare per scontato che l'accoglienza in un luogo di rifugio rappresenti automaticamente la migliore soluzione.

Emendamento 41

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2004/49/CE

Articolo 20 bis - paragrafo 1

Posizione comune del Consiglio

1. Gli Stati membri stabiliscono piani per rispondere ai rischi creati dalle navi che necessitano di assistenza che si trovano

Emendamento

1. Gli Stati membri stabiliscono piani per rispondere ai rischi creati dalle navi che necessitano di assistenza che si trovano

nelle acque poste sotto la loro
giurisdizione;

nelle acque poste sotto la *loro*
giurisdizione, ***così da provvedere
all'accoglienza delle navi e alla protezione
delle vite umane;***

Motivazione

Emendamento 36 PE, prima lettura.

Emendamento 42

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 bis - paragrafo 2 – lettera c

Posizione comune del Consiglio

c) informazioni sul litorale degli Stati
membri ***che facilitino la valutazione
riguardo a una nave che necessita di
assistenza in un*** luogo di rifugio, inclusa la
descrizione dei fattori ambientali,
economici e sociali e delle condizioni
naturali;

Emendamento

c) informazioni sul litorale degli Stati
membri ***e qualsivoglia altro elemento che
faciliti una rapida valutazione e il
processo decisionale in merito alla
possibilità di consentire l'accesso a*** un
luogo di rifugio, ***in riferimento
all'accoglienza di una nave che necessità
di assistenza,*** inclusa la descrizione dei
fattori ambientali, economici e sociali e
delle condizioni naturali;

Motivazione

Il Consiglio ha modificato il testo della Commissione. Con il presente emendamento il relatore desidera chiarire ulteriormente il testo. Deve infatti essere posta in essere una valutazione certa del litorale, affinché la scelta di un determinato luogo di rifugio possa essere effettivamente adottata in breve tempo. Le informazioni sul litorale non sono di per sé sufficienti.

Emendamento 43

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 bis - paragrafo 3 – comma 1

Posizione comune del Consiglio

3. Gli Stati membri pubblicano il nome dell'autorità competente di cui all'articolo **20, paragrafo 1**, e delle autorità designate per la ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme.

Emendamento

3. Gli Stati membri pubblicano il nome dell'autorità competente di cui all'articolo **19 bis**, e delle autorità designate per la ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme, **nonché i loro recapiti**.

Motivazione

Il presente emendamento ripristina in parte il testo originale della Commissione e deriva direttamente dall'emendamento 32.

Emendamento 44

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9 bis (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 ter (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

9 bis) È inserito l'articolo seguente:

"Articolo 20 ter

Regime di responsabilità civile e garanzia finanziaria

Ciascuno Stato membro determina il regime di responsabilità civile degli armatori e provvede a che il diritto dell'armatore di limitare la propria responsabilità civile sia disciplinato da tutte le disposizioni della convenzione del 1996.

Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni armatore di una nave battente la sua bandiera costituisca una garanzia finanziaria per la responsabilità civile conforme al massimale determinato in base alla convenzione del 1996.

Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni armatore di una nave battente bandiera di un paese terzo

costituisca una garanzia finanziaria a norma del primo comma, qualora la nave entri nella sua zona economica esclusiva o in una zona equivalente. La garanzia finanziaria dev'essere valida almeno per tre mesi dalla data da cui è richiesta."

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma della articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 45

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9 ter (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 quater (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

9 ter) È inserito l'articolo seguente:

"Articolo 20 quater

Garanzia finanziaria contro il rischio di abbandono dei marittimi

Ciascuno Stato membro provvede affinché ogni armatore di una nave battente la sua bandiera costituisca una garanzia finanziaria al fine di tutelare i marittimi impiegati a qualsiasi titolo a bordo della nave contro il rischio d'abbandono in conformità con la risoluzione A.930(22) dell'OMI.

Ciascuno Stato membro provvede

affinché ogni armatore di una nave battente bandiera di un paese terzo costituisca una garanzia finanziaria ai sensi del primo comma, qualora la nave entri in un porto o in un terminale marittimo soggetto alla sua giurisdizione o getti l'ancora in una zona soggetta alla sua giurisdizione.

Gli Stati membri provvedono affinché il sistema di garanzia finanziaria contro il rischio di abbandono dei marittimi sia accessibile a norma della risoluzione A.930(22) dell'OMI. "

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma della articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 46

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9 quater (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 quinquies (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

9 quater) È inserito l'articolo seguente:

"Articolo 20 quinquies

Certificato di garanzia finanziaria

1. L'esistenza e la validità delle garanzie finanziarie di cui agli articoli 20 ter e 20 quater devono essere attestate da uno o più certificati.

2. Le autorità competenti degli Stati membri rilasciano i certificati dopo aver accertato che l'armatore adempie le prescrizioni della presente direttiva. Le autorità competenti dovranno altresì tener presente, in sede di rilascio del certificato, se l'ente garante dispone di una presenza commerciale in seno all'Unione europea.

Quando la nave è immatricolata in uno Stato membro, i certificati sono rilasciati o vidimati dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione della nave.

Quando la nave è immatricolata in un paese terzo, i certificati possono essere rilasciati o vidimati dall'autorità competente di qualsiasi Stato membro.

3. Le disposizioni disciplinanti il rilascio e la validità dei certificati, ed in particolare i criteri e le modalità della loro attribuzione, nonché i provvedimenti riguardanti i prestatori delle garanzie finanziarie sono determinati dalla Commissione. I provvedimenti volti a modificare o anche integrare elementi non essenziali della presente direttiva sono adottati in conformità della procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 28, paragrafo 2.

4. I certificati devono recare le informazioni seguenti:

- a) nome della nave e porto di immatricolazione;*
- b) nome e luogo della sede principale dell'armatore;*
- c) tipo di garanzia;*
- d) nome e sede principale dell'assicuratore o di altro prestatore di garanzia e, se del caso, la sede presso la quale l'assicurazione o la garanzia è stata costituita;*
- e) periodo di validità del certificato, che non deve superare il periodo di validità*

dell'assicurazione o della garanzia.

5. I certificati sono redatti nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato in cui sono rilasciati. Se la lingua impiegata non è né l'inglese né il francese, il testo deve contenere una traduzione in una di queste due lingue."

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma della articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 47

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9 quinquies (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 sexies (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

9 quinquies) È inserito l'articolo seguente:

"Articolo 20 sexies

Notifica del certificato di garanzia finanziaria

1. Il certificato deve restare a bordo della nave ed una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro d'immatricolazione della nave oppure, se la nave non è immatricolata in uno Stato membro, presso l'autorità dello Stato che ha rilasciato o vidimato il certificato. L'autorità interessata trasmette copia del

fascicolo di certificazione all'ufficio comunitario previsto all'articolo 20 decies affinché questo la alleghi al registro.

2. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che, nei casi indicati dall'articolo 20 ter, entri nella zona economica esclusiva o nella zona equivalente di un determinato Stato membro comunica alle autorità di tale Stato che il certificato di garanzia finanziaria si trova a bordo della nave.

3. L'armatore, l'agente o il comandante di una nave che sia diretta verso un porto o un terminale in mare soggetto alla giurisdizione di un determinato Stato membro o che intenda gettare l'ancora in una zona soggetta alla giurisdizione di un determinato Stato membro nei casi di cui all'articolo 20 quater, comunica alle autorità di tale Stato che il certificato di garanzia finanziaria si trova a bordo della nave.

4. Le autorità competenti degli Stati membri devono essere in grado di trasmettersi le informazioni previste dal paragrafo 1 attraverso il sistema comunitario di scambio di informazioni marittime SafeSeaNet."

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma della articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 48

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9 sexies (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 septies (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

9 sexies) È inserito l'articolo seguente:

"Articolo 20 septies

Sanzioni

Gli Stati membri vegliano al rispetto delle norme enunciate nella prima direttiva e stabiliscono sanzioni per la violazione di tali norme. Le sanzioni in questione devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive."

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma della articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 49

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9 septies (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 octies (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

9 septies) È inserito l'articolo seguente:

"Articolo 20 octies

***Riconoscimento reciproco dei certificati di
garanzia finanziaria da parte degli Stati
membri***

***Ciascuno Stato membro riconosce i
certificati rilasciati o vidimati da un altro
Stato membro in applicazione
dell'articolo 20 quinquies per tutti gli
scopi contemplati dalla presente direttiva
e li considera equivalenti ai certificati da
esso rilasciati e vidimati, anche quando si
tratti di navi non immatricolate in uno
Stato membro.***

***Ciascuno Stato membro può sollecitare in
qualsiasi momento un'interlocuzione con
lo Stato che ha rilasciato o vidimato il
certificato, se ritiene che l'assicuratore o
il garante indicato sul certificato non sia
finanziariamente in grado di fare fronte
agli obblighi previsti dalla presente
direttiva."***

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma dell'articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 50

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9 octies (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 nonies (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

9 octies) È inserito l'articolo seguente:

"Articolo 20 nonies

***Azione diretta contro il prestatore della
garanzia finanziaria per la responsabilità
civile***

***Ogni domanda di risarcimento dei danni
provocati dalla nave può essere rivolta
direttamente al soggetto che ha prestato la
garanzia finanziaria per la responsabilità
civile dell'armatore.***

***Il prestatore della garanzia finanziaria
può avvalersi delle stesse eccezioni che
potrebbe opporre l'armatore, ad
esclusione delle eccezioni basate sul
fallimento o su altra procedura
concorsuale dell'armatore.***

***Il prestatore della garanzia finanziaria
può parimenti eccepire che i danni
derivano dal dolo dell'armatore. Non può
tuttavia far valere eccezioni che avrebbe
potuto proporre nell'ambito di azioni
intentate nei suoi confronti dall'armatore.***

***Il prestatore della garanzia finanziaria ha
in ogni caso la facoltà di chiamare in
giudizio l'armatore."***

Motivazione

***Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle
navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due
elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra
loro collegate.***

***A norma della articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento
punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la
prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del
24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.***

Emendamento 51

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9 nonies (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 decies (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

9 nonies) È inserito l'articolo seguente:

"Articolo 20 decies

Ufficio comunitario

**È istituito un ufficio comunitario
incaricato di tenere un registro esaustivo
dei certificati di garanzia rilasciati, di
controllarne e aggiornarne la validità,
nonché di verificare la realtà delle
garanzie finanziarie registrate da paesi
terzi."**

Motivazione

Le proposte della Commissione in merito al sistema di comunitario di monitoraggio delle navi e relative alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie degli armatori sono due elementi del "terzo pacchetto sicurezza marittima" e costituiscono un insieme di proposte tra loro collegate.

A norma dell'articolo 62, paragrafo 2, del regolamento del Parlamento, l'emendamento punta a tenere in conto la nuova situazione giuridica, nei termini in cui si è profilata dopo la prima lettura, segnatamente la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 giugno 2008 sulla causa C-188/07.

Emendamento 52

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9 bis (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 undecies (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(9 bis) E' inserito il seguente articolo 20

undecies, paragrafi 1 e 2:

“Articolo 20 undecies

Assicurazioni finanziarie e compensazioni

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 della presente direttiva, 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.

Motivazione

Emendamento 39 e 40 PE, prima lettura. Il Consiglio ha eliminato completamente l'articolo 20 ter relativo alle assicurazioni finanziarie e gli emendamenti del Parlamento europeo in materia. Il relatore ha reintrodotto nuovamente l'articolo 20 ter modificato, sottolineando al contempo che l'assenza di un'assicurazione non può comportare il rifiuto al soccorso o all'accoglienza di una nave che necessita assistenza. Uno Stato membro può in ogni caso richiedere un certificato o un attestato di assicurazione a completamento del dossier, ma ciò non potrà ritardare in alcun modo le operazioni di soccorso, il salvataggio di vite umane e/o i tentativi di evitare un disastro naturale.

Emendamento 53

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 9 ter (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 20 duodecies (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(9 bis) E' inserito il seguente articolo 20

duodecies, paragrafo 3:

“Articolo 20 duodecies

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 1, qualora tali costi e danni non siano rimborsati in tempi ragionevoli dal proprietario o dall'esercente della nave conformemente alle disposizioni della presente direttiva e ai meccanismi internazionali di compensazione esistenti.”

Motivazione

Emendamento 41 PE, prima lettura. Il relatore ha nuovamente inserito l'articolo 20 ter, così come previamente modificato dal Parlamento in prima lettura. L'accoglienza di una nave può comportare danni e spese per un porto. Il Parlamento ha chiesto a più riprese l'introduzione di un sistema di compensazione per i porti e i luoghi di rifugio. In determinati casi i fondi e le convenzioni esistenti (la maggior parte dei quali non sono ancora in vigore) non compensano le perdite economiche di un porto. Per questi casi eccezionali il relatore auspica un regime di compensazione.

Emendamento 54

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 10

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 22 bis - paragrafo 3

Posizione comune del Consiglio

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 SafeSeaNet. La Commissione garantisce l'operatività 24 ore su 24 del SafeSeaNet”.

Emendamento

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 SafeSeaNet. La Commissione garantisce l'operatività 24 ore su 24 del SafeSeaNet. ***I principi di base del SafeSeaNet sono riportati nell'Allegato III”.***

Motivazione

Emendamento 58 PE, prima lettura (versione modificata). A seguito di consultazioni, si ritiene preferibile non emendare la definizione di SafeSeaNet (cfr. emendamento 58), ma l'articolo 22 bis. I principi del SafeSeaNet saranno riportati nell'Allegato III. Suddetto Allegato III è ancora in attesa di elaborazione mediante consultazione con la Commissione.

Emendamento

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 10

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 22 bis – paragrafo 3 bis (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Nell'articolo 22 bis è introdotto il seguente nuovo paragrafo 3 bis:

“Paragrafo 3 bis

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 con il sistema SafeSeaNet".

Motivazione

Emendamento 42 PE, prima lettura.

Emendamento 56

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 12 bis (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 24 – paragrafi 1 bis (nuovo) e 1 ter (nuovo)

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

(12 bis) All'articolo 24 sono aggiunti i seguenti paragrafi 1 bis e 1 ter:

“1 bis. Gli Stati membri, in ottemperanza alla propria legislazione nazionale, dovranno accertarsi che la pubblicazione di dati AIS e LRIT trasmessi dalle navi non comporti un rischio per la sicurezza, la tutela o la protezione dell'ambiente, o possa influenzare la concorrenza fra gli operatori del settore marittimo. In particolare, non potranno autorizzare la diffusione pubblica di informazioni riguardanti le caratteristiche specifiche del carico o delle persone a bordo, fatto salvo nel caso di esplicito consenso da parte del capitano o dell'esercente della nave.

1 ter. La Commissione indagherà in merito a eventuali problemi relativi alla sicurezza delle informazioni e delle reti che possano essere associati a misure adottate ai sensi della presente direttiva e, in particolare, degli articoli 6, 6 bis, 14 e 22 bis di cui sopra, proponendo qualsivoglia emendamento ritenga appropriato all'allegato III per il miglioramento della sicurezza della rete.”

Motivazione

Emendamenti 66 e 49 PE, prima lettura (modificati). La presente direttiva, e in particolare le decisioni relative all'AIS e al SafeSeaNet, hanno suscitato nelle parti interessate diversi dubbi in merito alla riservatezza. Suddette parti temono infatti che le informazioni scambiate all'interno di tali reti non siano sufficientemente tutelate contro abusi commerciali e spionaggio industriale. Risulta pertanto fondamentale che gli Stati membri adottino le misure necessarie per contrastare eventuali abusi di tali informazioni.

Emendamento 57

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 12 ter (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Articolo 27

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

L'articolo 27 è sostituito dal seguente testo:

Procedura di modifica

1. Le definizioni di cui all'articolo 3, i riferimenti agli strumenti della Comunità e dell'IMO, nonché agli allegati possono essere modificati ai sensi della procedura di regolamentazione con controllo definita nell'articolo 28, paragrafo 2, al fine di allineare gli stessi con la normativa comunitaria o internazionale, così come adottata, modificata o applicata, fintanto che suddetti emendamenti non amplino la portata della presente direttiva.

2. Inoltre, gli allegati I, III e IV della presente direttiva, alla luce di quanto si evince grazie alla direttiva stessa, sono modificati ai sensi della procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 28, paragrafo 2, unicamente tuttavia qualora tali modifiche non comportino un ampliamento del campo di applicazione della presente direttiva.

Motivazione

Le modifiche degli allegati alla luce di quanto evinto devono essere eseguite in ottemperanza

alla nuova procedura di controllo, affinché il Parlamento vi si possa opporre qualora lo ritenga necessario.

Emendamento 58

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 1 – punto 13 bis (nuovo)

Direttiva 2002/59/CE

Allegato I - paragrafo 4 – lettera x

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

Nell'allegato I, la lettera x del paragrafo 4 è sostituita come segue:

“- X. Informazioni varie:

- caratteristiche e quantitativo stimato del combustibile “bunker” per le navi che lo trasportano,

- status di navigazione”.

Emendamento 59

Posizione comune del Consiglio – atto modificativo

Articolo 2 – punto 1

Posizione comune del Consiglio

Emendamento

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.

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [**12 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva**]. Essi **trasmettono** immediatamente alla Commissione il testo di **tali** disposizioni **nonché una tabella di corrispondenza fra tali norme e la presente direttiva**.

Motivazione

Come originariamente proposto dalla Commissione, gli Stati membri dovrebbero avere precipuo obbligo di stilare delle tabelle di corrispondenza che indichino esattamente mediante quale disposizione ognuno dei requisiti di cui alla direttiva è recepito dalla legislazione nazionale. Suddette tabelle sono necessarie al fine di consentire alla Commissione di verificare pienamente il corretto recepimento della direttiva, nonché la sua effettiva adozione da parte degli Stati membri.

MOTIVAZIONE

Introduzione

I disastri dell'Erika (dicembre 1999) e del Prestige (novembre 2002) hanno dolorosamente dimostrato l'inadeguatezza della politica europea e dell'approccio degli Stati membri in caso di incidente marittimo.

Negli ultimi anni la Commissione, il Consiglio e il Parlamento europeo si sono impegnati a fondo per rafforzare la politica in materia di sicurezza marittima. In meno di tre anni sono stati approvati due pacchetti di misure.

Il 23 novembre 2005 la Commissione ha approvato un terzo pacchetto contenente sette misure. La revisione della direttiva sul monitoraggio è una delle sette parti che lo costituiscono. Prima di entrare nel merito della proposta, il relatore presenta di seguito una breve ricapitolazione delle azioni che hanno preceduto la proposta attuale di modifica.

La prima direttiva sul monitoraggio è stata elaborata in seguito all'incidente della petroliera Erika, avvenuto nel dicembre 1999 al largo delle coste francesi. Poiché l'Erika ha incontrato problemi nell'accoglienza in un porto di rifugio, la Commissione ha deciso che dovesse essere elaborata una politica europea sui porti di rifugio, nonché un sistema per seguire con maggiore efficacia le navi che costeggiano i nostri litorali.

Nel dibattito riguardante la direttiva sul monitoraggio, il relatore ha difeso *in primo luogo* il principio dell'assicurazione obbligatoria per le navi e, *in secondo luogo*, un sistema di compensazione per il rimborso delle spese sostenute e il risarcimento di eventuali danni causati a un porto che accoglie una nave in pericolo. All'epoca sembrava prematuro proporre misure legislative in materia. È stato deciso tuttavia di prendere in esame entrambe le proposte. La direttiva è stata definitivamente approvata il 27 giugno 2002, sotto la presidenza spagnola. Gli Stati membri erano tenuti a recepire le misure entro il febbraio 2004.

Appena sei mesi dopo l'approvazione da parte del Consiglio del quadro giuridico riguardante l'accoglienza di navi in pericolo, si verificava il disastro della Prestige (novembre 2002). Nonostante le disposizioni giuridiche appena approvate, le autorità spagnole hanno inviato la nave in alto mare: 77 000 tonnellate di petrolio greggio hanno inquinato soprattutto le coste spagnole.

In seguito a questo disastro ambientale gli Stati membri hanno deciso di anticipare le date di presentazione dei progetti di accoglienza delle navi in pericolo. Il Parlamento europeo ha deciso di istituire una commissione provvisoria per il miglioramento della sicurezza marittima (MARE). Risultato di tutto ciò è stata una risoluzione del 21 aprile 2004 nella quale il Parlamento ha chiesto, fra l'altro:

- che le norme esistenti che disciplinano l'accoglienza di navi in pericolo fossero pienamente recepite dagli Stati membri;
- che ogni Stato membro stabilisse una chiara struttura decisionale e di comando per i casi di emergenza marittima e un'autorità indipendente che avesse i poteri e le

competenze per prendere le decisioni necessarie, in particolare per quanto riguarda la scelta e l'assegnazione obbligatoria di un ormeggio o di un porto in caso di emergenza;

- che la Commissione presentasse il prima possibile proposte relative a un compenso finanziario per i luoghi di rifugio;
- che la Commissione studiasse la possibilità di introdurre un'assicurazione obbligatoria per le imbarcazioni che navigano nelle acque europee.

Il 23 novembre 2005 la **Commissione** ha approvato **la proposta** che modifica la direttiva 2002/59/CE. Si è tenuto conto delle richieste del Parlamento europeo, del Consiglio, della Commissione e delle varie parti interessate sotto diversi aspetti:

- inasprimento della politica in materia di accoglienza di navi in pericolo;
- designazione da parte degli Stati membri di un'autorità indipendente e competente in materia di accoglienza di navi in pericolo;
- provvedimenti da adottare in caso di deriva dei ghiacci;
- trattamento da riservare alle navi non assicurate;
- sviluppo di SafeSeaNet, un sistema europeo per lo scambio di informazioni marittime.

Sono state inoltre presentate alcune nuove proposte:

- utilizzo obbligatorio del sistema di identificazione automatica (AIS) per i pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri;
- inasprimento dell'obbligo di informazione da parte degli spedizionieri/caricatori.

In prima lettura, il Parlamento europeo ha appoggiato pienamente la proposta della Commissione. Gli emendamenti del Parlamento europeo avevano quale unico obiettivo un'ulteriore chiarificazione della proposta della Commissione e la valorizzazione di alcuni principi, fra i quali, in particolare:

- l'indipendenza, la perizia e i compiti dell'autorità competente per l'assistenza delle navi in pericolo;
- l'approvazione delle direttive IMO per l'equo trattamento dei capitani e dell'equipaggio in caso di sinistro;
- l'accoglienza di navi non assicurate in luoghi di rifugio; le navi sprovviste di assicurazione devono essere considerate sospette. L'assenza di un'assicurazione, tuttavia, non può comportare il diniego dell'accoglienza di una nave in un luogo di rifugio;
- gli obblighi di informazione per lo spedizioniere/caricatore validi per ogni nave che attracca in un porto europeo; si considera compito e responsabilità dello spedizioniere/caricatore la fornitura delle informazioni corrette;
- un sistema di compensazione per i porti e i luoghi di rifugio per tutti i casi non coperti dalle convenzioni internazionali vigenti;
- la rilevanza della riservatezza dei dati di AIS e SafeSeaNet, che richiede ulteriori studi al fine di migliorarne la tutela contro eventuali abusi.

In merito a un punto il Parlamento europeo ha richiesto una mitigazione, nello specifico in relazione all'installazione del sistema AIS per i pescherecci. Il Parlamento non riteneva necessario l'utilizzo del sistema AIS per imbarcazioni al di sotto dei 24 metri e ha richiesto una revisione del calendario previsto, oltre a garanzie in materia di riservatezza e utilizzo dei

dati AIS per scopi non direttamente attinenti alla sicurezza.

Valutazione della posizione comune del Consiglio

Durante il Consiglio Trasporti dell'8 e 9 giugno 2006 il Consiglio ha approvato un "approccio generale" alla proposta in oggetto, la quale, per quanto concerne il contenuto, comprendeva tutti gli elementi che sono ora presenti nella posizione comune del Consiglio. Il 25 aprile 2007 il Parlamento europeo ha approvato in prima lettura il parere del Consiglio. Il Consiglio non ha tuttavia mai preso in considerazione il punto di vista del Parlamento europeo. Il risultato è pertanto proporzionale. Il Consiglio ha accettato solo cinque emendamenti proposti dal Parlamento europeo.

Proposte del relatore in seconda lettura

Il relatore è persuaso che la proposta originaria della Commissione, completata dagli emendamenti del Parlamento in prima lettura, costituisca una buona base per migliorare ulteriormente la politica europea in materia di assistenza delle navi in pericolo. Considerando che il Consiglio non ha approfondito la posizione del Parlamento in prima lettura, nonché la sua eliminazione di alcune proposte della Commissione, il relatore suggerisce di tornare quasi completamente alla posizione del Parlamento europeo in prima lettura.

- Presenza di un'autorità competente e indipendente

La presenza di un'autorità competente e indipendente per l'assistenza di navi in difficoltà è sempre stato un desiderio pressante del Parlamento, in questo pienamente sostenuto dalla Commissione europea. Osservando il susseguirsi di disastri e di tragedie sfiorate, si è giunti alla conclusione che troppo spesso si perde tempo prezioso poiché non è chiaro chi sia competente nei vari campi, oppure perché gli incaricati delle decisioni devono fare affidamento sulle capacità di una squadra che spesso deve essere riunita ad hoc.

Le decisioni del Consiglio in materia sono vaghe e non possono in alcun modo migliorare praticamente la situazione.

Gli emendamenti proposti dal relatore non richiedono agli Stati membri di modificare completamente la propria struttura interna. Devono unicamente conferire all'autorità competente l'indipendenza e la perizia (marittima) necessarie al fine di poter decidere autonomamente, in caso di sinistro, l'approccio più adeguato per evitare un disastro o limitare al massimo le sue conseguenze.

- Differenza fra “nave che necessita di assistenza” e “nave in pericolo”

La Commissione, sostenuta dal Parlamento europeo, ha utilizzato il termine “nave in pericolo”. Sulla base delle direttive IMO in materia di accoglienza di navi che necessitano di assistenza, il Consiglio ha sviluppato il concetto di “nave che necessita di assistenza”. Il relatore può concordare con il Consiglio, ma esprime il proprio disappunto per le modalità con le quali lo stesso ha definito il concetto. Nella definizione del Consiglio sembra infatti che la vita umana non sia presa in considerazione al momento di decidere se accogliere o meno una nave in difficoltà. Il collegamento con la Convenzione sui servizi di ricerca e salvataggio

in mare del 1979 (SAR), incentrata sulla protezione della vita umana, deve essere inequivocabile.

- Equo trattamento dei capitani e degli equipaggi in caso di sinistro

Il relatore desidera che gli Stati membri approvino le direttive IMO riguardanti l'equo trattamento degli equipaggi delle navi. Il Consiglio non si è espresso in merito. La criminalizzazione dell'equipaggio non giova in alcun modo alla sicurezza marittima. Per paura di essere arrestati i capitani spesso non chiedono immediatamente aiuto. Tale comportamento provoca in alcuni casi la perdita di tempo prezioso.

- Conseguenze per l'assenza di certificati di assicurazione o di garanzie finanziarie

L'assenza di prove che attestino la presenza di una garanzia finanziaria costituisce un elemento decisivo nella valutazione e nella decisione riguardanti l'accoglienza di una nave in pericolo. Potrebbero infatti sorgere problemi qualora si soccorresse una nave in difficoltà non (sufficientemente) assicurata. Non è tuttavia auspicabile accogliere in un luogo di rifugio solo le navi assicurate.

Il Consiglio ha semplicemente eliminato l'articolo 20 ter dalla proposta della Commissione. Ha inoltre omesso tutti i riferimenti alla direttiva relativa alla responsabilità finanziaria dei proprietari delle navi (COM(2005)0593 e COM(2007)0674, relazione Savary).

- Sistema di compensazione per luoghi di rifugio e porti

In taluni casi, l'accoglienza di una nave potrebbe comportare a un porto costi e danni non coperti dai fondi e dalle convenzioni attualmente in vigore. Negli ultimi anni il Parlamento ha più volte richiesto l'istituzione di un sistema che potesse fare fronte a tali situazioni. Un sistema di compensazione potrebbe infatti diminuire le resistenze dei porti a fungere da luoghi di rifugio.

- Introduzione di un sistema di identificazione automatico dei pescherecci

In prima lettura, il Parlamento ha richiesto una mitigazione sia per quanto concerne i pescherecci interessati da tale obbligo, sia per il calendario di applicazione. Il Consiglio ha accettato quanto sopra. Il presente è uno dei pochi punti dove il Consiglio si è spinto oltre la posizione del Parlamento. Il relatore si associa alla posizione del Consiglio. Da quanto si è potuto constatare, il sistema AIS è particolarmente utile per i piccoli pescherecci, giacché è proprio tale categoria di imbarcazione la più soggetta a collisioni con conseguenze fatali per l'equipaggio.

Conclusione

Nonostante l'accoglienza di una nave in difficoltà si sia rivelata un grave problema sia nel caso dell'Erika sia in quello del Prestige, il Consiglio rifiuta di chiarire ulteriormente quale sia l'autorità competente per l'adozione delle decisioni necessarie in caso di sinistro. Il relatore chiede pertanto agli Stati membri di trovare ancora una volta il coraggio istituzionale necessario affinché la politica europea in materia di sicurezza marittima possa fare finalmente

un passo avanti. Non attendiamo che un nuovo disastro del mare ci costringa ad adottare misure in tal senso.

PROCEDURA

Titolo	Sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione		
Riferimenti	05719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD)		
Prima lettura del PE – Numero P	25.4.2007	T6-0146/2007	
Proposta della Commissione	COM(2005)0589 - C6-0004/2006		
Annuncio in Aula del ricevimento della posizione comune	19.6.2008		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 19.6.2008		
Relatore(i) Nomina	Dirk Sterckx 24.6.2008		
Esame in commissione	14.7.2008	25.8.2008	4.9.2008
Approvazione	4.9.2008		
Esito della votazione finale	+: 40 -: 0 0: 0		
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Roberts Zīle		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Luigi Cocilovo, Zita Gurmai, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Vladimír Remek, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool		