



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Документ за разглеждане в заседание

A7-0064/2010

25.3.2010

*****I**
ДОКЛАД

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи в и/или напускащи пристанищата на държавите-членки на Общността и отменяща Директива 2002/6/ЕО (СОМ(2009)0011 – С6-0030/2009 – 2009/0005(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Dirk Sterckx

Легенда на използваните знаци

- * Процедура на консултация
мнозинство от подадените гласове
- **I Процедура на сътрудничество (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- **II Процедура на сътрудничество (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- *** Одобрение
мнозинство от всички членове на Парламента, освен в случаите по членове 105, 107, 161 и 300 от Договора за ЕО и член 7 от Договора за ЕС
- ***I Процедура на съвместно вземане на решение (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- ***II Процедура на съвместно вземане на решение (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- ***III Процедура на съвместно вземане на решение (трето четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на съвместния проект

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено от Комисията.)

Изменения на законодателен текст

Измененията, внесени от Парламента, се обозначават в **получер курсив**. В случай на акт за изменение, дословно възпроизведените части от съществуваща разпоредба, която Парламентът желае да измени, а Комисията не е променила, се отбелязват с **получер** шрифт. Еventуални заличавания, които засягат такива пасажи, се обозначават по следния начин: [...]. Отбелязването в *курсив* е предназначено за съответните специализирани отдели и се отнася до частите от законодателния текст, за които е предложено изменение с цел изготвяне на окончателния текст (например очевидно грешни или липсващи части в дадена езикова версия). Поправките от този вид подлежат на съгласуване между съответните служби.

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ	5
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ	28
ПРОЦЕДУРА.....	32

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи в и/или напускащи пристанищата на държавите-членки на Общността и отменяща Директива 2002/6/ЕО (СОМ(2009)0011 – С6-0030/2009 – 2009/0005(COD))

(Процедура на съвместно вземане на решение: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (СОМ(2009)0011),
 - като взе предвид член 251, параграф 2 и член 80, параграф 2 от Договора за ЕО, съгласно които предложението е внесено от Комисията (С7-0030/2009),
 - като взе предвид съобщението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета, озаглавено „Последствия от влизането в сила на Договора от Лисабон за междуинституционалните механизми за вземане на решения, които са в ход“ (СОМ(2009)0665),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 и член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
 - като взе предвид член 55 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (А7-0064/2010),
1. приема на първо четене позицията, изложена по-долу;
 2. призовава Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени изменения в своето предложение или да го замени с друг текст;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията.

Изменение 1

Предложение за директива Съображение 2

Текст, предложен от Комисията

(2) Предаването на сведенията, изисквани, при пристигането и/или

Изменение

(2) Предаването на сведенията, изисквани, при пристигането и/или

напускането на пристанищата, от Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно прилагането, по отношение на кораби, които използват пристанища на Общността или плават във водите под юрисдикцията на държавите-членки, на международните стандарти за безопасност на корабоплаването, предотвратяване на замърсяване и за условията на живот и работа на борда на корабите, Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари, Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация, и в отмяна на Директива 93/75/СЕЕ на Съвета, Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения, Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за създаване на Кодекс на Общността за режима на движение на лица през границите (Кодекс на шенгенските граници) и, по целесъобразност, международния кодекс за опасни товари по море, приет през 1960 г. от ММО заедно с приетите му и влезли в сила изменения, обхващат сведенията, изисквани от формулярите FAL. Тези формуляри не трябва да бъдат изисквани, при положение че тези сведения са налице.

напускането на пристанищата, от **Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно държавния пристанищен контрол**¹, Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари, Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация, и в отмяна на Директива 93/75/СЕЕ на Съвета, Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения, Регламент (ЕО) № 562/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за създаване на Кодекс на Общността за режима на движение на лица през границите (Кодекс на шенгенските граници) и, по целесъобразност, международния кодекс за опасни товари по море, приет през 1960 г. от ММО заедно с приетите му и влезли в сила изменения, обхващат сведенията, изисквани от формулярите FAL. Тези формуляри не трябва да бъдат изисквани, при положение че тези сведения са налице.

¹ *ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.*

Обосновка

Изменението привежда съображението в съответствие със законодателството, прието в периода от предложението на Комисията насам.

Изменение 2

Предложение за директива Съображение 2 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2а) Предвид световното измерение на морския транспорт, законодателството на Съюза трябва да вземе под внимание изискванията на ММО, за да може да бъде постигнато опростяване.

Обосновка

Морският транспорт има световен мащаб. Европейски кораби често акостират в пристанища на трети страни. Ето защо при изготвянето на настоящата директива трябва да бъдат взети под внимание изискванията, наложени от Международната морска организация.

Изменение 3

Предложение за директива Съображение 2 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2б) Постигането на европейско пространство за морски транспорт без бариери изисква тясно сътрудничество между компетентните органи в сферата на митническите служби, граничната полиция, Европол, общественото здраве и транспорта. Бариерите пред морския транспорт в Съюза във всяка от тези области следва да бъдат премахнати доколкото е възможно едновременно. За постигането на тази цел и с оглед по-нататъшното опростяване и хармонизиране, трите генерални дирекции на Комисията трябва да си сътрудничат тясно за създаването на европейско

**пространство за морски транспорт
без бариери.**

Обосновка

Това предложение за директива представлява част от едно по-голямо цяло. За да бъде постигнато европейско пространство за морски транспорт без бариери е от особено значение различните компетентни органи да работят добре заедно, а различните системи за опростяване да бъдат въведени успоредно, с оглед гарантирането на ефективното функциониране на европейското пространство за морски транспорт без бариери.

Изменение 4

**Предложение за директива
Съображение 2 в (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2в) Комисията следва да събира данни и да предоставя статистически данни относно броя на корабите, плаващи в рамките на Съюза и броя на корабите, акостиращи в пристанища или свободни зони на трети страни, тъй като понастоящем няма подобна достъпна статистика.

Обосновка

Няма статистически данни нито за броя на корабите, акостиращи единствено в пристанища на ЕС, нито за броя на корабите, акостиращи в пристанища в трети страни. А такива данни биха били много интересни. Ето защо докладчикът призовава Комисията да събира тези данни и да изготвя статистика по този въпрос.

Изменение 5

**Предложение за директива
Съображение 2 г (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2г) Комисията следва да измени Митническия кодекс на Общността, така че да позволи на компаниите за

морски транспорт да получават по един по-лесен и ефикасен начин статута на „разрешена редовна корабна линия“, както е посочено в съобщението на Комисията, с оглед изграждането на европейско пространство за морски транспорт без бариери¹. Освобождаване от административни формалности следва също да бъде разрешено въз основа на товара на кораба, а не само въз основа на неговото място на пристигане и/или заминаване. За тази цел следва да бъдат използвани също така термините „одобрен икономически оператор“ и „одобрен изпращач“.

¹ COM(2009)0010 окончателен

Обосновка

Следва да има колкото се може по-малко административни формалности за кораби, които акостират само на пристанища в ЕС. За сравнение може да се отбележи, че вътрешноевропейският пътен транспорт на стоки протича съвсем гладко, без никакви допълнителни проверки. За насърчаване на крайбрежния транспорт Митническият кодекс следва да бъде адаптиран, така че да се даде повече гъвкавост на определението за „разрешена редовна корабна линия“. Комисията вече работи по този въпрос. Ето защо докладчикът призовава за бързото прилагане на обещаните промени.

Изменение 6

Предложение за директива Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

(3) Електронните средства за предаване на данни трябва да се използват най-общо за всички формалности в най-кратък срок и не по-късно от 15 февруари 2013 г.

Изменение

(3) Електронните средства за предаване на данни трябва да се използват най-общо за всички формалности в най-кратък срок и не по-късно от 15 февруари 2013 г. ***Тъй като предаването на тези данни представлява верига от потребителя до SafeSeaNet, всички информационни***

системи следва да са технически оперативно съвместими в рамките на същия срок за осигуряване на гладкото функциониране на европейското пространство за морски транспорт без бариери.

Обосновка

Понастоящем морският транспорт все още бива възпрепятстван от наложените му административни формалности. Ето защо електронните системи следва да влязат в действие колкото се може по-скоро. Следователно датата 15 февруари 2013 г., която е също така крайният срок за създаването на безкнижен митнически съюз (Решение № 70/2008/ЕО), следва да бъде последният срок за влизането в действие на тези системи. Използването на електронни средства за пренос на данни е само едно от предварителните условия за система за обмен на данни. Изпращането на информация по електронна поща не действа добре и не е от полза, ако информационните системи не са технически оперативно съвместими. Оперативната съвместимост е предварително условие за действително опростяване на администрацията.

Изменение 7

Предложение за директива Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4а) Електронното предаване на данни може да бъде оползотворено в пълна степен единствено при условие, че съществува гладко и ефективно взаимодействие между SafeSeaNet, електронните митници и електронните системи за въвеждане и търсене на информация. За тази цел, и за да бъде ограничен административният товар, на първо място следва да бъдат използвани съществуващите стандарти.

Изменение 8

Предложение за директива Съображение 4 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4б) Достъпът до to SafeSeaNet и до тези електронни системи следва да се регулира с цел защита на търговската и поверителната информация и да се осъществява без да се накърнява приложимото право относно защитата на търговските данни и, по отношение на личните данни – Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни¹ и Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни².

Въвеждането на тези системи не следва да води до безконтролна обработка на чувствителни от икономическа гледна точка данни, принадлежащи на участници на пазара. Необходима е надеждна система за контрол на достъпа, която да включва задължение за предоставяне на щателни обосновки.

¹ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

² ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1.

Изменение 9

Предложение за директива Съображение 7 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7а) Националните езикови изисквания често представляват пречка пред развитието на крайбрежната корабоплавателна мрежа. Регламент 14, параграф 4 от глава V от Конвенцията за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) следва да бъде запазен, тъй като държавите-членки са договарящи страни по тази конвенция. Този регламент предвижда употребата на английския като работен език.

Обосновка

Употребата на общ език без съмнение ще бъде от полза за европейския морски транспорт. Това би дало възможност за по-безпрепятствено общуване и следователно за по-малко объркване и административни закъснения.

Изменение 10

Предложение за директива Съображение 7 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7б) Необходима е ясна регулаторна рамка за предоставянето на сертификати за освобождаване от пилотаж. Доколкото е възможно държавите-членки следва да прилагат общи условия, които да бъдат уместни, прозрачни и пропорционални.

Обосновка

Държавите-членки твърде често използват протекционистки аргументи, за да оправдаят своите решения относно предоставянето на сертификати за

освобождаване от пилотаж. Това разколебава вътрешния пазар и следователно е недопустимо; ето защо докладчикът желае да изтъкне необходимостта от недвусмислена регулаторна рамка.

Изменение 11

Предложение за директива Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8) Следва да се утвърдят необходимите мерки за прилагане на настоящата директива в съответствие с Решение № 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на начините за упражняване на изпълнителните правомощия, поверени на Комисията.

заличава се

Обосновка

Съображенията трябва да се приведат в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Изменение 12

Предложение за директива Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9) Следва да се упълномощи Комисията да измени приложенията към настоящата директива, ако такова изменение не води до разширяване на приложното поле на настоящата директива. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива и да допълнят настоящата директива чрез добавяне на нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение

(9) Следва да се упълномощи Комисията да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора, по отношение на приложенията към настоящата директива и определението в член 3, буква да).

Обосновка

Това изменение е част от пакет, предназначен да пригоди предложението на Комисията, направено по времето на Договора от Ница, когато така наречената „комитология“ беше регулирана от горепосоченото решение, към новите разпоредби относно делегираните актове, постановени в член 290 от Договора от Лисабон. Този член изисква изричното определяне на „целите, съдържанието, обхвата и продължителността на делегирането“.

Изменение 13

**Предложение за директива
Съображение 9 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Комисията следва да прецени до каква степен приложното поле на настоящата директива, а именно опростяването на административните формалности за корабите влизащи в и/или напускащи пристанища на ЕС, следва да бъде разширено и да включва области на сушата в близост до тези пристанища, по-специално речния транспорт, с оглед по-бързото и безпрепятствено движение на морския трафик във вътрешността и трайно решение на проблема със задръстванията в и около морските пристанища.

Обосновка

Докладчикът счита, че опростяването на формалностите за докладване от страна на корабите не бива да се ограничава единствено до морските пристанища. Следва да бъде възможно по-гладкото функциониране на връзки с области на сушата в близост до пристанищата. Във връзка с това иска от Комисията да разгледа по-отблизо тази възможност.

Изменение 14

**Предложение за директива
Съображение 9 б (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9б) С оглед опростяване на административните формалности за плавателни съдове, пристигащи и/или напускащи пристанище във вътрешността на ЕС и с оглед на очакваните положителни последици за безопасността на трафика, Комисията следва да разгледа възможността за използване на един език, по-конкретно английски, във вътрешните води.

Обосновка

В корабоплаването се общува обикновено на опростен английски, като се използва „морски говор“. Това е от полза за опростяването на административните изисквания и насърчава безопасността на трафика. Докладчикът с основание иска да подчертае връзката между морското и вътрешното корабоплаване и се изказва в полза на английския в изменение 9. По същата причина, Комисията следва да разгледа възможността за използване на един език, по-конкретно английски, във вътрешните води на Европа.

Изменение 15

**Предложение за директива
Член 1**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 1

Член 1

Предмет

Предмет

Настоящата директива има за цел опростяването на административните процедури, прилагани към морския транспорт, при пристигане в и/или напускане на пристанищата на държавите-членки на Общността, посредством по-широко прилагане на електронното предаване на данни и рационализиране на формалностите за даване на сведения.

Настоящата директива има за цел опростяването **и хармонизирането** на административните процедури, прилагани към морския транспорт, при пристигане в и/или напускане на пристанищата на държавите-членки на Общността, посредством по-широко прилагане на електронното предаване на данни и рационализиране на формалностите за даване на сведения.

Обосновка

Докладчикът подчертава, че целта на настоящата директива не бива да се ограничава до опростяване. Хармонизирането на административните процедури между държавите-членки също е необходимо с оглед гарантирането на безпрепятственото движение на морския трафик между ЕС и пристанищата.

Изменение 16

Предложение за директива Член 3 – буква д) а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

да) „електронно предаване на данни“ означава процес на предаване на информация, цифрово кодирана посредством подлежащ на ревизиране структуриран формат, който може да се използва пряко за съхраняване и компютърна обработка.

Обосновка

За пълноценното оползотворяване на електронното предаване, системите следва да могат да комуникират помежду си, така че да не става нужда от многократно въвеждане на едни и същи данни поради различия в процедурите, възприети от различните пристанища или национални органи.

Изменение 17

Предложение за директива Член 4 – начално изречение

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Капитанът или всяко друго надлежно упълномощено от оператора на кораба лице **следва да съобщи** преди влизането в пристанище, намиращо се в държава-членка, сведенията, изисквани от формалностите на компетентния орган, назначен от същата държава-членка:

Държавата-членка гарантира, че капитанът или всяко друго надлежно упълномощено от оператора на кораба лице **съобщава** преди влизането в пристанище, намиращо се в държава-членка, сведенията, изисквани от формалностите на компетентния орган, назначен от същата държава-членка:

Обосновка

Тъй като това е директива, а не регламент, изменението е необходимо, за да бъде ясно, че задълженията са на държавите-членки, а не директно на икономическите оператори.

Изменение 18

Предложение за директива Член 5 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Сведенията се считат за съответстващи, ако са следствие от прилагането на определенията от Конвенцията FAL, включени в приложение II и са съобщени като формуляри FAL, както са описани в приложение I съобразно подробните правила, определени в Конвенцията FAL. Формулярите FAL следва да бъдат представени съобразно **езиковите правила, предписани от Международната морска организация.**

Изменение

Сведенията се считат за съответстващи, ако са следствие от прилагането на определенията от Конвенцията FAL, включени в приложение II и са съобщени като формуляри FAL, както са описани в приложение I съобразно подробните правила, определени в Конвенцията FAL. Формулярите FAL следва да бъдат представени съобразно **правило 14, параграф 4 от глава V от Конвенцията за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS) (както е посочено в Директива 2001/25/ЕО относно минималната степен на обучение на морските лица). Това правило предвижда употребата на английския като общ работен език.**

Обосновка

За предпочитане е да се посочи конкретно широко използваният общ език, отколкото да се позоваваме на езиковите правила, посочени от Международната морска организация, която включва езици извън Съюза. Това също така би улеснило постигането на целта за еднократно въвеждане на данните, като се избягва превеждането им на официалния език на държавата-членка на всяко пристанище, в което би акостирал даден кораб.

Изменение 19

Предложение за директива Член 7 – заглавие

Текст, предложен от Комисията

Електронно предаване на **документи**

Изменение

Електронно предаване на **данни**

Изменение 20

Предложение за директива Член 7 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Най-късно след влизането в сила на настоящата директива държавите-членки пристъпват към проучвания и съответни действия, за да направят възможно **използването на електронни способности** за предаване на необходимите за административните формалности данни в най-кратки срокове и не по-късно от 15 февруари 2013 г.

Изменение

Най-късно след влизането в сила на настоящата директива държавите-членки пристъпват към проучвания и съответни действия, за да направят възможно **електронното** предаване на необходимите за административните формалности данни **посредством единна електронна платформа** в най-кратки срокове и не по-късно от 15 февруари 2013 г.

Обосновка

Докладчикът иска единна електронна платформа за събирането и обмена на данни, без да уточнява коя платформа.

Изменение 21

Предложение за директива Член 7 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Тази електронна платформа, където се срещат SafeSeaNet, електронните митници и други електронни системи, е мястото където цялата информация, получавана от различните компетентни органи в съответствие с настоящата директива, бива събирана и обменяна между тези компетентни органи и държавите-членки.

Обосновка

Следва да има единна платформа за обмен за цялата събирана в съответствие с настоящата директива информация. Получената информация трябва да бъде предоставена от компетентните органи посредством тази платформа на онези, които я изискват. Това предотвратява многократното предаване на една и съща

информация на различни органи.

Изменение 22

Предложение за директива Член 7 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Тези способности следва да **бъдат** оперативно **съвместими, достъпни и съвместими** със системата SafeSeaNet, установена съгласно Директива 2002/59/ЕО, както и с информационните системи, предвидени с Решение № 70/2008/ЕО, като всяко сведение се кодира само веднъж. Държавите-членки се консултират с икономическите оператори и информират Комисията за постигнатия напредък според подробните правила, предвидени с това решение.

Изменение

Това електронно предаване следва да **бъде** оперативно **съвместимо, достъпно и съвместимо** със системата SafeSeaNet, установена съгласно Директива 2002/59/ЕО, както и с информационните системи, предвидени с Решение № 70/2008/ЕО, като всяко сведение се кодира само веднъж. Държавите-членки се консултират с икономическите оператори и информират Комисията за постигнатия напредък според подробните правила, предвидени с това решение.

Обосновка

Това изменение е необходимо за привеждане на член 7, параграф 2 в съответствие с определенията в член 3, и по-конкретно с член 3, буква да) (нова).

Изменение 23

Предложение за директива Член 7 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 7а

Поверителност на данните

Държавите-членки в съответствие със законодателството на ЕС и националното законодателство, вземат необходимите мерки за гарантиране, че данните, които те получават съгласно настоящата директива, остават поверителни и се

използват единствено съгласно настоящата директива.

Те обръщат специално внимание на защитата на търговските данни, събирани съгласно настоящата директива. По отношение на личните данни, държавите-членки гарантират спазването на Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни¹ и Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни².

Държавите-членки гарантират, че ползвателите на тези данни имат достъп единствено до свързаната с техните конкретни отговорности база данни и по този начин не злоупотребяват с тях, нито прехвърлят лични или търговски данни без щателна обосновка.

¹ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

² ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1.

Изменение 24

Предложение за директива Член 8

Текст, предложен от Комисията

Корабите, които попадат в приложното поле на Директива 2002/59/ЕО и които се придвижват между пристанища, разположени върху митническата територия на Европейската общност, без

Изменение

Държавите-членки гарантират, че корабите, които попадат в приложното поле на Директива 2002/59/ЕО и които се придвижват между пристанища, разположени върху митническата

да пристигат, да извършват междинен престой или да се завръщат в пристанище, разположено извън тази територия или свободна зона, подлежаща на правила за контрол от вид I по смисъла на митническото законодателство, са освободени от подаването на сведения от формулярите FAL, без да се намират в противоречие с приложимото законодателство на Общността.

територия на Европейската общност, без да пристигат, да извършват междинен престой или да се завръщат в пристанище, разположено извън тази територия или свободна зона, подлежаща на правила за контрол от вид I по смисъла на митническото законодателство, са освободени от подаването на сведения от формулярите FAL, без да се намират в противоречие с приложимото законодателство на Общността **и с възможността държавите-членки да изискват информацията от формулярите FAL, за която се отнасят точки 2, 3, 4, 5 и 6 от приложение I.**

Обосновка

Промяната в началото се налага, за да се наложат задължения на държавите-членки, а не непосредствено на икономическите оператори. Държавите-членки трябва да могат да изискват някои от формулярите FAL, посочени в приложение I на основания, свързани с националната сигурност, предотвратяването на контрабандата и нелегалната имиграция.

Изменение 25

Предложение за директива Член 8 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. Държавите-членки гарантират, че електронно идентифицираните стоки от Общността не се подлагат на допълнителни формалности въз основа на това, че корабът е извършил междинен престой в пристанище в трета страна или свободна зона.

Обосновка

Целта на директивата следва да бъде да се освободят всички видове транспорт на вътрешноевропейски стоки от изискването да представят формулярите FAL. За тази цел е важно да се прави разлика не само въз основа на мястото на заминаване и/или пристигане на даден кораб, но също така и въз основа на товара му. Следователно товар, който не е напуснал кораба от едно пристанище на ЕС до друго,

не следва да бъде подложен на допълнителни административни формалности.

Изменение 26

Предложение за директива Член 9

Текст, предложен от Комисията

Комисията може да приеме **мерки за изменение на приложенията на настоящата директива, ако такова изменение няма да доведе до разширяване на приложното поле на настоящата директива. Тези мерки, които целят да изменят несъществените елементи на настоящата директива, се приемат съгласно процедурата за регулиране с контрол, посочена в член 10, параграф 2.**

Изменение

Комисията може да приеме **делегирани актове, в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, по отношение на приложенията към настоящата директива, така че да се гарантира, че те вземат под внимание евентуални промени във въведените от ММО формуляри по конвенцията FAL, а по отношение на определението в член 3, буква да) – да се отчете техническият напредък.**

Обосновка

Целта за единно електронно гише за предоставяне на информация на пристанищните органи, така че да не се налага многократното представяне на една и съща информация, изисква посоченият в член 2 списък с формулярите за даване на сведения да бъде осъвременен при приемане от ММО на нови или изменени формуляри по FAL. Би било неуместно да се изисква тези несъществени елементи да бъдат изменени посредством законодателен акт при съвместно вземане на решение.

Изменение 27

Предложение за директива Член 9 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 9а

Разширяване на обхвата

Комисията докладва на Парламента и на Съвета най-късно до 31 декември 2011 г. относно разширяване на обхвата на въведеното от настоящата директива опростяване, така че то да включва транспорта по

*вътрешните водни пътища.
Комисията също така разглежда до
каква степен Речната
информационна система е
съвместима с посочените в
настоящата директива електронни
системи.*

Обосновка

Докладчикът призовава Комисията да не ограничава стандартизирането и хармонизирането на формалностите за докладване само до морските пристанища. Транспортът по-нататък на стоки по вътрешните водни пътища също трябва да оперира гладко и ефикасно с възможно най-малко административни пречки. Във връзка с това иска от Комисията да разгледа по-отблизо тази възможност. Комисията също така следва да разгледа дали Речната информационна система, посочена в Директива 2005/44/ЕО, в бъдеще би могла да е съвместима със системата SafeSeaNet и останалите електронни системи, посочени в настоящата директива.

Изменение 28

Предложение за директива Член 9 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 9б

Европейска агенция за морска безопасност

При следващото преразглеждане на Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на Европейска агенция за морска безопасност¹, Комисията, въз основа на настоящата директива, предлага изменения с цел агенцията да оперира и да разполага с компетенции по отношение на наблюдението и техническото и административното хармонизиране на формалностите, посочени в настоящата директива.

¹ ОВ L 208, 05.8.2002 г., стр. 1.

Изменение 29

Предложение за директива Член 9 в (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 9в

Упражняване на делегирането

- 1. Правомощието да приема делегираните актове, упоменати в член 9, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от датата на влизане в сила на настоящата директива.**
- 2. Веднага щом приеме делегиран акт, Комисията уведомява за него едновременно Европейския парламент и Съвета.**
- 3. Предоставеното на Комисията правомощие да приема делегирани актове се подчинява на условията, определени в членове 9б и 9в.**

Обосновка

Член 290 постановява, че продължителността на делегирането на правомощия следва да бъде изрично определена. Както става ясно и в съобщението на Комисията относно създаването на европейско пространство за морски транспорт без бариери, това предложение за директива представлява само един етап в този процес. В допълнение, докладчикът предлага (изменение 27) доклад относно вътрешните водни пътища, което също може да даде повод за изготвянето на законодателно предложение. Следователно няма да има недостиг на възможности за удължаване и за необходимо приспособяване на разпоредбите относно делегираните актове, в светлината на опита.

Изменение 30

Предложение за директива Член 9 г (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 9г

Оттегляне на делегирането

1. Делегирането на правомощие, посочено в член 9, може да бъде оттеглено от Европейския парламент или Съвета.

2. Институцията, започнала вътрешна процедура, за да вземе решение дали да оттегли делегирането на правомощие, уведомява другата институция и Комисията в разумен срок преди вземането на окончателно решение, като посочва делегираните правомощия, по отношение на които може да се извърши оттегляне, както и евентуалните причини за него.

3. Решението за оттегляне посочва причините за оттеглянето и прекратява делегирането на посочените в това решение правомощия. То поражда действие незабавно или на по-късна дата, посочена в него. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила. Публикува се в Официален вестник на Европейския съюз.

Обосновка

Уместно е двата клона на законодателната власт да имат възможността за оттегляне на делегирането, изцяло или отчасти. Член 290 от Договора уточнява, че подобно решение би изисквало мнозинство от членовете на Парламента или квалифицирано мнозинство от Съвета.

Изменение 31

Предложение за директива Член 9 д (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 9д

Възражения срещу делегираните актове

1. Европейският парламент и

Съветът могат да възразят срещу делегирания акт в срок от четири месеца, считано от датата на уведомлението.

2. Ако при изтичането на този срок нито Европейският парламент, нито Съветът не е възразил срещу делегирания акт, той бива публикуван в Официален вестник на Европейския съюз и влиза в сила на датата, предвидена в неговите разпоредби.

3. Ако Европейският парламент или Съветът възразят срещу делегирания акт, последният не влиза в сила. Институцията, която представя възражения срещу делегирания акт, посочва причините за това.

Обосновка

Този член съответства на възможността за отправяне на възражения по отношение на даден делегиран акт съгласно процедурата за регулиране с контрол (член 5а, параграф 3, буква в, въведен от решението на Съвета от 17 юли 2006 г.). Това решение даваше срок от три месеца за възражения, но опитът показва, че е трудно да се извърши същински преглед, който да доведе до приемането на резолюция в пленарна зала, в такъв кратък срок. Член 290 от Договора изрично дава възможността за определяне от законодателния акт на продължителността на периода, в който могат да бъдат представени възражения.

Изменение 32

Предложение за директива Член 10

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 10

заличава се

Процедура за комитет

1. За приемане на мерките по отношение на морската безопасност и по-специално на тези относно изменението на приложенията към настоящата директива, на Комисията помага Комитетът за морска безопасност и

предотвратяване на замърсяването от кораби (COSS), учреден от член 3 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета.

За приемане на мерките по отношение на морската сигурност и по-специално тези относно изменението на приложение III, на Комисията помага Комитетът за морска сигурност (MARSEC), учреден с член 11 от Регламент (ЕО) № 725/2004.

2. В случай, че има позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение № 1999/468/ЕО, в съответствие с разпоредбите на член 8 от него.

Обосновка

Тази процедура вече не е уместна, след като Решение 1999/468/ЕО, което се основаваше на Договора от Ница, бе заменено за новите законодателни актове от член 290 от Договора от Лисабон. Важно е двата клона за законодателната власт да получават информация при равни условия по отношение на евентуалните или предложените делегирани актове.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Въведение

Морският транспорт е подложен на сложни административни процедури, дори в случай на кораби, които се движат между две пристанища на ЕС, които не извършват престой в пристанище на трета държава. В резултат на това съществуват допълнителни административни тежести и свързани с тях допълнителни разходи при корабния превоз на стоки. Това прави транспорта на стоки по море по-малко атрактивен и означава, че не се използва в оптимална степен.

Създаването на пространство на морски транспорт без бариери е необходимо за подобряване на привлекателността и ефективността на крайбрежното корабоплаване, като се има предвид, че то е най-щадящият околната среда вид транспорт.

За тази цел, през януари 2009 г. Комисията публикува „Съобщение и план за действие с оглед на установяване на европейско пространство за морски транспорт без бариери“ и предложение за „Директива относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи в и/или напускащи пристанищата на държавите-членки на Общността“.

Предложението на Комисията

Настоящото предложение за директива е част от една по-голяма цялостна концепция, описана в съобщението на Комисията, с оглед на създаване на европейско пространство за морски транспорт без бариери.

В своето съобщение Комисията предлага план за действие, който се състои от редица кратко- и средносрочни законодателни мерки и препоръки за държавите-членки.

Краткосрочните мерки се стремят да отстранят доколкото е възможно пречките, които все още засягат вътрешния морски транспорт в рамките на Общността (посредством опростяване на митническите формалности, въвеждане на насоки за фитосанитарни проверки, рационализиране на документацията и т.н.). Комисията се надява тези мерки да влязат в действие до 2010 г.

Срокът определен за средносрочните мерки е 2013 г. Тези мерки включват по-широка употреба на електронен обмен на данни и въвеждане на „електронна морска система“, едно гише, формалности за кораби, извършващи престой в трета страна, опростени правила за опасни товари и т.н.

Комисията също така дава редица препоръки към държавите-членки, по-конкретно за рационализиране на потока и пространството в пристанищата, използване на общ език и опростяване на процедурите за получаване на разрешение за освобождаване на кораб от пилотаж.

Комисията счита, че е необходимо предложение за замяна на Директива 2002/6/ЕО с

нова директива.

- Конвенцията FAL вече беше преразглеждана няколкократно и във връзка с това е необходимо законодателството на Общността да се приведе отново в съответствие с различните законодателни текстове.
- Съществува необходимост от нов формуляр за данни в областта на сигурността, който да се попълва преди навлизане в пристанище на държава-членка.
- Равнището на използване на компютри в пристанищата е недостатъчно. Не съществува едно гише, където да се уреждат формалностите за различните органи в пристанищата, което води до загуба на време.
- Прилагането на старата Директива 2002/6/ЕО се различава в различните държави-членки. Във връзка с това съществува необходимост от директива, която не подлежи на различни интерпретации.

Новата директива се стреми да опрости административните процедури като въведе като норма електронното предаване на информация и рационализацията на формалностите за предоставяне на сведения.

Предлагат се следните конкретни мерки:

- Държавите-членки трябва да приемат формулярите FAL, като така ще се избегне повторно представяне на една и съща информация.
- SafeSeaNet трябва да стане пилотна система за електронен обмен на данни. Държавите-членки трябва да създадат електронни системи, така че да могат да предават необходимите данни за административните формалности по електронен път. Тези системи трябва да влязат в действие най-късно до 15 февруари 2013 г.
- Системите трябва да са оперативно съвместими, достъпни и съвместими със системата SafeSeaNet.
- Корабите, които се придвижват между пристанища, разположени върху митническата територия на Европейската общност следва да са освободени от изискването да представят формулярите FAL. Подобно освобождаване е възможно, при условие че стоките са със статут на Общността.

Предложения на докладчика

Докладчикът приветства съобщението и предложението на Комисията.

Крайната цел на директивата следва да бъде да се освободят всички видове вътрешноевропейски товарен транспорт от ненужни административни формалности. Като докладчик относно директивата за формалностите за предоставяне на сведения, бих искал да направя следните предложения:

Административните процедури следва не само да се опростят, но и да се хармонизират

Различните процедури в държавите-членки следва да бъдат възможно най-сближени.

Необходимо е добро равнище на сътрудничество между различните компетентни

органи

Директивата е част от по-голям проект за административно опростяване, по-конкретно за създаване на европейско пространство за морски транспорт без бариери. Тази по-голяма цялост обхваща не само транспорта, но също така и митниците, публичното здраве и безопасността в пристанищата и на борда на корабите. Мерки, взети в само една от тези области не могат да постигнат желанния резултат. В ролята си на докладчик призовавам Комисията да представи доколкото е възможно успоредно различните части на този пакет.

Във връзка с това е необходимо трите свързани с този пакет главни дирекции – ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“, ГД „Енергетика и транспорт“ и ГД „Здравеопазване и потребители“ – да си сътрудничат ефективно.

Докладчикът настоятелно приканва ГД „Данъчно облагане и митнически съюз“ да приложи възможно най-бързо изменението на Митническия кодекс, както се предвижда в съобщението, с оглед на създаване на европейско пространство за морски транспорт без бариери. Това изменение трябва да улесни дружествата за морски транспорт при получаване на статус на „разрешена редовна корабна линия“, което трябва да намали решително административната тежест.

Във връзка с това също е препоръчително Комисията да използва термини като „одобрен икономически оператор“ и „одобрен изпращач“.

Общ език

В морския транспорт, езиковите проблеми твърде често водят до нежелани забавяния и недоразумения. За да се гарантира, че общуването е възможно най-ефективно, абсолютно необходимо е да се използва един общ език.

За да подчертая този въпрос, в доклада си се позовавам на Конвенцията SOLAS на ММО (Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г.), която определя за работен език английския.

SafeSeaNet като платформа за обмен на данни

SafeSeaNet беше разработена във връзка с директивата за система за контрол на движението на корабите и досега показва, че работи добре. Във връзка с това изглежда логично да бъде използвана като платформа за обмен на данни. Достъп до информацията, събрана в дадена държава-членка от различни компетентни органи, се предоставя от тези органи в SafeSeaNet, така че онези, които се нуждаят от нея, да я извикат от там.

Разбира се, подобна система би могла да работи добре единствено, ако държавите-членки осигурят ефективна система на контрол на достъпа. Системата оперира с чувствителна търговска информация, която трябва да бъде съответно защитена, за да се гарантира, че пристанищата, дружествата за морски транспорт или други засегнати страни не понесат икономически щети.

Изясняване на понятието „електронно предаване на данни“

В ролята си на ваш докладчик, искам да се постигне ясна директива, която да не може

да бъде тълкувана по различни начини от държавите-членки. Това е целта на изменението, което предоставя по-ясно определение на „електронно предаване“ като например изключва използването на факс машини.

Освобождаване от задължението за представяне на формуляри FAL

Член 8 от предложението на Комисията освобождава корабите, които се придвижват между пристанища, разположени върху митническата територия на Европейската общност от задължението да представят формулярите FAL. Докладчикът счита, че това е много необходима мярка, но желае да я разшири като се вземе предвид не само мястото на заминаване/пристигане на корабите, но също така и техния товар. Ако определена част от товара остава в рамките на митническия съюз, тоест не напуска кораба в трета държава, за този товар следва да е възможно да бъде освободен от изискването за представяне на формулярите FAL.

Сертификат за освобождаване от пилотаж

Сертификатът за освобождаване от пилотаж може да опрости влизането в пристанищата за крайбрежните корабни линии, които редовно пътуват до едно и също място. Разбира се, държавите-членки могат да налагат условия, но в много случаи тези условия не са нито прозрачни нито пропорционални. Докладчикът счита, че тези въпроси следва да се разгледат в настоящата директива.

Разширяване на обхвата на директивата върху вътрешните водни пътища

Административното опростяване и електронният обмен на данни не са важни само за корабите и товарите в морските пристанища. Важно е също така връзките във вътрешността да функционират възможно най-гладко. Докладчикът призовава Комисията да проучи как вътрешните пристанища също биха могли да се включат, и при възможност, да вземе подходящи мерки.

Тези мерки включват обмисляне дали Речната информационна система (RIS) е съвместима със системата SafeSeaNet и останалите електронни системи, посочени в настоящата директива.

2013 г. като краен срок за влизане в сила

В ролята си на ваш докладчик, считам, че датата 15 февруари 20103 г. следва да се запази като най-късен срок. Това е също крайният срок за създаването на безкнижен митнически съюз (Решение № 70/2008). Тези дати съвпадат по случайност.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Формалности за даване на сведения за кораби, пристигащи в или напускащи пристанищата
Позовавания	COM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD)
Дата на представяне на ЕП	21.1.2009 г.
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN 19.10.2009 г.
Докладчик(ци) Дата на назначаване	Dirk Sterckx 1.9.2009 г.
Разглеждане в комисия	10.11.2009 г. 27.1.2010 г. 22.3.2010 г.
Дата на приемане	23.3.2010 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 36 -: 1 0: 1
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Magdalena Alvarez, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool, Janusz Władysław Zemke
Дата на внасяне	25.3.2010 г.