



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento de sesión

A7-0064/2010

25.3.2010

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros de la Comunidad y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE

(COM(2009)0011 – C6–0030/2009 – 2009/0005(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Dirk Sterckx

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican en ***negrita y cursiva***. En el caso de los actos modificativos, figurarán en **negrita** las partes reproducidas literalmente de una disposición existente que el Parlamento desee modificar pero que no se hayan modificado en el proyecto de acto. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...]. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO . Error! Bookmark not defined.	
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	Error! Bookmark not defined.
PROCEDIMIENTO	Error! Bookmark not defined.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros de la Comunidad y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (COM(2009)0011 – C7-0030/2009 – 2009/0005(COD))

Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2009)0011),
 - Vistos el artículo 251, apartado 2, y el artículo 80, apartado 2, del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C6-0030/2009),
 - Vista la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo titulada «Consecuencias de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa sobre los procedimientos interinstitucionales de toma de decisiones en curso» (COM(2009)0665),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, y el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0064/2010),
1. Aprueba la posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente esta propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo, a la Comisión y a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) La transmisión de los datos exigidos a los buques a su llegada y/o salida de puerto por la Directiva **95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima,**

Enmienda

(2) La transmisión de los datos exigidos a los buques a su llegada y/o salida de puerto por la Directiva **2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto¹, la**

prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados Miembros, la Directiva

2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga, la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, el Reglamento (CE) n° 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, por el que se establece un Código comunitario de normas para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen) y, si procede, el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas adoptado por la OMI en 1960, con las modificaciones de la misma que se han adoptado y han entrado en vigor, cubre la información que debe consignarse en los formularios FAL. Estos formularios no han de exigirse cuando se dispone de dicha información.

Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga, la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, el Reglamento (CE) n° 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, por el que se establece un Código comunitario de normas para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen) y, si procede, el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas adoptado por la OMI en 1960, con las modificaciones de la misma que se han adoptado y han entrado en vigor, cubre la información que debe consignarse en los formularios FAL. Estos formularios no han de exigirse cuando se dispone de dicha información.

¹ *DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.*

Justificación

La enmienda actualiza el considerando para tener en cuenta la legislación que se ha aprobado después de que la Comisión presentara su propuesta.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) Habida cuenta del carácter mundial del transporte marítimo, la legislación de la Unión debe atender a los requisitos de la OMI para hacer efectiva una simplificación.

Justificación

El transporte marítimo tiene un carácter mundial. Cada vez con mayor frecuencia, los buques europeos tocan puertos de terceros países. Por consiguiente, en la elaboración de la presente Directiva deben tenerse en cuenta los requisitos establecidos por la Organización Marítima Internacional.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 ter) El establecimiento de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras requiere una estrecha cooperación entre las autoridades competentes de los servicios aduaneros, las policías de fronteras, Europol, la salud pública y el transporte. Deben eliminarse las barreras al transporte marítimo en la Unión en cada uno de estos ámbitos, en la medida de lo posible de forma simultánea. Las tres direcciones generales competentes de la Comisión Europea deben cooperar estrechamente para crear el espacio europeo de transporte marítimo sin barreras y con miras a conseguir dicha simultaneidad, así como una mayor simplificación y armonización de los procedimientos.

Justificación

Esta propuesta de Directiva forma parte de un todo más amplio. Con el fin de conseguir un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras, es importante que las diferentes autoridades competentes cooperen de forma fluida y que se apliquen simultáneamente los sistemas de simplificación, lo cual garantizará el correcto funcionamiento de dicho espacio.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva Considerando 2 quáter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 quáter) La Comisión debe recopilar datos y facilitar estadísticas sobre el número de buques que permanecen dentro de las aguas de la Unión y el número de buques que tocan puertos situados en terceros países o en zonas francas, dado que actualmente no se dispone de este tipo de estadísticas.

Justificación

No se dispone de estadísticas sobre el número de buques que tocan únicamente los puertos de la UE, ni tampoco sobre aquellos que tocan puertos situados en terceros países. Sería interesante disponer de este tipo de cifras. Por tanto, el ponente pide a la Comisión que recopile estos datos y elabore estadísticas al respecto.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 2 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 quinquies) La Comisión debe modificar el Código Aduanero Comunitario, de forma que las compañías navieras puedan obtener con mayor facilidad y eficiencia la condición de «servicio marítimo regular autorizado» a que se refiere la comunicación de la Comisión, con miras a establecer un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras¹. También deben autorizarse las exenciones

a los procedimientos administrativos basados en la carga de un buque, y no únicamente en su destino y/o lugar de partida. Por ello, también deben utilizarse los términos «operador económico autorizado» y «expedidor autorizado».

¹ COM(2009)0010 final.

Justificación

Los buques que tocan los puertos de la UE deberían someterse al mínimo posible de procedimientos administrativos. A modo de comparación, el transporte de mercancías por carretera en el interior de Europa es capaz de funcionar con fluidez sin estar sometido a controles adicionales. Con el fin de fomentar el transporte costero, debería adaptarse el Código Aduanero para flexibilizar la definición del concepto de «servicio marítimo regular autorizado». La Comisión ya está trabajando en ello. El ponente pide, por tanto, que se agilice la aplicación de los cambios prometidos.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) Los medios electrónicos de transmisión de datos han de utilizarse de forma general para el conjunto de las formalidades informativas con la mayor brevedad y, a más tardar, el 15 de febrero de 2013.

Enmienda

(3) Los medios electrónicos de transmisión de datos han de utilizarse de forma general para el conjunto de las formalidades informativas con la mayor brevedad y, a más tardar, el 15 de febrero de 2013. ***Dado que la transmisión de estos datos forma una cadena que se extiende desde el usuario de SafeSeaNet, todos los sistemas de información deben ser técnicamente interoperables en el mismo plazo para garantizar el correcto funcionamiento del espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.***

Justificación

El transporte marítimo se ve obstaculizado todavía por la imposición de procedimientos administrativos. Por tanto, deben introducirse cuanto antes sistemas electrónicos. La fecha del 15 de febrero de 2013, que coincide con el plazo para la creación de una unión aduanera sin papel (Decisión 70/2008/CE), debe ser también el plazo máximo para la introducción de

dichos sistemas. El uso de medios electrónicos de transmisión de datos representa únicamente un requisito previo para el establecimiento de un sistema de intercambio de datos. No obstante, el envío de información por correo electrónico no es pertinente y es inútil si los sistemas de información no son técnicamente compatibles: la interoperabilidad es un requisito previo para una auténtica simplificación de la administración.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) Sólo podrá sacarse todo el partido de la transmisión electrónica de datos si se establece una comunicación fluida y eficaz entre el sistema de intercambio de datos SafeSeaNet, los servicios de aduana electrónica («e-Customs») y los sistemas electrónicos de introducción y descarga de los datos. Para ello, y con el fin de limitar las cargas administrativas, deben aplicarse en primera instancia las normas vigentes en la actualidad.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva Considerando 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 ter) El acceso a SafeSeaNet y a estos sistemas electrónicos debe regularse con el fin de proteger la información comercial y confidencial y realizarse sin perjuicio de la legislación aplicable en materia de protección de datos comerciales y, en lo que se refiere a los datos personales, sin perjuicio de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos¹, y del Reglamento (CE) n° 45/2001 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos².

La introducción de estos sistemas no puede dar lugar al tratamiento incontrolado de información económica sensible que pertenezca a los operadores en el mercado. Es necesario un sistema fiable de control de acceso que contemple la obligación de facilitar una motivación exhaustiva.

¹DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

² DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva Considerando 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 bis) Los requisitos relativos a las lenguas nacionales representan a menudo un obstáculo para el desarrollo de la red de navegación costera. Se impone la aplicación de la disposición 14, apartado 4, del capítulo V del Convenio SOLAS, dado que los Estados miembros son partes contratantes de dicho Convenio. Esta disposición establece el inglés como lengua de trabajo.

Justificación

Es evidente que el uso de una lengua común redundaría en beneficio del transporte marítimo europeo. Ello facilitaría la comunicación, de forma que se evitarían los malentendidos y se producirían menos retrasos administrativos.

Enmienda 10

Propuesta de Directiva Considerando 7 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 ter) Es necesario establecer un marco normativo claro para la expedición de certificados de exención del practicaaje. En la medida de lo posible, los Estados miembros deben aplicar condiciones comunes que sean pertinentes, transparentes y proporcionadas.

Justificación

Demasiado a menudo, los Estados miembros justifican sus decisiones sobre la expedición de certificados de exención de practicaaje con argumentos proteccionistas. Estas prácticas distorsionan el mercado interior y son, por tanto, inaceptables. En consecuencia, el ponente destaca la necesidad de establecer un marco normativo sin ambigüedades.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva Considerando 8

Texto de la Comisión

Enmienda

(8) Procede adoptar las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva de conformidad con la Decisión n° 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión.

suprimido

Justificación

Es necesario armonizar los considerandos con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva
Considerando 9

Texto de la Comisión

(9) Conviene habilitar a la Comisión para **que modifique los anexos de la presente Directiva, en la medida en que dicha modificación no suponga la ampliación del ámbito de aplicación de la misma. Dado que se trata de medidas de alcance general, cuyo objeto es modificar elementos no esenciales de la presente Directiva y completarla mediante la adición de nuevos elementos no esenciales, han de ser adoptadas según el procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión n° 1999/468/CE.**

Enmienda

(9) Conviene habilitar a la Comisión para **adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 290 del Tratado, con respecto a los anexos de la presente Directiva y a la definición del artículo 3, letra e) bis.**

Justificación

Esta enmienda forma parte de un paquete para adaptar la propuesta de la Comisión, que fue presentada en el marco del Tratado de Niza —cuando el procedimiento habitualmente conocido como «comitología» se regía por la Decisión mencionada—, a las nuevas disposiciones que regulan los actos delegados establecidas en el artículo 290 de la Tratado de Lisboa. Este artículo exige que el acto legislativo delimite de forma expresa los objetivos, el contenido, el alcance y la duración de la delegación de poderes.

Enmienda 13

Propuesta de Directiva
Considerando 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 bis) La Comisión debe examinar en qué medida el objetivo de la presente Directiva —esto es, la simplificación de los procedimientos administrativos para los buques que entran y salen de los puertos de la UE— debería extenderse a las regiones interiores, especialmente en lo que se refiere a la navegación fluvial, con miras a facilitar y agilizar el flujo del tráfico marítimo hacia las regiones interiores y a solucionar de forma

duradera el problema de la congestión en los puertos marítimos y sus alrededores.

Justificación

El ponente considera que la simplificación de las formalidades de información para los buques no debe limitarse a los puertos marítimos. También las conexiones hacia el «hinterland» portuario deberían poder establecerse de forma más fluida. Por consiguiente, el ponente pide a la Comisión que examine esta posibilidad más detenidamente.

Enmienda 14

**Propuesta de Directiva
Considerando 9 ter (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 ter) Con el fin de simplificar los trámites administrativos de los buques que entren y/o salgan de un puerto de la UE situado en el interior y con miras a los efectos positivos previstos para la seguridad de la navegación, la Comisión debe estudiar la posibilidad de utilizar un solo idioma en las aguas interiores, esto es, la lengua inglesa.

Justificación

Los usuarios del transporte marítimo se comunican en inglés, por lo general de forma simplificada, utilizando el denominado «seaspeak». Esta situación redundante beneficia de la simplificación de los requisitos administrativos y promueve la seguridad del tráfico. Con razón el ponente desea intensificar la relación entre el transporte marítimo y la navegación interior y aboga por el uso del inglés en la enmienda 9. Por los mismos motivos, la Comisión debería estudiar la posibilidad de utilizar una sola lengua en las aguas interiores europeas — esto es, la lengua inglesa—.

Enmienda 15

**Propuesta de Directiva
Artículo 1**

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 1

Artículo 1

Objeto

El objeto de la presente Directiva es simplificar los procedimientos administrativos aplicados en el transporte marítimo, a la entrada o salida de los puertos de los Estados miembros de la Comunidad, mediante la generalización de la transmisión electrónica de datos y la racionalización de las formalidades informativas.

Objeto

El objeto de la presente Directiva es simplificar y armonizar los procedimientos administrativos aplicados en el transporte marítimo, a la entrada o salida de los puertos de los Estados miembros de la Comunidad, mediante la generalización de la transmisión electrónica de datos y la racionalización de las formalidades informativas.

Justificación

El ponente destaca que el objetivo de la Directiva no debe limitarse a la simplificación. También es necesario armonizar los procedimientos administrativos entre los Estados miembros para garantizar la fluidez del tráfico marítimo entre los puertos de la UE.

Enmienda 16

Propuesta de Directiva Artículo 3 – letra e) bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) «transmisión electrónica de datos», proceso de transmisión de información codificada digitalmente con un formato estructurado revisable que puede usarse directamente para su almacenamiento y tratamiento mediante ordenadores.

Justificación

Con el fin de beneficiarse plenamente de la transmisión electrónica, los sistemas deben poder comunicarse entre sí de tal forma que los mismos datos no deban introducirse varias veces debido a las diferencias entre los procedimientos adoptados por los diferentes puertos o autoridades nacionales.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva Artículo 4 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

El capitán o cualquier otra persona debidamente habilitada **deberá notificar** previamente a la entrada en un puerto situado en un Estado miembro los datos

Los Estados miembros velarán por que el capitán o cualquier otra persona debidamente habilitada **notifique** previamente a la entrada en un puerto

exigidos por las formalidades informativas a la autoridad competente designada por dicho Estado miembro:

situado en un Estado miembro los datos exigidos por las formalidades informativas a la autoridad competente designada por dicho Estado miembro:

Justificación

Dado que se trata de una directiva y no de un reglamento, la enmienda es necesaria para que la obligación recaiga en los Estados miembros y no directamente en los operadores económicos.

Enmienda 18

Propuesta de Directiva Artículo 5 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Los datos se considerarán conformes si son el resultado de la aplicación de las definiciones que figuran en el Convenio FAL, recogidas en el anexo II, y si se comunican por medio de los formularios FAL enumerados en el anexo I, según las modalidades fijadas por el Convenio FAL. Los formularios FAL deben presentarse conforme a *las normas lingüísticas que prescribe la Organización Marítima Internacional*.

Enmienda

Los datos se considerarán conformes si son el resultado de la aplicación de las definiciones que figuran en el Convenio FAL, recogidas en el anexo II, y si se comunican por medio de los formularios FAL enumerados en el anexo I, según las modalidades fijadas por el Convenio FAL. Los formularios FAL deben presentarse conforme a *la disposición 14, apartado 14, del capítulo V del Convenio SOLAS (según lo dispuesto en la Directiva 2001/25/CE sobre el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar)*. *Dicha disposición establece el inglés como lengua común de trabajo.*

Justificación

En lugar de las normas relativas a las lenguas especificadas por la Organización Marítima Internacional, que incluyen lenguas que no pertenecen a la Unión, sería preferible especificar la lengua vehicular cuyo uso es más extendido. Esta práctica facilitaría, asimismo, la consecución del objetivo de que los datos se registren una sola vez, en lugar de tener que traducirlos a la lengua oficial del Estado miembro de cada puerto en el que entre un determinado buque.

Enmienda 19

Propuesta de Directiva Artículo 7 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Transmisión electrónica de *documentos*

Transmisión electrónica de *datos*

Enmienda 20

Propuesta de Directiva Artículo 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros procederán a más tardar en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva a los estudios y *obras* pertinentes que permitan la **utilización de medios electrónicos a fin de transmitir** los datos necesarios para las formalidades administrativas con la mayor brevedad y, a más tardar, el 15 de febrero de 2013.

Los Estados miembros procederán a más tardar en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva a los estudios e *investigaciones* pertinentes que permitan la **transmisión electrónica de** los datos necesarios para las formalidades administrativas **por medio de una sola plataforma electrónica** con la mayor brevedad y, a más tardar, el 15 de febrero de 2013.

Justificación

El ponente propugna una plataforma electrónica para la recopilación y el intercambio de datos, pero no especifica qué tipo de plataforma.

Enmienda 21

Propuesta de Directiva Artículo 7 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Dicha plataforma electrónica, en la que convergen SafeSeaNet, los servicios de aduana electrónica («e-Customs») y otros sistemas electrónicos, será el punto en el que se recopilará y se intercambiará entre las diferentes autoridades competentes y los Estados miembros toda la información

recibida por dichas autoridades competentes de conformidad con la presente Directiva.

Justificación

Debería haber una sola plataforma de intercambio único para toda la información recogida con arreglo a la presente Directiva. Las autoridades competentes deben poner la información recibida a disposición de quienes la requieran por medio de esta plataforma. De esta forma se evita que la misma información deba transmitirse varias veces a diferentes organismos.

Enmienda 22

**Propuesta de Directiva
Artículo 7 – párrafo 2**

Texto de la Comisión

Dichos medios deberán ser interoperables, accesibles y compatibles con el sistema SafeSeaNet creado de conformidad con la Directiva 2002/59/CE y con los sistemas informáticos previstos por la Decisión n° 70/2008/CE, de tal forma que los datos *sólo* se introduzcan una vez. Los Estados miembros consultarán a los operadores económicos e informarán a la Comisión de los avances registrados según las modalidades previstas por dicha Decisión.

Enmienda

Dicha transmisión electrónica deberá ser interoperable, accesible y compatible con el sistema SafeSeaNet creado de conformidad con la Directiva 2002/59/CE y con los sistemas informáticos previstos por la Decisión n° 70/2008/CE, de tal forma que los datos se introduzcan una *sola* vez. Los Estados miembros consultarán a los operadores económicos e informarán a la Comisión de los avances registrados según las modalidades previstas por dicha Decisión.

Justificación

Esta enmienda es necesaria para armonizar el artículo 7, apartado 2, con las definiciones del artículo 3, y en particular con el artículo 3, letra e bis (nueva).

Enmienda 23

**Propuesta de Directiva
Artículo 7 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 7 bis

Confidencialidad de los datos

Los Estados miembros adoptarán, de conformidad con la legislación de la UE y con la legislación nacional, las medidas necesarias que garanticen que los datos que reciban en virtud de la presente Directiva mantengan su carácter confidencial y sólo se utilicen de conformidad con la presente Directiva.

Protegerán especialmente los datos comerciales recopilados en aplicación de la presente Directiva. Por lo que se refiere a los datos personales, los Estados miembros velarán por el cumplimiento de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos¹ y del Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos².

Los Estados miembros garantizarán que los usuarios de estos datos sólo tengan acceso a la base de datos pertinente para sus responsabilidades específicas y no puedan hacer un uso indebido de los mismos o transferir datos personales o comerciales sin la debida justificación.

¹ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

² DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

Enmienda 24

Propuesta de Directiva
Artículo 8

Texto de la Comisión

Los buques incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/59/CE que viajen entre puertos situados en el territorio aduanero de la Comunidad Europea, sin proceder, hacer escala o dirigirse a un puerto situado fuera de dicho territorio ni a una zona franca sujeta a las modalidades de control de tipo I a efectos de la legislación aduanera, quedarán exentos de la transmisión de los datos que figuran en los formularios FAL, sin perjuicio de la legislación comunitaria aplicable.

Enmienda

Los ***Estados miembros garantizarán que los*** buques incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/59/CE que viajen entre puertos situados en el territorio aduanero de la Comunidad Europea, sin proceder, hacer escala o dirigirse a un puerto situado fuera de dicho territorio ni a una zona franca sujeta a las modalidades de control de tipo I a efectos de la legislación aduanera, quedarán exentos de la transmisión de los datos que figuran en los formularios FAL, sin perjuicio de la legislación comunitaria aplicable ***y la posibilidad de que los Estados miembros puedan exigir la transmisión de los datos que figuran en los formularios FAL a que se refieren los puntos 2, 3, 4, 5 y 6 del anexo I.***

Justificación

La modificación inicial es necesaria para que las obligaciones recaigan en los Estados miembros y no directamente en los operadores económicos. Por razones de seguridad interior, lucha contra el contrabando e inmigración ilegal, los Estados miembros deben poder exigir determinados formularios FAL del anexo I.

Enmienda 25

Propuesta de Directiva
Artículo 8 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Los Estados miembros velarán por que las mercancías comunitarias identificadas por medios electrónicos no sean objeto de trámites adicionales por el hecho de que el buque haya tocado un puerto de un tercer país o una zona franca.

Justificación

El objetivo último de la Directiva debería ser la exención de todo el transporte de mercancías en el interior de la UE de la obligación de presentar los formularios FAL. Para ello es importante establecer una distinción no sólo sobre la base del lugar de partida y/o destino de un determinado buque, sino también en función de su carga. La carga que no haya abandonado el buque entre uno y otro puerto de la UE no debería someterse a trámites administrativos suplementarios.

Enmienda 26

Propuesta de Directiva Artículo 9

Texto de la Comisión

*La Comisión podrá adoptar **las medidas destinadas a modificar los anexos de la presente Directiva, en la medida en que dicha modificación no suponga una ampliación del ámbito de aplicación de la misma. Dichas medidas, destinadas a modificar sus elementos no esenciales, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control a que se refiere el artículo 10, apartado 2.***

Enmienda

*La Comisión podrá adoptar **actos delegados, con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con respecto a los anexos de la presente Directiva, con el fin de garantizar que dichos anexos tengan en cuenta todos los cambios introducidos por la OMI en los formularios FAL, y con respecto a la definición del artículo 3, letra e) bis, de modo que se tenga en cuenta el progreso técnico.***

Justificación

El objetivo de una ventanilla electrónica única de facilitar información a las autoridades portuarias, de modo que no sea necesario presentar varias veces los mismos datos, requiere que se actualice la lista formalidades de información y notificación a que se refiere el artículo 2 a medida que la OMI introduzca formularios FAL nuevos o modificados. No sería apropiado exigir un acto legislativo de codecisión para modificar estos elementos no esenciales.

Enmienda 27

Propuesta de Directiva Artículo 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 9 bis

Ampliación del ámbito de aplicación

La Comisión informará al Parlamento Europeo y a la Comisión, como más tarde el 31 de diciembre de 2011, sobre la ampliación del ámbito de aplicación de la simplificación introducida por la presente Directiva para cubrir el transporte por vías navegables interiores. La Comisión examinará asimismo hasta qué punto el Sistema de Información Fluvial (RIS) es compatible con los sistemas electrónicos a que se refiere la presente Directiva.

Justificación

El ponente pide a la Comisión que no restrinja la estandarización y armonización de las formalidades de información a los puertos marítimos. El subsiguiente transporte de las mercancías hacia el interior también debe funcionar de forma fluida y eficaz y estar sujeto al mínimo posible de trámites administrativos. Por consiguiente, el ponente pide a la Comisión que examine esta posibilidad más detenidamente. La Comisión debe considerar asimismo si el Sistema de Información Fluvial contemplado en la Directiva 2005/44/CE podría ser compatible en el futuro con el sistema SafeSeaNet y con los demás sistemas electrónicos a que se refiere la presente Directiva.

Enmienda 28

Propuesta de Directiva Artículo 9 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 9 ter

Agencia Europea de Seguridad Marítima
Cuando se efectúe la próxima revisión del Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima¹, la Comisión propondrá, sobre la base de la presente Directiva, modificaciones dirigidas a conferir a dicha Agencia competencias operativas en materia de supervisión y armonización técnica y administrativa de las formalidades previstas en la presente Directiva.

Enmienda 29

Propuesta de Directiva Artículo 9 quáter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 9 quáter

Ejercicio de la delegación

- 1. El poder para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 9 se otorgará a la Comisión por un período de cinco años tras la entrada en vigor de la presente Directiva.**
- 2. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.**
- 3. Se habilitará a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo a las condiciones establecidas en los artículos 9 ter y 9 quáter.**

Justificación

El artículo 290 establece que debe precisarse claramente el período de vigencia de la delegación de poderes. Esta propuesta de Directiva es, como deja claro la comunicación de la Comisión sobre el espacio europeo de transporte marítimo sin barreras deja, un paso más en un proceso. Por otra parte, el ponente propone (enmienda 27) un informe sobre las vías navegables interiores, que podría desencadenar a su vez una propuesta legislativa. De ello se deduce que no habrá escasez de instrumentos para ampliar y, en su caso, adaptar las disposiciones sobre los actos delegadas a la luz de la experiencia.

Enmienda 30

Propuesta de Directiva Artículo 9 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 9 quinquies

Revocación de la delegación

1. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 9 podrá ser revocada por el Parlamento Europeo o por el Consejo.

2. La institución que haya iniciado un procedimiento interno para decidir si revoca o no la delegación de poderes procurará informar a la otra institución y a la Comisión en un plazo razonable antes de adoptar la decisión final, e indicará qué competencias delegadas podrían ser objeto de revocación y las posibles razones que justifiquen dicha decisión.

3. La decisión de revocación incluirá las razones que la justifiquen y pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto inmediatamente o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor. Se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Justificación

Es conveniente que las dos ramas de la autoridad legislativa mantengan la posibilidad de revocar, parcial o totalmente, la delegación de poderes. El artículo 290 del Tratado especifica que tal decisión requerirá una mayoría de los diputados que integran el Parlamento o una mayoría cualificada del Consejo.

Enmienda 31

Propuesta de Directiva Artículo 9 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 9 sexies

Objeciones a los actos delegados

1. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado en un plazo de cuatro meses a

partir de la fecha de notificación.

2. Si, una vez expirado el plazo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones al acto delegado, este se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea y entrará en vigor en la fecha prevista en él.

3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo formulan objeciones a un acto delegado, éste no entrará en vigor. La institución que haya formulado objeciones deberá exponer sus motivos.

Justificación

Este artículo es el equivalente para un acto delegado de la posibilidad de formular una objeción en el procedimiento de reglamentación con control (artículo 5 bis, apartado 3, letra c), introducido por la Decisión del Consejo de 17 de julio de 2006). Mientras que esta Decisión estableció un plazo de tres meses para presentar objeciones, la experiencia ha demostrado que es difícil completar y concluir en tan poco tiempo la tramitación efectiva con una resolución plenaria. El artículo 290 del Tratado permite explícitamente que el acto legislativo determine el período durante el cual puede formularse una objeción.

Enmienda 32

Propuesta de Directiva Artículo 10

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 10

suprimido

Comité

1. Para la adopción de las medidas relativas a la seguridad marítima y, en particular, las destinadas a modificar los anexos de la presente Directiva, la Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS), creado en virtud del artículo 3 del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Para la adopción de las medidas relativas a la protección marítima y, en particular, las destinadas a modificar el anexo III, la

Comisión estará asistida por el Comité de protección marítima (MARSEC), creado en virtud del artículo 11 del Reglamento (CE) n° 725/2004.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 bis, apartados 1 a 4, y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Justificación

Este procedimiento ha perdido su pertinencia en el momento en que el artículo 290 del Tratado de Lisboa ha sustituido la Decisión 1999/468/CE, que se basaba en el Tratado de Niza, por una nueva legislación. Es importante que las dos ramas de la autoridad legislativa reciban información en igualdad de condiciones con respecto a los potenciales actos delegados o a las propuestas relativas a los mismos.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

El transporte marítimo está sujeto a procedimientos administrativos complejos, incluso en el caso de aquellos buques que navegan entre dos puertos de la UE y no tocan ningún puerto de un tercer país. El resultado de esta situación es una mayor carga administrativa, con los consiguientes costes adicionales relacionados con el transporte marítimo de mercancías, lo cual hace menos atractivo el transporte marítimo de mercancía e impide explotar plenamente este tipo de transporte.

Es necesario crear un espacio de transporte marítimo sin barreras para que la navegación costera sea más atractiva y eficiente, dado que esta modalidad de navegación representa la forma más ecológica de transporte.

Éste es el contexto en el que la Comisión publicó en enero de 2009 su «Comunicación y plan de acción para la creación de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras» y su «Directiva sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros de la Comunidad».

La propuesta de la Comisión

La propuesta de Directiva forma parte de un todo más amplio que se describe en la Comunicación de la Comisión con miras a establecer un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.

En su Comunicación, la Comisión propone un plan de acción que consiste en una serie de medidas y recomendaciones legislativas a corto y medio plazo dirigidas a los Estados miembros.

Las medidas a corto plazo se proponen suprimir en la medida de lo posible (mediante la simplificación de los trámites aduaneros, la introducción de directrices para los controles fitosanitarios, la racionalización de los documentos, etc.) los factores que siguen obstaculizando el transporte marítimo intracomunitario. La Comisión espera que estas medidas puedan entrar en vigor en 2010.

La fecha de referencia para las medidas a medio plazo es el año 2013. Estas medidas incluyen un uso más extendido del intercambio electrónico de datos y la introducción de sistemas marítimos electrónicos, una ventanilla única, formalidades para los buques que toquen puertos de un tercer país, normas simplificadas para las mercancías peligrosas, etc.

La Comisión también formula una serie de recomendaciones dirigidas a los Estados miembros, en particular en lo que se refiere a la racionalización del flujo y el espacio en los puertos, la utilización de una lengua común y la simplificación del procedimiento para la obtención de un certificado de exención de practicaje.

La Comisión considera necesaria una propuesta dirigida a sustituir la Directiva 2002/6/CE por una nueva directiva.

- El Convenio FAL ya ha sido objeto de varias revisiones; por consiguiente, es necesario introducir disposiciones legislativas comunitarias encaminadas a armonizar los diferentes textos legislativos.
- Es evidente la necesidad de introducir un nuevo formulario relativo a la seguridad, que deberá cumplimentarse antes de la entrada en un puerto de un Estado miembro.
- El nivel de informatización de los puertos es insuficiente. No se dispone de una ventanilla única que permita realizar los trámites para las diferentes autoridades portuarias, con las consiguientes pérdidas de tiempo.
- La aplicación de la antigua Directiva 2002/6/CE varía entre los Estados miembros. Es necesario por tanto introducir una directiva que no se preste a interpretaciones distintas.

La nueva Directiva tiene por objeto simplificar los procedimientos administrativos por medio de la estandarización de la transmisión electrónica de datos y la racionalización de los trámites informativos.

Se proponen las siguientes medidas:

- Los Estados miembros deben aceptar los formularios FAL para evitar que la misma información deba presentarse dos veces.
- El sistema SafeSeaNet debe convertirse en la plataforma básica del intercambio de información electrónica. Los Estados miembros deben establecer sistemas electrónicos que les permitan transmitir por vía electrónica la información necesaria sobre formalidades administrativas. Estos sistemas deben ser operativos el 15 de febrero de 2013 como más tarde.
- Estos sistemas deben ser interoperables, accesibles y compatibles con el sistema SafeSeaNet.
- Los buques que naveguen entre puertos situados en el territorio aduanero de la Comunidad Europea deben quedar exentos de la obligación de presentar los formularios FAL. Esta exención es posible siempre y cuando las mercancías tengan la condición de comunitarias.

Propuestas del ponente

El ponente acoge favorablemente la Comunicación de la Comisión, así como la propuesta correspondiente.

El objetivo último de la Directiva debe ser la exención de todo el transporte de mercancías en el interior de la zona marítima europea de trámites administrativos innecesarios. Por consiguiente, el ponente sobre la Directiva relativa a las formalidades de información formula las siguientes propuestas.

Los procedimientos administrativos no sólo deben simplificarse, sino también armonizarse
Deben aproximarse en la medida de lo posible los diferentes procedimientos que aplican los Estados miembros.

Se requiere un buen nivel de cooperación entre las distintas autoridades competentes

Esta Directiva forma parte de un proyecto más amplio de simplificación administrativa que consiste en la creación de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras. Este conjunto más amplio de medidas comprende no sólo el transporte, sino también los sistemas aduaneros, la salud pública y la seguridad de los puertos y los buques. Las medidas adoptadas en uno solo de estos ámbitos no pueden alcanzar el resultado que se desea. El ponente pide por tanto a la Comisión que, en la medida de lo posible, introduzca las diferentes partes de este paquete de forma simultánea.

Durante el proceso legislativo, es necesario que las tres direcciones generales de la Comisión (DG TAXUD, DG TREN y DG SANCO) cooperen de forma eficaz.

El ponente insta a la DG TAXUD a que modifique el Código Aduanero tan pronto como sea posible, tal como promete la Comunicación, con miras a establecer un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras. Esta modificación facilitará que las compañías navieras puedan obtener la condición de «servicio marítimo regular autorizado», lo que debería reducir drásticamente las cargas administrativas.

En este mismo sentido, es también conveniente que la Comisión utilice términos como «operador económico autorizado» y «expedidor autorizado» en la legislación sobre transporte y en otros contextos.

Una lengua común

En el transporte marítimo, los problemas lingüísticos provocan demasiado a menudo retrasos indeseables y malentendidos. Para garantizar que la comunicación sea lo más eficiente posible, es imperativo usar una lengua común única.

Para destacar este aspecto, el ponente se refiere en su informe al Convenio SOLAS de la OMI (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974), que establece el uso del inglés como lengua de trabajo.

El sistema SafeSeaNet como plataforma de intercambio de datos

El sistema SafeSeaNet se desarrolló en relación con la Directiva sobre el seguimiento del tráfico marítimo y desde entonces ha demostrado que funciona correctamente. Por consiguiente, tiene sentido utilizar este sistema como plataforma de intercambio de datos. La información recogida en un Estado miembro por las diferentes autoridades competentes es puesta a disposición en SafeSeaNet por dichas autoridades, de forma que quienes requieran los datos pertinentes puedan obtenerlos por medio de dicho sistema.

Es obvio que un sistema de este tipo sólo puede funcionar correctamente si los Estados miembros establecen un sistema eficaz de control del acceso. El sistema trata datos comercialmente sensibles, que deben protegerse adecuadamente para garantizar que los puertos, las compañías navieras y otras partes interesadas no sufran ningún perjuicio económico.

Aclaración del concepto de «transmisión electrónica de datos»

El ponente pretende que, en última instancia, se elabore una directiva clara que no se preste a

diversas interpretaciones por parte de los Estados miembros. Éste es el objetivo de la enmienda que establece una definición más clara de la «transmisión electrónica» que excluye por ejemplo la transmisión por fax.

Exención de la obligación de presentar los formularios FAL

El artículo 8 de la propuesta de la Comisión exime a los buques que navegan entre puertos situados en el territorio aduanero de la Comunidad Europea de la obligación de presentar los formularios FAL. El ponente considera que se trata de una medida necesaria, si bien pretende que su alcance sea mayor y que se tenga en cuenta no sólo el origen/destino del buque, sino también su carga. Si una parte determinada de la carga permanece dentro de la unión aduanera —esto es, si no abandona el buque en un tercer país—, debe existir la posibilidad de que dicha carga esté exenta de la obligación de presentar formularios FAL.

Certificado de exención de practicaje

Un certificado de exención de practicaje podría simplificar la entrada en los puertos para la navegación costera que tiene regularmente el mismo destino. Es posible que los Estados miembros impongan condiciones, pero en muchos casos éstas no son transparentes ni proporcionales. El ponente considera que estas cuestiones deberían abordarse en la presente Directiva.

Ampliación del alcance de la Directiva en el «hinterland» portuario

La simplificación administrativa y el intercambio electrónico de datos no sólo son importantes para los buques y los cargamentos en los puertos marítimos. También lo son para que las conexiones interiores fluyan lo mejor posible. El ponente pide a la Comisión que examine de qué forma podría incluirse a los puertos interiores, y que tome las medidas oportunas cuando ello sea posible.

Esta petición incluye también que se examine si el Sistema de Información Fluvial (RIS) es compatible con el sistema SafeSeaNet y con los demás sistemas electrónicos a que se refiere la Directiva.

2013 como fecha límite para la entrada en vigor de la Directiva

El ponente considera que debe mantenerse la fecha de 15 de febrero de 2013 como plazo máximo. Éste es también el plazo para la creación de una unión aduanera sin papeles (Decisión 70/2008). La coincidencia de ambas fechas es oportuna.

PROCEDIMIENTO

Título	Formalidades declarativas aplicables a los buques a la entrada o salida de los puertos		
Referencias	COM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD)		
Fecha de la presentación al PE	21.1.2009		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 19.10.2009		
Ponente(s) Fecha de designación	Dirk Sterckx 1.9.2009		
Examen en comisión	10.11.2009	27.1.2010	22.3.2010
Fecha de aprobación	23.3.2010		
Resultado de la votación final	+: 36	–: 1	0: 1
Miembros presentes en la votación final	Magdalena Álvarez, 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, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle		
Suplente(s) presente(s) en la votación final	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		
Fecha de presentación	25.3.2010		