



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento di seduta

A7-0064/2010

25.3.2010

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità e che abroga la direttiva 2002/6/CE (COM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Dirk Sterckx

Significato dei simboli utilizzati

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

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

Emendamenti a un testo legislativo

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

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	27
PROCEDURA.....	31

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità e che abroga la direttiva 2002/6/CE
(COM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD))**

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2009)0011),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0030/2009),
 - vista la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio dal titolo "Ripercussioni dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona sulle procedure decisionali interistituzionali in corso" (COM(2009)0665),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 3, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0064/2010),
1. adotta la posizione in prima lettura indicata in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio, alla Commissione, nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 2

Testo della Commissione

(2) La trasmissione delle informazioni richieste all'arrivo e/o in partenza dai porti dalla direttiva **95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza**

Emendamento

(2) La trasmissione delle informazioni richieste all'arrivo e/o in partenza dai porti dalla direttiva **2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello**

delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri, dalla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio, dal regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, dal regolamento (CE) n. 562/2006, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, che istituisce un codice comunitario relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (codice frontiere Schengen) ed, eventualmente, dal codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose, adottato nel 1960 dall'IMO e dalle relative modifiche adottate e in vigore, comprende le informazioni richieste dai formulari FAL. Questi formulari non devono essere richiesti quando queste informazioni sono disponibili.

*Stato di approdo*¹, dalla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio, dal regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, dal regolamento (CE) n. 562/2006, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, che istituisce un codice comunitario relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (codice frontiere Schengen) ed, eventualmente, dal codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose, adottato nel 1960 dall'IMO e dalle relative modifiche adottate e in vigore, comprende le informazioni richieste dai formulari FAL. Questi formulari non devono essere richiesti quando queste informazioni sono disponibili.

¹ *GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.*

Motivazione

L'emendamento aggiorna il considerando per tener conto delle norme legislative adottate dopo che la Commissione aveva presentato la sua proposta.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) In considerazione della dimensione globale del trasporto marittimo, la legislazione dell'Unione deve tener conto dei requisiti dell'IMO per garantire una semplificazione.

Motivazione

La navigazione è un modo di trasporto globale. Le imbarcazioni europee attraccano di frequente in porti di paesi terzi. Nel redigere questa direttiva si deve pertanto tener conto dei requisiti posti dall'Organizzazione marittima internazionale.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 ter) La realizzazione di uno spazio marittimo europeo senza frontiere presuppone la stretta collaborazione fra le autorità competenti nei settori dei servizi doganali, della polizia di frontiera, di Europol, della sanità e dei trasporti. Gli ostacoli al trasporto marittimo nell'Unione dovrebbero essere rimossi in ciascuno di questi settori quanto più possibile in maniera simultanea. A tal fine, e nell'ottica di un'ulteriore semplificazione e armonizzazione, le tre Direzioni generali competenti della Commissione europea devono instaurare una stretta cooperazione così da creare uno spazio marittimo europeo senza frontiere.

Motivazione

La proposta di direttiva fa parte di un ampio pacchetto. Al fine di pervenire a uno spazio

marittimo europeo senza frontiere coerente, è importante che le varie autorità competenti cooperino in maniera soddisfacente e che i vari sistemi di semplificazione siano applicati in parallelo. Questo è necessario per garantire il buon funzionamento dell'intero spazio marittimo europeo senza frontiere.

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 quater) La Commissione deve raccogliere dati e fornire statistiche sul numero di navi che operano solamente nelle acque dell'Unione e sul numero di navi che si recano in porti di paesi terzi o in zone franche, dal momento che per ora non esistono statistiche di questo tipo.

Motivazione

Non esistono statistiche né sul numero di imbarcazioni che attraccano solamente nei porti dell'UE né su quello delle navi che fanno scalo in porti di paesi terzi. Dal momento che questi dati sarebbero molto interessanti, il relatore chiede alla Commissione di procedere alla relativa raccolta e di elaborare statistiche al riguardo.

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 2 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 quinquies) La Commissione modificherà il codice doganale comunitario in modo da permettere alle compagnie di navigazione di ottenere in un modo più facile ed efficiente la qualifica di "servizio di linea autorizzato", come previsto nella "Comunicazione e piano d'azione nella prospettiva della creazione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere"¹. Anche le esonerazioni dalle formalità amministrative devono essere

consentite sulla base del carico della nave e non solo sulla base della destinazione e/o del luogo di partenza della nave. Pertanto bisogna anche tener conto delle nozioni di "operatore economico autorizzato" e di "speditore autorizzato".

¹ COM(2009)0010 def.

Motivazione

Le imbarcazioni che toccano solo i porti dell'UE dovrebbero sbrigare il minor numero di formalità amministrative possibile. Peraltro il trasporto intracomunitario di merci su strada può funzionare perfettamente senza controlli supplementari. Per incoraggiare la navigazione a corto raggio bisogna procedere a un adeguamento del codice doganale così da rendere più flessibile la nozione di "servizio di linea autorizzato". La Commissione se ne sta già occupando. Il relatore chiede pertanto la rapida attuazione delle modifiche promesse.

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 3

Testo della Commissione

(3) Gli strumenti elettronici di trasmissione dei dati dovrebbero essere utilizzati in modo generalizzato per l'insieme delle formalità di dichiarazione nei tempi più brevi e non oltre il 15 febbraio 2013.

Emendamento

(3) Gli strumenti elettronici di trasmissione dei dati dovrebbero essere utilizzati in modo generalizzato per l'insieme delle formalità di dichiarazione nei tempi più brevi e non oltre il 15 febbraio 2013.
Poiché la trasmissione di tali dati costituisce una catena che va dall'utente alla rete SafeSeaNet, occorre rendere tutti i sistemi di informazione tecnicamente interoperabili entro lo stesso termine, al fine di garantire il buon funzionamento dello spazio marittimo europeo senza frontiere.

Motivazione

La navigazione continua a essere ostacolata dalle formalità amministrative che le vengono imposte. I sistemi elettronici dovrebbero pertanto entrare in funzione il più rapidamente possibile. La data del 15 febbraio 2013, che è anche il termine per la creazione di un'unione doganale senza supporti cartacei (Decisione 70/2008/CE) costituisce pertanto il termine ultimo per l'introduzione di tali strumenti. L'utilizzo di strumenti elettronici di trasmissione

dei dati è solamente una delle condizioni per un sistema di scambio di dati. L'invio delle informazioni tramite la posta elettronica, tuttavia, non è efficiente e risulta inutile se i sistemi di informazione non sono interoperabili dal punto di vista tecnico: l'interoperabilità è indispensabile per una reale semplificazione amministrativa.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) Il beneficio completo della trasmissione elettronica dei dati si può conseguire solamente se esiste una comunicazione fluida ed efficace fra SafeSeaNet, la dogana elettronica e i sistemi elettronici per l'immissione e la consultazione dei dati. A tal fine, bisogna dapprima ricorrere alle norme già esistenti per limitare gli oneri amministrativi.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 ter) L'accesso a Safe SeaNet e a questi strumenti elettronici deve essere regolamentato per garantire la protezione delle informazioni commerciali e riservate e deve aver luogo senza pregiudizio del diritto applicabile in materia di protezione dei dati di carattere commerciale e, per i dati personali, della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati¹ e del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela

delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché alla libera circolazione di tali dati².

L'introduzione di questi sistemi non dovrebbe comportare un'elaborazione incontrollata delle informazioni sensibili sotto il profilo economico degli operatori di mercato. È necessario un sistema affidabile di controllo dell'accesso che preveda l'obbligo di fornire motivazioni esaustive.

¹ *GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.*

² *GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.*

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Le esigenze linguistiche nazionali costituiscono spesso un ostacolo per lo sviluppo della rete di navigazione a corto raggio. La regola 14(4) del Capitolo V della Convenzione SOLAS va mantenuta, dal momento che gli Stati membri sono parte contraente della Convenzione. Tale regola prevede che sia l'inglese la lingua da utilizzare.

Motivazione

L'uso di una lingua comune avvantaggerebbe sicuramente la navigazione marittima europea. In tal modo la comunicazione risulterebbe più spedita causando meno confusione e minori ritardi amministrativi.

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 7 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 ter) È necessario un quadro regolamentare chiaro per il rilascio di certificati di esenzione dell'obbligo di pilotaggio. Gli Stati membri devono avvalersi il più possibile di disposizioni comuni che siano pertinenti, trasparenti e proporzionate.

Motivazione

Gli Stati membri si basano troppo spesso su argomenti protezionistici per giustificare le loro decisioni relative al rilascio di certificati di esenzione dell'obbligo di pilotaggio. Questo perturba il mercato interno ed è pertanto inaccettabile. Il relatore desidera ribadire la necessità di un quadro regolamentare chiaro.

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 8

Testo della Commissione

Emendamento

(8) Occorre adottare le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva in conformità alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

soppresso

Motivazione

È opportuno allineare i consideranda all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

(9) È opportuno *abilitare* la Commissione *a modificare gli allegati della presente direttiva, nella misura in cui tale modifica non estenda il campo di applicazione della presente direttiva. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva e a integrarla con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo, di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.*

Emendamento

(9) È opportuno *che* la Commissione *abbia la facoltà di adottare atti delegati a norma dell'articolo 290 del trattato per quanto riguarda gli allegati della presente direttiva e la definizione all'articolo 3, lettera e bis).*

Motivazione

Il presente emendamento è parte di un pacchetto per adeguare la proposta della Commissione, che è stata presentata con il trattato di Nizza quando la procedura comunemente conosciuta come "comitatologia" era disciplinata dalla decisione precedentemente citata, alle nuove disposizioni sugli atti delegati di cui all'articolo 290 del trattato di Lisbona. Detto articolo prevede che "gli atti legislativi delimitano esplicitamente gli obiettivi, il contenuto, la portata e la durata della delega di potere".

Emendamento 13

Proposta di direttiva Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) La Commissione determinerà in quale misura l'obiettivo della direttiva, ovvero la semplificazione delle formalità amministrative alle quali sono sottoposte le navi in arrivo o in partenza da porti dell'UE, deve essere esteso all'entroterra, e più precisamente alla navigazione fluviale, al fine di rendere più celere e fluido il transito del trasporto marittimo verso l'entroterra e di apportare una soluzione duratura alla congestione nei

porti marittimi e intorno ai porti marittimi.

Motivazione

Il relatore ritiene che la semplificazione delle formalità di notifica da parte delle navi non debba limitarsi ai soli porti marittimi. Bisognerebbe rendere più fluidi anche i collegamenti con l'hinterland. Il relatore chiede pertanto alla Commissione di esaminare ulteriormente tale possibilità.

Emendamento 14

**Proposta di direttiva
Considerando 9 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(9 ter) Al fine di semplificare le formalità amministrative per le navi in arrivo o in partenza da un porto dell'UE dell'entroterra e in vista degli effetti positivi previsti per la sicurezza del traffico navale, la Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di utilizzare l'inglese come unica lingua nelle acque interne.

Motivazione

Sulle navi, le persone comunicano in inglese, generalmente in una forma semplificata propria dei marinai. Ciò favorisce la semplificazione dei requisiti amministrativi e promuove la sicurezza del traffico navale. Il relatore auspica giustamente di rafforzare il legame tra la navigazione marittima e quella delle acque interne, e nell'emendamento 9 sostiene l'uso dell'inglese. Per lo stesso motivo, la Commissione dovrebbe valutare la possibilità di usare l'inglese come unica lingua nelle acque interne dell'Europa.

Emendamento 15

**Proposta di direttiva
Articolo 1**

Testo della Commissione

Emendamento

La presente direttiva ha lo scopo di semplificare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi, all'arrivo o

La presente direttiva ha lo scopo di semplificare **e di armonizzare** le procedure amministrative applicate ai trasporti

alla partenza dai porti degli Stati membri della Comunità, attraverso l'utilizzo generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione.

marittimi, all'arrivo o alla partenza dai porti degli Stati membri della Comunità, attraverso l'utilizzo generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione.

Motivazione

Il relatore ribadisce che questa direttiva non deve avere per obiettivo solo una semplificazione. È necessaria anche l'armonizzazione delle procedure amministrative tra gli Stati membri per permettere una navigazione più fluida tra i porti dell'UE.

Emendamento 16

Proposta di direttiva Articolo 3 – lettera e) bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

***e) bis "trasmissione elettronica dei dati",
il processo di trasmissione di informazioni
codificate digitalmente mediante un
formato strutturato che può essere
utilizzato direttamente per
l'immagazzinamento e il trattamento
tramite computer;***

Motivazione

Per poter trarre il massimo beneficio dalla trasmissione elettronica, bisogna che i sistemi possano comunicare tra di loro in modo che non si debbano introdurre più volte gli stessi dati a causa delle disparità delle procedure adottate dai vari porti o autorità nazionali.

Emendamento 17

Proposta di direttiva Articolo 4 – alinea

Testo della Commissione

Emendamento

Il comandante o qualsiasi altra persona debitamente abilitata dall'armatore della nave ***deve notificare***, preventivamente all'ingresso in un porto situato in uno Stato membro, le informazioni previste dalle

Gli Stati membri devono fare in modo che ***il*** comandante o qualsiasi altra persona debitamente abilitata dall'armatore della nave ***notifichi***, preventivamente all'ingresso in un porto situato in uno Stato

formalità di dichiarazione all'autorità competente designata da tale Stato membro:

membro, le informazioni previste dalle formalità di dichiarazione all'autorità competente designata da tale Stato membro:

Motivazione

Dal momento che si tratta di una direttiva e non di un regolamento, questa modifica si impone in quanto gli obblighi riguardano gli Stati membri e non direttamente gli operatori economici.

Emendamento 18

Proposta di direttiva Articolo 5 – comma 3

Testo della Commissione

Le informazioni sono considerate conformi se derivano dall'applicazione delle definizioni che figurano nella convenzione FAL di cui all'allegato II e vengono comunicate per mezzo dei formulari FAL elencati all'allegato I, secondo le modalità stabilite dalla convenzione FAL. I formulari FAL devono essere presentati conformemente *alle norme linguistiche prescritte dall'Organizzazione marittima internazionale.*

Emendamento

Le informazioni sono considerate conformi se derivano dall'applicazione delle definizioni che figurano nella convenzione FAL di cui all'allegato II e vengono comunicate per mezzo dei formulari FAL elencati all'allegato I, secondo le modalità stabilite dalla convenzione FAL. I formulari FAL devono essere presentati conformemente *alla regola 14, paragrafo 4 del Capitolo V della Convenzione SOLAS (come previsto nella direttiva 2001/25/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare). Tale regola prevede che l'inglese venga utilizzato come lingua comune.*

Motivazione

Piuttosto che il regime linguistico previsto dall'Organizzazione marittima internazionale, che include lingue non comunitarie, sarebbe preferibile precisare la lingua veicolare maggiormente utilizzata. Questo faciliterebbe anche il conseguimento dell'obiettivo che consiste nell'introdurre i dati solo una volta piuttosto che doverli tradurre nella lingua ufficiale dello Stato membro di ciascun porto in cui una nave potrebbe attraccare.

Emendamento 19

Proposta di direttiva Articolo 7 – titolo

Testo della Commissione

Trasmissione elettronica dei **documenti**

Emendamento

Trasmissione elettronica dei **dati**

Emendamento 20

Proposta di direttiva Articolo 7 – comma 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri procedono entro e non oltre l'entrata in vigore della presente direttiva, agli studi e lavori pertinenti, allo scopo di permettere ***l'utilizzo di strumenti elettronici per*** la trasmissione dei dati necessari agli adempimenti amministrativi nei tempi più brevi e non oltre il 15 febbraio 2013.

Emendamento

Gli Stati membri procedono entro e non oltre l'entrata in vigore della presente direttiva, agli studi e lavori pertinenti, allo scopo di permettere la trasmissione ***elettronica*** dei dati necessari agli adempimenti amministrativi ***attraverso una unica piattaforma elettronica*** nei tempi più brevi e non oltre il 15 febbraio 2013.

Motivazione

Il relatore è favorevole a una piattaforma elettronica unica per la raccolta e lo scambio dei dati ma non specifica quale piattaforma.

Emendamento 21

Proposta di direttiva Articolo 7 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Detta piattaforma elettronica, in cui convergono SafeSeaNet, la dogana elettronica e altri sistemi elettronici, rappresenta il luogo dove tutte le informazioni ricevute dalle varie autorità competenti conformemente alla presente direttiva sono raccolte e scambiate fra le autorità competenti e gli Stati membri.

Motivazione

Dovrebbe esserci un'unica piattaforma di scambio per tutte le informazioni che vengono raccolte conformemente alla presente direttiva. Le autorità competenti devono mettere a disposizione attraverso detta piattaforma le informazioni ricevute per coloro che le richiedano. Questo consentirà di evitare che la medesima informazione debba essere comunicata più volte a vari organismi.

Emendamento 22

Proposta di direttiva Articolo 7 – comma 2

Testo della Commissione

Tali strumenti devono essere interoperabili, accessibili e compatibili con il sistema SafeSeaNet istituito in conformità alla direttiva 2002/59/CE, nonché con i sistemi informatici previsti dalla decisione n. 70/2008/CE in modo che ogni informazione possa essere registrata una sola volta. Gli Stati membri consultano gli operatori economici e informano la Commissione sui progressi compiuti secondo le modalità previste dalla presente decisione.

Emendamento

Tale trasmissione elettronica deve essere interoperabile, accessibile e compatibile con il sistema SafeSeaNet istituito in conformità alla direttiva 2002/59/CE, nonché con i sistemi informatici previsti dalla decisione n. 70/2008/CE in modo che ogni informazione possa essere registrata una sola volta. Gli Stati membri consultano gli operatori economici e informano la Commissione sui progressi compiuti secondo le modalità previste dalla presente decisione.

Motivazione

L'emendamento è necessario per allineare l'articolo 7, comma 2, alle definizioni riportate all'articolo 3, e in particolare all'articolo 3, lettera e) bis) (nuova).

Emendamento 23

Proposta di direttiva Articolo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 7 bis

Riservatezza dei dati

Gli Stati membri, conformemente alla legislazione dell'UE e a quella nazionale, prendono le misure necessarie per

garantire che i dati ricevuti nel quadro della presente direttiva rimangano riservati e siano utilizzati soltanto in conformità della presente direttiva.

Prestano particolare attenzione a proteggere i dati commerciali raccolti in applicazione della presente direttiva. Per quanto riguarda i dati personali, gli Stati membri garantiscono la conformità alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati¹ e al regolamento (CE) 45/2001/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché alla libera circolazione di tali dati².

Gli Stati membri garantiscono che gli utenti di questi dati abbiano accesso unicamente alla banca dati attinente alle loro specifiche responsabilità e che pertanto non ne abusino e non trasferiscano i dati personali o commerciali senza giustificazioni esaurienti.

¹ *GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.*

² *GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.*

Emendamento 24

Proposta di direttiva Articolo 8

Testo della Commissione

Le navi che ricadono nel campo di applicazione della direttiva 2002/59/CE e che effettuano movimenti tra porti situati sul territorio doganale della Comunità europea, quando non provengono da un

Emendamento

Gli Stati membri garantiscono che le navi che ricadono nel campo di applicazione della direttiva 2002/59/CE e che effettuano movimenti tra porti situati sul territorio doganale della Comunità europea, quando

porto situato al di fuori del territorio comunitario o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi fanno scalo né vi si recano, **sono** esentate dal dovere di trasmettere le informazioni previste dai formulari FAL, ferma restando la legislazione comunitaria applicabile.

non provengono da un porto situato al di fuori del territorio comunitario o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I ai sensi della legislazione doganale, non vi fanno scalo né vi si recano, **siano** esentate dal dovere di trasmettere le informazioni previste dai formulari FAL, ferma restando la legislazione comunitaria applicabile **e la possibilità che gli Stati membri possano richiedere informazioni contenute nei formulari FAL di cui ai punti 2, 3, 4, 5 e 6 dell'allegato I.**

Motivazione

La modifica iniziale è necessaria in quanto questi obblighi interessano gli Stati membri e non direttamente gli operatori economici. Gli Stati membri devono avere la possibilità di richiedere alcuni formulari FAL di cui all'allegato I, per motivi di sicurezza interna e di prevenzione del contrabbando e dell'immigrazione illegale.

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 8 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Spetta agli Stati membri garantire che le merci comunitarie, identificate per via elettronica, non siano soggette a formalità supplementari motivate dal fatto che la nave è entrata in un porto di un paese terzo o in una zona franca.

Motivazione

L'obiettivo finale della direttiva deve consistere nell'esonerare tutto il trasporto intracomunitario di merci dalla presentazione dei formulari FAL. Bisogna pertanto operare una distinzione non solo sulla base della provenienza e/o della destinazione della nave ma anche sulla base del carico. Un carico che nel trasporto da un porto dell'UE all'altro non lascia la nave non dovrebbe pertanto essere soggetto a formalità amministrative supplementari.

Emendamento 26

Proposta di direttiva Articolo 9

Testo della Commissione

La Commissione può adottare *le misure dirette a modificare gli allegati della presente direttiva, nella misura in cui tale modifica non estenda il campo di applicazione della stessa. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo, di cui all'articolo 10, paragrafo 2.*

Emendamento

La Commissione può adottare *atti delegati, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per quanto riguarda gli allegati alla presente direttiva, al fine di garantire che tengano conto delle eventuali modifiche introdotte dall'IMO ai formulari FAL, e per quanto riguarda la definizione all'articolo 3, lettera e bis), in modo da tener presente il progresso tecnico.*

Motivazione

L'obiettivo di uno sportello elettronico unico per fornire informazioni alle autorità portuali, volto ad evitare che le stesse informazioni debbano essere trasmesse più volte, richiede che l'elenco di formalità di dichiarazione e di notifica di cui all'articolo 2 sia aggiornato quando l'IMO adotta nuovi formulari FAL o modifica quelli esistenti. Sarebbe inadeguato richiedere un atto legislativo in codecisione per modificare detti elementi non essenziali.

Emendamento 27

Proposta di direttiva Articolo 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 9 bis

Estensione del campo di applicazione
Entro il 31 dicembre 2011 al più tardi la Commissione presenta al Parlamento e al Consiglio una relazione sull'estensione al trasporto per idrovie interne del campo di applicazione delle semplificazioni introdotte dalla presente direttiva. La Commissione verifica inoltre in quale misura il Sistema di informazione fluviale (RIS) sia compatibile con i sistemi elettronici menzionati nella presente direttiva.

Motivazione

Il relatore invita la Commissione a non limitare l'armonizzazione delle formalità ai porti marittimi. Anche l'ulteriore trasporto delle merci nell'entroterra deve avvenire in maniera fluida ed efficace con il minor numero possibile di formalità amministrative possibile. Il relatore chiede pertanto alla Commissione di approfondire l'esame della questione e chiede inoltre di verificare se il "Sistema di informazione fluviale", di cui alla direttiva 2005/44/CE, potrà essere compatibile in futuro con SafeSeaNet e gli altri sistemi elettronici menzionati nella presente direttiva.

Emendamento 28

Proposta di direttiva Articolo 9 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 9 ter

Agenzia europea per la sicurezza marittima

Durante la prossima revisione del regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima¹, la Commissione propone, sulla base della presente direttiva, emendamenti miranti a rendere l'Agenzia operativa e competente in materia di monitoraggio e di armonizzazione tecnica e amministrativa delle formalità previste dalla presente direttiva.

¹ *GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.*

Emendamento 29

Proposta di direttiva Articolo 9 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 9 quater

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 9 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a partire dall'entrata in vigore della presente direttiva.

2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. Il potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione è soggetto alle condizioni stabilite agli articoli 9 ter e 9 quater.

Motivazione

L'articolo 290 sancisce che la durata della delega di potere dovrebbe essere definita esplicitamente. La presente proposta di direttiva è soltanto un passo in un processo, come chiarito nella comunicazione della Commissione su uno spazio marittimo europeo senza frontiere. Inoltre, il relatore propone una relazione sulle idrovie interne che potrebbe anch'essa sfociare in una proposta legislativa (emendamento 27). Ne deriva che non mancheranno i mezzi per estendere e, ove opportuno, adattare le disposizioni in materia di atti delegati in base alle esperienze acquisite.

Emendamento 30

Proposta di direttiva Articolo 9 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 9 quinquies

Revoca della delega

1. La delega di poteri di cui all'articolo 9 può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega provvede ad informarne l'altra istituzione e la Commissione entro un termine ragionevole prima di prendere una decisione definitiva, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e le eventuali motivazioni.

3. La decisione di revoca indica le ragioni che la giustificano e pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Questa prende effetto immediatamente o ad una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea.

Motivazione

È opportuno che i due rami dell'autorità legislativa mantengano la possibilità di revocare la delega di poteri, totalmente o in parte. L'articolo 290 del trattato specifica che per una tale decisione il Parlamento europeo delibera a maggioranza dei membri che lo compongono e il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Emendamento 31

**Proposta di direttiva
Articolo 9 sexies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 9 sexies

Obiezioni agli atti delegati

1. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono opporsi a un atto delegato entro un termine di quattro mesi a decorrere dalla data di notifica.

2. Se, alla scadenza di tale termine, né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno contestato l'atto delegato, esso è pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entra in vigore alla data indicata.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio solleva obiezioni a un atto delegato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che muove obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

Motivazione

Il presente articolo per un atto delegato è equivalente alla possibilità di obiezione prevista per la procedura di regolamentazione con controllo (articolo 5 bis, paragrafo 3, lettera c), introdotta dalla decisione del Consiglio del 17 luglio 2006). Sebbene la decisione prevedesse un termine di tre mesi per sollevare obiezioni, l'esperienza ha dimostrato la difficoltà di completare in un periodo così breve un esame esaustivo terminante con una risoluzione adottata in Aula. L'articolo 290 del trattato consente esplicitamente all'atto legislativo di determinare il periodo in cui possono essere sollevate obiezioni.

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Articolo 10

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 10

soppresso

Comitato

1. Per l'adozione di misure relative alla sicurezza marittima, in particolare quelle dirette alla modifica degli allegati della presente direttiva, la Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Per l'adozione di misure relative alla sicurezza marittima, in particolare quelle dirette alla modifica dell'allegato III, la Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima (MARSEC), istituito dall'articolo 11 del regolamento (CE) n. 725/2004.

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

Motivazione

Questa procedura non risulta più adeguata visto che la decisione 1999/468/CE, che era basata sul trattato di Nizza, è stata sostituita per la nuova legislazione dall'articolo 290 del trattato di Lisbona. È importante che i due rami dell'autorità legislativa ricevano informazioni in termini paritari per quanto riguarda i possibili atti delegati o quelli proposti.

MOTIVAZIONE

Introduzione

Il trasporto marittimo è soggetto a procedure amministrative complesse, anche nel caso di navi che circolano tra due porti UE senza fare scalo in un porto di un paese terzo. Pertanto esistono oneri amministrativi aggiuntivi e quindi costi aggiuntivi relativi ai trasporti di merci per nave. Ciò rende il trasporto di merci per mare meno attraente e fa sì che non sia usato in maniera ottimale.

La creazione di uno spazio dei trasporti marittimi senza ostacoli è necessaria per rendere più attraente ed efficiente la circolazione costiera visto che rappresenta il modo di trasporto più favorevole all'ambiente.

A tal fine, nel gennaio 2009 la Commissione ha pubblicato la sua "Comunicazione e piano d'azione nella prospettiva della creazione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere" e la sua Direttiva sulle formalità di dichiarazioni delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità e che abroga la direttiva 2002/6/CE.

La proposta della Commissione

La proposta di direttiva fa parte di un insieme più ampio descritto nella comunicazione della Commissione al fine di creare uno spazio europeo per i trasporti marittimi senza frontiere.

Nella sua comunicazione la Commissione propone un piano d'azione composto da diverse misure legislative di breve e medio termine e di raccomandazioni agli Stati membri.

Le misure di breve termine cercano di eliminare per quanto possibile (semplificando le formalità doganali, introducendo orientamenti per i controlli fitosanitari, razionalizzando la documentazione, ecc.) gli ostacoli che ancora incidono sui trasporti marittimi intracomunitari. La Commissione spera che queste misure entrino in vigore entro il 2010.

La data per le misure di medio termine è fissata al 2013. Dette misure includono un più ampio uso di scambi elettronici di dati e l'introduzione di sistemi "e-marittimi", di uno sportello unico, di formalità per le navi che fanno scalo in un paese terzo, norme semplificate per le merci pericolose, ecc.

La Commissione inoltre presenta diverse raccomandazioni agli Stati membri, in particolare la razionalizzazione dei flussi e dello spazio nei porti, l'uso di un linguaggio comune e la semplificazione della procedura per ottenere un Certificato di esenzione dal pilotaggio.

La Commissione ritiene che sia necessaria una proposta per sostituire la direttiva 2002/6/CE con una nuova direttiva.

- La Convenzione FAL è già stata rivista diverse volte e pertanto è necessaria una legislazione comunitaria per riallineare i vari testi legislativi.

- Occorre un nuovo modello per le informazioni sulla sicurezza da completare prima dell'ingresso nel porto di uno Stato membro.
- Il livello di computerizzazione nei porti non è sufficiente. Non esiste uno sportello unico nel quale sia possibile completare le formalità per le varie autorità esistenti nei porti, e ciò provoca perdite di tempo.
- L'applicazione della vecchia direttiva 2002/6/CE varia da uno Stato membro all'altro. È pertanto necessaria una direttiva che non sia suscettibile di interpretazioni differenti.

La nuova direttiva cerca di semplificare le procedure amministrative standardizzando la trasmissione elettronica dell'informazione e la razionalizzazione delle formalità di rendiconto.

Si propongono le seguenti misure specifiche:

- Gli Stati membri devono accettare i formulari FAL, per evitare che le stesse informazioni debbano essere presentate due volte.
- SafeSeaNet deve diventare il perno dello scambio di informazioni elettronico. Gli Stati membri devono creare sistemi elettronici in modo da poter trasmettere elettronicamente le informazioni necessarie relative alle formalità amministrative. Questi sistemi devono entrare in operazione al più tardi entro il 15 febbraio 2013.
- Questi sistemi devono essere interoperativi, accessibili e compatibili con il sistema SafeSeaNet.
- Le navi che circolano tra porti situati all'interno del territorio doganale della Comunità europea devono essere esentate dalla necessità di presentare i formulari FAL. Tale esenzione è possibile purché le merci abbiano uno status comunitario.

Suggerimenti del relatore

Il vostro relatore si compiace della comunicazione e della proposta della Commissione.

Il fine ultimo della presente direttiva deve essere quello di esentare tutti i trasporti di merci marittimi intraeuropei da formalità amministrative inutili. Nella sua veste di relatore sulla direttiva sulle formalità di rendiconto desidero quindi presentare i seguenti suggerimenti:

Le procedure amministrative dovrebbero non solo essere semplificate ma anche essere armonizzate

Le varie procedure negli Stati membri dovrebbero essere ravvicinate tra di loro per quanto possibile.

È necessario un buon livello di cooperazione tra le varie autorità competenti

La direttiva è parte di un più ampio progetto di semplificazione amministrativa, in particolare la creazione di uno spazio europeo per i trasporti marittimi senza frontiere. Questo insieme più ampio non riguarda solo i trasporti ma anche le dogane, la sanità pubblica e la sicurezza nei porti e a bordo delle navi. Le misure prese in uno solo di questi settori non possono raggiungere il risultato sperato. Nella qualità di relatore invito pertanto la Commissione a far progredire le varie parti del pacchetto per quanto possibile in parallelo.

Nel corso del processo legislativo è pertanto necessario che le tre Direzioni generali competenti della Commissione – DG TAXUD, DG TREN e DG SANCO – cooperino in modo efficace.

Il vostro relatore sollecita la DG TAXUD ad attuare quanto prima l'emendamento del Codice doganale, come promesso nella comunicazione, al fine di creare uno spazio europeo per i trasporti marittimi senza frontiere. Detto emendamento deve rendere più agevole per le compagnie marittime ottenere lo statuto di "servizio marittimo regolare autorizzato" che dovrebbe radicalmente ridurre l'onere amministrativo.

In tale contesto è consigliabile anche che la Commissione usi nella legislazione dei trasporti, come fa altrove, termini quali "operatore economico autorizzato" e "spedizioniere autorizzato".

Una lingua comune

Nei trasporti marittimi il problema della lingua troppo spesso porta a ritardi e a incomprensioni inutili. Per garantire che la comunicazione sia quanto più efficiente possibile, è assolutamente essenziale usare un'unica lingua comune.

Per sottolineare questo punto, mi riferisco nella mia relazione alla Convenzione SOLAS dell'IMO (Convenzione Internazionale per la sicurezza della vita in mare, 1974), che prevede l'uso dell'inglese quale lingua di lavoro.

SafeSeaNet quale piattaforma di scambio di dati

SafeSeaNet è stata sviluppata in congiunzione con la direttiva relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione e da allora ha dimostrato di funzionare bene. Pertanto sembra ragionevole utilizzarla come piattaforma per lo scambio di dati. L'informazione raccolta in uno Stato membro da varie autorità competenti è successivamente resa disponibile da parte di queste stesse autorità nel SafeSeaNet in modo che chi ha bisogno dell'informazione può richiamarla da SafeSeaNet.

Naturalmente questo sistema può funzionare bene solo se gli Stati membri forniscono un sistema efficace di controllo di accesso. Il sistema opera con dati sensibili da un punto di vista commerciale che quindi devono essere protetti adeguatamente per garantire che non siano provocati danni economici ai porti, alle compagnie marittime o ad altre parti interessate.

Chiarimento del termine "trasmissione elettronica dei dati"

In quanto relatore desidero che in conclusione si arrivi ad una direttiva chiara che non sia oggetto di interpretazioni diverse da parte degli Stati membri. A tal fine è stato presentato l'emendamento che fornisce una definizione più chiara di "trasmissione elettronica", escludendo ad esempio l'uso della trasmissione via fax.

Esenzione dall'obbligo di presentare formulari FAL

L'articolo 8 della proposta della Commissione esenta le navi che circolano tra porti situati nel territorio doganale della Comunità europea dall'obbligo di presentare formulari FAL. Il relatore ritiene che si tratti di una misura necessaria, ma desidera che essa sia applicata ulteriormente tenendo conto non solo del luogo di origine o di destinazione della nave ma anche del suo carico. Se una certa proporzione del carico resta all'interno dell'unione

doganale, cioè non lascia la nave in un paese terzo, dovrebbe essere possibile che detto carico sia esentato dall'obbligo di presentare formulari FAL.

Certificato di esenzione dal pilotaggio

Questo certificato può semplificare l'entrata nei porti per la navigazione costiera che riguarda regolarmente la stessa destinazione. Naturalmente gli Stati membri possono imporre condizioni ma in molti casi si tratta di obblighi che non sono né trasparenti né proporzionati. Il relatore ritiene che questi problemi debbano essere risolti nell'ambito della presente direttiva.

Estendere il campo di applicazione della direttiva alla navigazione interna

La semplificazione amministrativa e lo scambio elettronico di dati non sono importanti solo per le navi e il loro carico nei porti marittimi. Si tratta di fattori importanti anche per i collegamenti interni perché risultino quanto più agevoli possibile. Il relatore chiede alla Commissione di esaminare la possibilità di coinvolgere i porti interni e ove necessario di prendere misure adeguate.

Ciò include l'esame della compatibilità del RIS (Sistema di informazione fluviale) con SafeSeaNet e con altri sistemi elettronici presenti nella direttiva.

2013 quale scadenza per l'entrata in vigore

In qualità di relatore ritengo che occorra mantenere la data del 15 febbraio 2013 quale ultima scadenza. Questa è anche la scadenza per la creazione di un'unione doganale priva di documenti cartacei (Decisione 70/2008). È un caso fortunato che queste due date coincidano.

PROCEDURA

Titolo	Formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza dai porti		
Riferimenti	COM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD)		
Presentazione della proposta al PE	21.1.2009		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 19.10.2009		
Relatore(i) Nomina	Dirk Sterckx 1.9.2009		
Esame in commissione	10.11.2009	27.1.2010	22.3.2010
Approvazione	23.3.2010		
Esito della votazione finale	+: -: 0:	36 1 1	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	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, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	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		
Deposito	25.3.2010		