



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 26.11.2008
COM(2008) 829 definitivo

2005/0239 (COD)

PARERE DELLA COMMISSIONE

**in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE
sugli emendamenti del Parlamento europeo
alla posizione comune del Consiglio in merito alla
proposta di**

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema
comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione**

RECANTE MODIFICA DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE in applicazione
dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE

PARERE DELLA COMMISSIONE

**in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE
sugli emendamenti del Parlamento europeo
alla posizione comune del Consiglio in merito alla
proposta di**

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema
comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. INTRODUZIONE

L'articolo 251, paragrafo 2, terzo comma, lettera c), del trattato CE prevede che la Commissione esprima un parere sugli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in seconda lettura. Nei paragrafi che seguono la Commissione formula la sua opinione in merito agli emendamenti proposti dal Parlamento.

2. ITER PROCEDURALE

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio	9.1.2006
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo	13.9.2006
Data del parere del Comitato delle regioni	15.6.2006
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura	25.4.2007
Data di adozione della posizione comune all'unanimità	6.6.2008
Data del parere del Parlamento europeo in seconda lettura	24.9.2008

3. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA

La proposta, che costituisce uno degli elementi del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima, è intesa a completare, consolidare e chiarire la direttiva 2002/59/CE in merito agli aspetti sottoindicati:

- chiarimento e rafforzamento delle disposizioni dell'attuale direttiva relative all'accoglienza delle navi in pericolo in luoghi di rifugio. Si tratta di istituire il principio secondo cui le navi in pericolo devono essere accolte in un luogo di rifugio a meno che una valutazione della situazione non induca a prendere una decisione diversa. La proposta intende inoltre

garantire che siano designate in modo chiaro le autorità indipendenti alle quali compete individuare il luogo di rifugio più idoneo; queste autorità dovranno disporre degli elementi necessari per prendere decisioni in tempi rapidi e dovranno in particolare disporre di informazioni precise sulle zone del litorale idonee ad essere utilizzate come luoghi di rifugio.

- Obbligo di installazione di sistemi di identificazione automatica (AIS) sulle navi da pesca di lunghezza superiore a 15 metri. Tali apparecchiature permetteranno – in particolare al naviglio mercantile – di identificare e localizzare le navi da pesca, riducendo in tal modo il rischio di incidenti di cui queste sono spesso vittime.
- Diffondere l'uso della rete telematica per lo scambio di dati SafeSeaNet. Il sistema, sviluppato dalla Commissione e utilizzato dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, consentirà alle autorità marittime di conoscere con precisione i movimenti delle navi e dei rispettivi carichi.
- Obbligo, per i caricatori, di informare dettagliatamente il comandante in merito alla natura del carico, in modo da permettere di reagire più efficacemente ad eventuali episodi di inquinamento grazie ad una conoscenza più approfondita delle caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti.
- Disposizioni specifiche che permettano agli Stati costieri di adottare le misure idonee a limitare i pericoli per la navigazione dovuti alla formazione di ghiacci in alcune zone marittime del nord dell'Unione europea. La questione è particolarmente rilevante perché l'aumento della quantità di petrolio trasportato sul Mar Baltico comporta anche un aumento dei rischi.

4. PARERE DELLA COMMISSIONE SUGLI EMENDAMENTI ADOTTATI DAL PARLAMENTO EUROPEO

4.1. Emendamenti accolti dalla Commissione

4.1.1. Emendamenti accolti integralmente

La Commissione accoglie integralmente i seguenti emendamenti:

- gli emendamenti che migliorano la proposta della Commissione sulla questione dei luoghi di rifugio, con riguardo ai piani per l'accoglienza delle navi in luoghi di rifugio (emendamenti 8, 41 e 42) e all'assicurazione (emendamento 52).
- Taluni emendamenti relativi alla creazione del centro europeo di gestione dei dati LRIT per la sorveglianza delle navi a lungo raggio (emendamento 13), alla rete per lo scambio di dati marittimi SafeSeaNet (emendamenti 11 e 55), all'equo trattamento dei lavoratori marittimi (emendamenti 6 e 24), alla navigazione in mezzo ai ghiacci (emendamento 37) e ai requisiti riguardanti il carico di merci pericolose a bordo (emendamento 34).
- Taluni emendamenti relativi alle procedure di comitato, alle tavole di corrispondenza e all'entrata in vigore della direttiva (emendamenti 16, 57 e 59).
- Gli emendamenti 17, 19, 20, 22, 23, 25, 27, 44, 45, 46, 48, 49, 50 e 51, che integrano elementi della proposta di direttiva relativi alla responsabilità civile e all'assicurazione dei proprietari delle navi, altro elemento del terzo pacchetto sul quale non era stato ancora

ottenuto un accordo in sede di Consiglio alla data della seconda lettura del Parlamento europeo. La Commissione osserva che, a questo proposito, un accordo politico è stato raggiunto nell'ambito del Consiglio del 9 ottobre 2008.

4.1.2. Emendamenti accolti in parte

La Commissione accoglie in parte i seguenti emendamenti:

- gli emendamenti 10 e 53, relativi alla compensazione delle perdite economiche subite dai porti che accolgono navi in difficoltà. La Commissione sostiene pienamente uno degli obiettivi perseguiti, ossia quello di sottolineare l'importanza che gli Stati membri ratifichino e/o applichino le convenzioni internazionali in materia di risarcimento dei danni prodotti dall'inquinamento. Tuttavia, l'obbligo per gli Stati membri di rimborsare tutte le spese e i danni risultanti da una decisione di accoglienza è eccessivo e pone problemi di ordine giuridico e pratico. Per la Commissione è auspicabile che gli Stati membri dispongano di un quadro giuridico che consenta il risarcimento di tali danni, qualora ciò si rivelasse necessario.
- L'emendamento 38 intende obbligare gli Stati membri a rispettare le linee direttrici dell'IMO sull'equo trattamento dei marittimi. Secondo la Commissione, tali linee direttrici dovrebbero essere prese in considerazione dagli Stati membri, ma è difficile immaginare di poterle rendere obbligatorie nel quadro del diritto comunitario, tenuto conto del fatto che esse riguardano essenzialmente questioni connesse alla procedura giudiziaria e penale, senza un legame diretto con gli obiettivi della direttiva.
- La Commissione non ha obiezioni da muovere con riguardo agli obiettivi dell'emendamento 15, relativo al campo di applicazione della procedura di comitato. Tale emendamento risulta tuttavia ridondante rispetto agli articoli 27 e 28 della direttiva 2002/59/CE e dovrebbe poter essere inserito nel quadro di tali articoli.

4.1.3. Emendamenti accolti in linea di principio o con riserva di riformulazione

- L'emendamento 2, relativo all'integrazione dei sistemi AIS per la sorveglianza a corto raggio delle navi con i sistemi VMS utilizzati per il controllo della pesca.
- Gli emendamenti 5, 7, 9, 26, 39 e 43, riguardanti in particolare il processo decisionale connesso all'accoglienza delle navi in luoghi di rifugio e i piani "luoghi di rifugio".
- Gli emendamenti 12, 28 e 30, relativi alla creazione di un centro europeo per la gestione dei dati LRIT, che consentirà la sorveglianza a lungo raggio delle navi battenti bandiera degli Stati membri che navigano al largo delle coste dell'UE.
- Gli emendamenti 1, 3, 14, 35 e 56, relativi alla riservatezza delle informazioni ottenute grazie alla direttiva, sia nel caso delle informazioni trasmesse dalle navi tramite strumenti AIS o LRIT che in quello delle informazioni circolanti fra Stati membri tramite la rete comunitaria per lo scambio di dati marittimi SafeSeaNet.
- L'emendamento 54, che consentirà di sviluppare nel quadro dell'allegato III della direttiva gli elementi costitutivi della rete per lo scambio dei dati marittimi SafeSeaNet.
- L'emendamento 18, relativo all'utilizzo delle informazioni ottenute tramite la direttiva ai fini della sicurezza marittima.

- L'emendamento 4, volto a rafforzare il controllo del rispetto delle norme di costruzione e di manutenzione delle navi per la navigazione in acque con formazione di ghiaccio.
- L'emendamento 21, che ha come effetto di obbligare le navi a informare le autorità costiere in merito alla quantità di combustibile trasportato, indipendentemente dal volume a bordo.
- Gli emendamenti 31, 32 e 33, che rafforzano le disposizioni della direttiva in merito alle indicazioni che il caricatore deve fornire al momento del carico di merci pericolose o inquinanti a bordo.
- L'emendamento 29, volto ad alleviare l'onere delle notifiche di arrivo in porto che gravano sui servizi regolari che frequentano i porti comunitari.

4.2. Emendamenti respinti dalla Commissione

Non è stato respinto alcun emendamento.

5. CONCLUSIONI

La Commissione modifica la propria proposta secondo quanto sopra indicato, in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE.