



CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 29 settembre 2009 (01.10)
(OR. en)

13590/09

Fascicolo interistituzionale:
2009/0005 (COD)

MAR 126
CODEC 1114

RELAZIONE SULLO STATO DEI LAVORI

della: presidenza

al: COREPER/ Consiglio

n. prop. Com: 5789/09 MAR 8 CODEC 86

Oggetto: ***Preparazione della sessione del Consiglio (Trasporti, Telecomunicazioni e Energia) del 9 ottobre 2009***

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

– *Stato di avanzamento dei lavori*

(Deliberazione pubblica, a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera c) del regolamento interno del Consiglio)

Introduzione

1. Il 27 gennaio 2009 la Commissione ha trasmesso al Consiglio e al Parlamento europeo la proposta in oggetto.

Contenuto della proposta

2. Scopo della proposta è di agevolare il trasporto marittimo semplificando talune procedure amministrative per le navi in arrivo o in partenza da porti dell'UE.

3. In un contesto più ampio, la proposta dovrebbe contribuire a dare attuazione al concetto di spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere ed a realizzare gli obiettivi dell'agenda di Lisbona.
4. La direttiva è intesa a sostituire la direttiva 2002/6/CE. La proposta della Commissione si articola nei seguenti punti.
 - Armonizzazione dei termini per la notifica dell'ingresso nei porti.
 - Assicurare la coerenza tra la convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale dell'IMO ("convenzione FAL) e la legislazione UE. La convenzione FAL facilita a livello mondiale le formalità amministrative in materia di dichiarazione. Ai sensi della direttiva 2002/6/CE, gli Stati membri sono tenuti ad utilizzare una serie di formulari correlati alla convenzione FAL. Tuttavia si riscontrano sovrapposizioni tra i requisiti UE e la convenzione FAL. La proposta stabilisce che le formalità previste dalla legislazione vigente UE dovrebbero prevalere. I formulari FAL non dovrebbero essere utilizzati allorché le informazioni in essi contenute sono già richieste dalla legislazione UE.
 - I formulari FAL non dovrebbero essere utilizzati per i trasporti marittimi intracomunitari, poiché, fatte salve talune condizioni, si dovrebbe presumere l'origine comunitaria delle merci. Questo rappresenterebbe un progresso importante verso la creazione di uno spazio per il trasporto marittimo senza frontiere.
 - Sarà istituito un formulario specifico per le informazioni di sicurezza precedenti all'arrivo, in attesa di un formulario armonizzato che sarà adottato a livello IMO.
 - Sarà richiesto agli Stati membri di introdurre la trasmissione elettronica delle informazioni (al più tardi nel 2013), mediante un'unica autorità nazionale, in modo compatibile con il sistema SafeSeaNet.

Lavori svolti nell'ambito degli organi del Consiglio

5. L'esame della proposta da parte del gruppo "Trasporti marittimi" è iniziato nel maggio 2009, durante la presidenza ceca ma con un presidente svedese. I lavori sono stati proseguiti durante la presidenza svedese.
6. In totale si sono tenute quattro riunioni ed una quinta è in programma prima del Consiglio TTE di ottobre.

Lavori nell'ambito del Parlamento europeo

7. Il Parlamento europeo non ha ancora avviato l'esame della proposta. Un relatore è stato nominato nel settembre 2009 (Sig. Sterckx, ALDE-BE). Un primo scambio di opinioni potrebbe aver luogo in sede di commissione TRAN nel novembre 2009.

Questioni principali

8. In generale, le delegazioni hanno espresso un giudizio molto positivo sull'obiettivo di semplificare le procedure amministrative.
9. Sono state tuttavia sollevate alcune perplessità riguardo alla relazione con altri testi giuridici UE esistenti, quali il codice doganale, il codice frontiere Schengen e la direttiva sul sistema di monitoraggio del traffico navale, nonché con taluni altri requisiti a livello internazionale. Molti Stati membri non condividono inoltre i vari calendari per l'attuazione della direttiva contenuti nella proposta della Commissione.
10. Riguardo al campo di applicazione l'intenzione della Commissione di includere tutte le imbarcazioni marittime è considerata troppo ampia. Inoltre, alcuni Stati membri senza sbocco sul mare si sono interrogati sulla necessità di recepire la direttiva.
11. Riguardo alla lingua in cui i formulari FAL devono essere presentati, la Commissione ha proposto di rendere possibile l'uso di tutte le lingue ufficiali dell'IMO. Un certo numero di delegazioni ha tuttavia proposto l'inglese, in quanto lingua di maggiore diffusione nel settore marittimo, ma altre delegazioni hanno espresso forti perplessità in proposito.

12. Infine, dall'esame della proposta della Commissione è emerso che l'attuazione di alcune delle misure di semplificazione potrebbe risultare difficile, più per ragioni di tecnica legislativa che per motivi politici.
13. Per quanto riguarda il campo di applicazione ed al fine di facilitare un accordo, la presidenza ha proposto di escludere alcune categorie di imbarcazioni in base a quanto proposto dalle delegazioni. Occorre inoltre trovare una soluzione specifica per gli Stati membri privi di sbocco sul mare, tenendo conto del fatto che alcuni di essi possiedono navi battenti la loro bandiera.
14. Per quanto riguarda le questioni in sospeso, la presidenza sta cercando di semplificare e chiarire la proposta seguendo i suggerimenti avanzati dalle delegazioni. Una questione cruciale consiste nel garantire la coerenza con altre normative UE ed i requisiti internazionali al fine di evitare contraddizioni e/o vuoti giuridici.
15. Non appena il Parlamento europeo avrà iniziato il suo esame, la presidenza intende avviare contatti informali con il relatore. Lo scopo sarebbe quello di giungere ad un accordo in prima lettura con il Parlamento, in funzione del suo calendario dei lavori.
16. Nella fase attuale tutte le delegazioni hanno espresso riserve di esame generale sul testo della proposta della Commissione. Inoltre, DK, MT e UK hanno avanzato riserve di esame parlamentare.

Conclusione

Il Coreper è pertanto invitato a prendere atto della presente relazione sullo stato dei lavori ed a raccomandare al Consiglio TTE di esaminarla nella sessione del 9 ottobre 2009.