



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.1.2009
COM(2009) 11 definitivo

2009/0005 (COD)

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**

{SEC(2009) 46}

{SEC(2008) 47}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• *Motivazione e obiettivi della proposta*

La presente proposta di direttiva sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità contribuisce a dare attuazione al concetto di spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere descritto nella comunicazione della Commissione COM (2009) 10 adottata congiuntamente alla presente proposta.

L'obiettivo di tale concetto consiste nell'abolire o semplificare i controlli documentali e fisici operati sulle navi e le merci che si spostano tra porti situati all'interno dell'Unione europea.

La presente proposta è diretta a sostituire la direttiva 2002/6/CE¹ del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, allo scopo di rispondere alle seguenti necessità:

1. Revisione della convenzione FAL e coerenza con gli altri atti legislativi comunitari

La convenzione FAL dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è diretta a facilitare e armonizzare, a livello mondiale, gli adempimenti amministrativi che devono espletare le navi in arrivo o in partenza dai porti. Tale convenzione è stata firmata il 9 aprile 1965 ed è entrata in vigore il 5 marzo 1967. Numerosi Stati membri dell'Unione europea hanno firmato e ratificato la suddetta convenzione dopo la sua entrata in vigore.

Il 18 febbraio 2002, l'Unione europea ha adottato la direttiva 2002/6/CE, che impone agli Stati membri di utilizzare una serie di formulari di facilitazione normalizzati introdotti dalla convenzione FAL. Dal 2002, la legislazione comunitaria si è arricchita di nuovi testi normativi nel settore della sicurezza. Si tratta di adempimenti prescritti dalle direttive di base o dagli emendamenti alle direttive 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995 ("controllo dello Stato di approdo"), 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, 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, che impongono degli adempimenti nei rispettivi settori e dal regolamento (CE) n. 562/2006 (codice frontiere Schengen).

Inoltre, la convenzione FAL è stata riveduta nel corso della 32a sessione del comitato FAL dell'IMO, nel luglio 2005, allo scopo di ampliare il numero degli adempimenti previsti. La revisione del luglio 2005 della convenzione FAL aggiunge alla

¹ Direttiva 2002/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità (GU L 67 del 9.3.2002, pag. 31).

dichiarazione generale (formulario n. 1) un campo relativo al trattamento dei rifiuti. Ora i rifiuti e residui a bordo sono oggetto nei porti europei di una dichiarazione, conformemente a quanto prescrive la 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. È pertanto necessario precisare come queste due normative interagiscono fra loro.

Lo sviluppo della legislazione comunitaria e della convenzione FAL conduce ad una maggiore complessità amministrativa del trasporto marittimo, che è necessario attenuare evitando un eventuale indebolimento del livello di sicurezza marittima e di tutela dell'ambiente. In ogni caso, le delegazioni degli Stati membri dell'Unione europea alle sessioni del comitato FAL dovranno impegnarsi a fare in modo che i formulari della convenzione FAL coincidano con i formulari richiesti dalle normative comunitarie esistenti.

La revisione del luglio 2005 della convenzione FAL ha apportato delle modifiche concernenti la dichiarazione generale dell'IMO, la dichiarazione delle provviste di bordo, la dichiarazione degli effetti personali e dei beni dell'equipaggio, il ruolo dell'equipaggio e l'elenco dei passeggeri, nonché le norme e le prassi raccomandate in materia. La Commissione europea ritiene che, in attesa dell'entrata in vigore della presente direttiva, l'utilizzazione parallela dei formulari riprodotti dall'IMO, basati sulla convenzione IMO modificata nel luglio 2005, debba essere considerata, dalle competenti autorità portuali, conforme alle prescrizioni in vigore che figurano nella direttiva 2002/6/CE.

2. Nuovo formulario informativo in materia di sicurezza preliminare all'ingresso in un porto di uno Stato membro

Il 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 impone all'autorità di sicurezza marittima competente degli Stati membri di esigere la comunicazione di informazioni quando una nave annuncia la propria intenzione di entrare in un porto situato sul suo territorio. La Commissione europea ha presentato al comitato di sicurezza marittima istituito in conformità al regolamento («comitato MARSEC») un progetto di formulario diretto ad armonizzare le domande di informazioni. Il comitato ha approvato questo modello di formulario informativo armonizzato in occasione della sua quinta riunione del 20 marzo 2005, osservando che gli Stati membri potranno chiedere caso per caso informazioni supplementari (o un minor numero di informazioni). Dato che la Commissione ritiene che le informazioni relative alla sicurezza vadano comunicate attraverso una scheda armonizzata adottata a livello internazionale dal comitato FAL dell'IMO, essa si è attivata per fare adottare la scheda in questione dal suddetto comitato presso il quale sono tuttora in corso le discussioni tecniche pertinenti, a causa dei lunghi intervalli di tempo che intercorrono fra le riunioni di tale comitato. Nell'attesa dell'adozione del suddetto formulario armonizzato a livello internazionale, essa propone, a titolo provvisorio, il modello approvato dal comitato MARSEC nell'allegato III della presente proposta. La Commissione, con l'assistenza di detto comitato, potrà, non appena il comitato FAL avrà proceduto all'adozione, introdurre il formulario armonizzato internazionale come base unica per le richieste di informazioni in materia di sicurezza da parte degli Stati membri, in conformità alla procedura di modifica degli allegati di cui all'articolo 9 della proposta di direttiva.

3. Insufficienza delle informazioni e pluralità delle autorità portuali

Ancora oggi, il fax viene utilizzato in più della metà dei porti per lo scambio di informazioni, mentre i sistemi elettronici per lo scambio di dati che potrebbero essere utilizzati dall'insieme degli operatori della comunità portuale funzionano solo in un numero limitato di grandi porti o di Stati membri. Ne deriva un aumento delle mansioni ripetitive e una fonte potenziale di lentezza e di errori che può essere rimossa solo attraverso un ricorso generalizzato ai mezzi elettronici di trasmissione dei dati. Con la decisione n. 70/2008/CE concernente un ambiente privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio, il Parlamento e il Consiglio hanno già fissato la via da seguire e un calendario per la trasmissione dei dati necessari alle operazioni doganali. È opportuno che i sistemi accessibili agli operatori per quanto riguarda le formalità di dichiarazione non doganali, possano svilupparsi rapidamente e in modo coerente con i sistemi doganali.

4. Divergenze nell'applicazione della direttiva 2002/6/CE

Inoltre, uno studio condotto su quaranta porti, realizzato dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima, ha dimostrato che, malgrado la direttiva 2002/6/CE sia complessivamente ben applicata dagli Stati membri, essa non consente sempre di raggiungere l'obiettivo di semplificazione perseguito. I formulari vengono talvolta richiesti da varie autorità differenti oppure accade che le informazioni chieste in precedenza non vengano sempre cancellate; la direttiva 2002/6/CE introduce quindi degli adempimenti che vengono ad aggiungersi a quelli che dovrebbero essere sostituiti. Inoltre, taluni porti continuano a utilizzare formulari stampati nella lingua nazionale, che comportano talvolta rubriche supplementari.

• *Contesto generale*

Nella sua comunicazione del 13 luglio 2006 al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'esame intermedio del Programma per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio, la Commissione ha confermato, rispondendo alle reazioni degli Stati membri e dell'industria, che l'utilizzo dei formulari FAL svolge un ruolo importante nella promozione del trasporto marittimo a corto raggio ed ha annunciato la propria intenzione di aggiornarlo per allinearli alle recenti decisioni dell'IMO.

• *Disposizioni vigenti nel settore della proposta*

La direttiva 2002/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità persegue l'obiettivo di semplificare e armonizzare le formalità e i documenti amministrativi attuando procedure documentali uniformi ricalcate sui formulari della convenzione FAL dell'Organizzazione marittima internazionale.

• *Coerenza con altre politiche comunitarie*

La presente proposta contribuisce alla realizzazione degli obiettivi dell'Agenda di Lisbona nella misura in cui mira alla semplificazione delle procedure amministrative e al ricorso alle tecnologie dell'informazione e di comunicazione per aumentarne

l'efficienza.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

• *Consultazione delle parti interessate*

Le parti interessate sono state consultate via internet, attraverso la presentazione di lavori preparatori a forum e gruppi di esperti nazionali, nonché per mezzo di due seminari specializzati.

Tale consultazione ha permesso di raccogliere i pareri delle diverse parti interessate, pubbliche e private. Dai contributi raccolti è emerso un consenso piuttosto ampio sugli obiettivi perseguiti in materia di semplificazione. Le due proposte legislative che ne sono risultate hanno tenuto conto, nelle rispettive disposizioni tecniche, delle numerose osservazioni precise che sono state formulate.

Ricorso al parere di esperti

La Commissione ha fatto ricorso al parere di esperti esterni per effettuare una valutazione costo/efficacia della proposta.

Il consulente ha valutato i costi e i vantaggi delle opzioni disponibili per raggiungere l'obiettivo di semplificazione amministrativa attraverso uno studio bibliografico ed effettuando delle interviste nell'ambito di porti rappresentativi dell'insieme dei porti europei.

Le principali organizzazioni consultate sono state i membri dell'Organizzazione europea dei porti marittimi (ESPO), dell'Associazione degli armatori della Comunità europea (ECSA), nonché i rappresentanti dei servizi pubblici interessati (dogane, autorità portuali in particolare).

La consultazione non ha evidenziato l'esistenza di rischi connessi alla proposta.

Su «Europa», il sito internet della Commissione, figura una sintesi delle risposte alla consultazione.

• *Valutazione dell'impatto*

Nella valutazione d'impatto sono state prese in considerazione le seguenti alternative:

opzione A: non viene presa alcuna misura a livello comunitario;

opzione B: dato che i controlli applicati alle merci che circolano nel mercato interno sono originati da legislazioni differenti, ognuna di esse può essere oggetto di una semplificazione effettuata caso per caso;

opzione C: è adottato un complesso di misure coerenti allo scopo di eliminare gli ostacoli amministrativi alla libera circolazione delle merci comunitarie o assimilate tra i porti europei.

Su «Europa», il sito internet della Commissione, è messa a disposizione del pubblico la

relazione dello studio di impatto.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- *Sintesi delle misure proposte*

Al fine di raggiungere i suddetti obiettivi, la presente proposta di direttiva mira a ridurre il numero di informazioni da fornire in modo ripetitivo alle diverse autorità portuali. A questo fine, essa ritiene che le informazioni trasmesse a norma delle direttive 95/21/CE, 2002/59/CE, 2000/59/CE, del regolamento (CE) n. 725/2004 e, se necessario, del codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose, contengano l'insieme delle informazioni di navigazione necessarie alle autorità dei porti di arrivo e/o di partenza. Alcune di queste informazioni vengono già trasmesse per via elettronica attraverso il sistema comunitario di scambio di dati marittimi SafeSeaNet. Le autorità di regolamentazione internazionali come l'Organizzazione marittima internazionale o l'Organizzazione mondiale delle dogane hanno sviluppato dei formati per la trasmissione elettronica dei formulari FAL. Questi formulari forniscono alle autorità portuali delle informazioni sufficienti sulle navi provenienti dai paesi terzi. I formulari FAL non sono richiesti per le navi provenienti da un porto dell'Unione europea. Tutte le informazioni richieste dalla presente direttiva dovranno essere trasmesse ad un'autorità competente unica designata dallo Stato membro per via elettronica, attraverso il sistema SafeSeaNet, nei più brevi termini e non oltre il 15 febbraio 2013, data dell'entrata in vigore delle disposizioni della decisione n. 70/2008/CE concernente un ambiente privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio. La presente proposta comprende una tavola di concordanza tra i formulari FAL e le informazioni richieste dalle legislazioni precitate nonché una nuova scheda per la sicurezza marittima.

La proposta di direttiva prevede per gli Stati membri il termine di un anno per procedere al suo recepimento nei rispettivi ordinamenti.

- *Base giuridica*

Articolo 80, paragrafo 2, del trattato che istituisce la Comunità europea.

- *Principio di sussidiarietà*

La soppressione degli ostacoli alla libera circolazione delle merci trasportate via mare rende necessario apportare delle modifiche ad alcune procedure derivanti dall'applicazione di atti comunitari che comportano due tipi di formalità, quelle relative alle navi e ai beni necessari al funzionamento della nave e quelle che riguardano le merci trasportate. Esse sono oggetto di proposte legislative distinte.

- *Principio di proporzionalità*

La forma d'azione proposta lascia un certo margine agli Stati membri imponendo obiettivi di risultato, senza precisarne gli strumenti.

L'opzione scelta è quella che offre il miglior rapporto globale costo/efficacia per le parti interessate.

- *Scelta degli strumenti*

La misura messa in atto è una proposta di direttiva diretta a sostituire la direttiva 2002/6/CE attualmente in vigore.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza finanziaria.

5. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- *Semplificazione*

Le autorità nazionali dovranno effettuare un minor numero di controlli. L'utilizzo di strumenti di comunicazione informatici permetterà di organizzare meglio i controlli che esulano dalla presente proposta migliorandone l'efficacia.

Le proposte comporteranno una sensibile riduzione del costo e della durata degli scali e avranno un effetto di attrazione a favore del trasporto marittimo, contribuendo in tal modo ad un riequilibrio dei modi di trasporto.

- *Illustrazione dettagliata della proposta per articoli*

Gli articoli e allegati della proposta di direttiva perseguono i seguenti obiettivi:

Articolo 1: indica l'obiettivo della direttiva che riguarda la normalizzazione degli adempimenti amministrativi, la semplificazione amministrativa e la trasmissione elettronica dei documenti;

Articolo 2: precisa il campo di applicazione della direttiva che riguarda gli adempimenti amministrativi delle navi in arrivo e/o in partenza da porti dell'Unione europea;

Articolo 3: contiene le definizioni essenziali ai fini della direttiva;

Articolo 4: fissa un termine di ventiquattro ore per la trasmissione delle informazioni richieste dalle procedure amministrative, che è conforme ai termini prescritti dalla direttiva 2002/59/CE e dal regolamento (CE) n. 725/2004;

Articolo 5: impone la trasmissione delle informazioni richieste dalle direttive comunitarie, quando esistono, secondo le disposizioni previste dalle suddette direttive. Quando non è applicabile nessuna direttiva, devono essere accettate le informazioni trasmesse secondo le disposizioni della convenzione FAL;

Articolo 6: impone la designazione da parte degli Stati membri di un'autorità competente unica a livello nazionale per la raccolta delle informazioni richieste all'arrivo e/o alla partenza dai porti dell'Unione europea, che è l'autorità designata per l'attuazione di SafeSeaNet;

Articolo 7: generalizza l'utilizzo di strumenti di trasmissione elettronici nei tempi più brevi e non oltre il 13 febbraio 2013, data che figura nella decisione n. 70/2008/CE concernente un ambiente privo di supporti cartacei per le dogane e il commercio;

Articolo 8: esenta le navi che effettuano movimenti tra i porti situati sul territorio doganale della Comunità europea, dalla trasmissione dei formulari FAL, nella misura in cui le merci beneficiano di una presunzione di status comunitario;

Articoli 9 e 10: integrano le disposizioni in vigore in materia di procedura di comitatologia;

Articolo 11: fissa le modalità di recepimento della direttiva da parte degli Stati membri che dispongono di un termine di un anno a decorrere dalla pubblicazione della direttiva;

Articolo 12: abroga la direttiva 2002/6/CE un anno dopo la pubblicazione della direttiva;

Articolo 13: fissa la data di entrata in vigore della direttiva venti giorni dopo la sua pubblicazione;

Articolo 14: rende gli Stati membri destinatari della direttiva;

Allegato I: contiene l'elenco dei formulari FAL adottati dall'Organizzazione marittima internazionale;

Allegato II: contiene le definizioni più importanti che figurano nella convenzione FAL e stabilisce le concordanze tra i formulari FAL e i formulari rilasciati in applicazione di legislazioni comunitarie vigenti;

Allegato III: introduce una nuova scheda per la sicurezza marittima, nell'attesa dell'adozione da parte dell'Organizzazione marittima internazionale di un formulario corrispondente.

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione²,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo³,

visto il parere del Comitato delle regioni⁴,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁵,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2002/6/CE⁶ impone agli Stati membri di avvalersi di alcuni modelli di formulari normalizzati (in appresso denominati “formulari FAL”) allo scopo di facilitare il traffico, definiti dalla convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale (in appresso “convenzione FAL”).
- (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 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 membri⁷, 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 carico⁸, 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

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ GU L 67 del 9.3.2002, pag. 31.

⁷ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1.

⁸ GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81.

traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio⁹, 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 portuali¹⁰, 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)¹¹ 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.

- (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.
- (4) I sistemi SafeSeaNet istituiti a livello nazionale e a livello comunitario sono destinati a facilitare il ricevimento, lo scambio e la distribuzione delle informazioni tra i sistemi di informazione degli Stati membri relativi alle attività marittime.
- (5) Le informazioni richieste dai formulari FAL vengono regolarmente aggiornate. La presente direttiva dovrebbe quindi fare riferimento alla versione in vigore di questi formulari. Tuttavia, l'utilizzo dei formulari derivanti dall'applicazione della legislazione comunitaria deve prevalere quando tali formulari esistono, fino a quando i formulari della convenzione FAL non vengano modificati, su proposta delle parti contraenti membri dell'Unione europea, in modo da includere le informazioni corrispondenti.
- (6) Occorre esentare le navi che si spostano tra i porti situati sul territorio doganale della Comunità europea dalla trasmissione dei formulari FAL relativi alle merci, quando tali navi 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. Tale esenzione sarà possibile quando le merci trasportate da tali navi beneficeranno di una presunzione di statuto comunitario conformemente al regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, che istituisce il codice doganale comunitario¹².
- (7) È opportuno introdurre un nuovo formulario al fine di armonizzare le informazioni richieste dalla comunicazione preliminare di informazioni di sicurezza prevista dal regolamento (CE) n. 725/2004.
- (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 Commissione¹³.

⁹ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

¹⁰ GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

¹¹ GU L 105, del 13.4.2006, pag. 1.

¹² GU L 253 del 11.10.1993, pag. 1.

¹³ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- (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.
- (10) Dato che gli obiettivi dell'azione prevista, in particolare quello di facilitare il trasporto marittimo, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In base al principio di proporzionalità, quale è definito nel suddetto articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi.
- (11) Le misure previste dalla presente direttiva contribuiscono a raggiungere gli obiettivi dell'Agenda di Lisbona.
- (12) A fini di maggiore chiarezza, è opportuno sostituire la direttiva 2002/6/CE con la presente direttiva,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Scopo

La presente direttiva ha lo scopo di semplificare le procedure amministrative applicate ai trasporti 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.

Articolo 2

Campo di applicazione

La presente direttiva si applica alle formalità di dichiarazione applicabili alle navi in arrivo e/o in partenza dai porti degli Stati membri della Comunità.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- (a) «formalità di dichiarazione», le informazioni che, in conformità alla legislazione in vigore in uno Stato membro, devono essere fornite per fini amministrativi e procedurali alle navi in arrivo o in partenza da un porto di tale Stato membro;
- (b) «convenzione FAL» la convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale dell'Organizzazione marittima internazionale, adottata il 9 aprile 1965, nel testo modificato;

- (c) «formulari FAL», i formulari di facilitazione normalizzati, previsti dalla convenzione FAL, descritti all'allegato I della presente direttiva;
- (d) «nave», un'imbarcazione marittima o qualsiasi altro mezzo che opera in ambiente marino;
- (e) «SafeSeaNet», sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi sviluppato dalla Commissione in cooperazione con gli Stati membri per garantire l'attuazione della normativa comunitaria.

Articolo 4

Notifica preventiva dell'ingresso nei porti degli Stati membri

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

- a) con un anticipo di almeno ventiquattro ore, oppure
- b) al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore a ventiquattro ore, oppure
- c) se il porto di scalo non è noto o se è cambiato durante il viaggio, non appena quest'informazione diviene disponibile.

Nell'attesa dell'adozione di un formulario armonizzato a livello internazionale, le informazioni previste dall'articolo 6 del regolamento (CE) n. 725/2004, sono trasmesse utilizzando il formulario che figura nell'allegato III della presente direttiva.

Articolo 5

Accettazione dei formulari FAL

Quando i formulari FAL servono a trasmettere informazioni previste da un atto legislativo comunitario, gli Stati membri considerano sufficienti le informazioni comunicate in applicazione di tale atto.

Quando i formulari FAL servono a trasmettere informazioni che non sono previste da un atto legislativo comunitario, gli Stati membri ritengono che le formalità di dichiarazione di cui all'articolo 2, siano soddisfatte in modo sufficiente, quando le suddette informazioni sono conformi alle disposizioni della convenzione FAL in vigore.

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.

Articolo 6
Autorità competente

Gli Stati membri provvedono a che le informazioni ricevute ai sensi della presente direttiva siano disponibili nei rispettivi sistemi SafeSeaNet nazionali e messi a disposizione degli altri Stati membri dallo stesso sistema, sotto la responsabilità dell'autorità competente designata dallo Stato membro di approdo, in conformità alla direttiva 2002/59/CE.

Articolo 7
Trasmissione elettronica dei documenti

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.

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/CE¹⁴ 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.

Articolo 8
Esenzioni

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 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.

Articolo 9
Procedure di modifica

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.

Articolo 10
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

¹⁴ GU L 23 del 26.1.2008, pag. 21.

dalle navi, istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵.

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.

Articolo 11 **Recepimento**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro [*dodici mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva*], le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

Essi applicano le suddette disposizioni a decorrere dal [*dodici mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva*].

Quando gli Stati membri adottano le suddette disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 12

La direttiva 2002/6/CE è abrogata a decorrere dal [*dodici mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva*]. I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva.

Articolo 13

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 14

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

¹⁵ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

Fatto a Bruxelles, il [...]

*Per il Parlamento europeo
Il Presidente*

*Per il Consiglio
Il Presidente*

ALLEGATO I

Elenco delle formalità di dichiarazione e delle informazioni di cui all'articolo 2 per le navi in arrivo o in partenza da porti della Comunità

1. Formulario FAL n. 1, "Dichiarazione generale"

La dichiarazione generale è il documento di base relativo all'arrivo e alla partenza, contenente le informazioni relative alla nave richieste dalle autorità di uno Stato membro.

2. Formulario FAL n. 2, "Dichiarazione di carico"

La dichiarazione di carico è il documento di base sul quale figurano i dati relativi al carico richiesti dalle autorità pubbliche all'arrivo come alla partenza. Informazioni sui carichi pericolosi possono tuttavia essere richieste separatamente.

3. Formulario FAL n. 3, "Dichiarazione delle provviste di bordo"

La "Dichiarazione delle provviste di bordo" è il documento di base relativo all'arrivo e alla partenza, contenente le informazioni relative alle provviste di bordo richieste dalle autorità di uno Stato membro.

4. Formulario FAL n. 4, "Dichiarazione degli effetti personali e delle merci dell'equipaggio"

La "Dichiarazione degli effetti personali e delle merci dell'equipaggio" è il documento di base contenente le informazioni relative agli effetti personali e alle merci dell'equipaggio richieste dalle autorità di uno Stato membro. Il documento non è richiesto alla partenza.

5. Formulario FAL n. 5, "Ruolo dell'equipaggio"

Il "Ruolo dell'equipaggio" è il documento di base richiesto dalle autorità di uno Stato membro contenente le informazioni relative al numero e alla composizione dell'equipaggio all'arrivo e alla partenza di una nave.

Quando le autorità chiedono informazioni sull'equipaggio al momento della partenza della nave, accettano una copia del "Ruolo dell'equipaggio" presentata all'arrivo, se controfirmata dal capitano o da un ufficiale debitamente abilitato da quest'ultimo e autenticata per indicare eventuali modifiche nel numero o nella composizione dell'equipaggio al momento della partenza della nave o se essa indica che l'equipaggio non ha subito cambiamenti durante la permanenza della nave nel porto.

6. Formulario FAL n. 6, "Elenco dei passeggeri"

Per le navi certificate per trasportare un massimo di 12 passeggeri, l'"Elenco dei passeggeri" è il documento di base grazie al quale le autorità di uno Stato membro ottengono le informazioni relative ai passeggeri all'arrivo e alla partenza di una nave.

7. Formulario FAL n. 7, "Dichiarazione di merci pericolose"

La dichiarazione di merci pericolose è il documento di base che fornisce alle autorità di uno Stato membro delle informazioni concernenti le merci pericolose. Nel caso del trasporto multimodale, questo documento può essere sostituito dal formulario tipo per il trasporto multimodale di merci pericolose del codice IMDG riprodotto in appendice alla convenzione FAL dell'IMO.

8. Formulario informativo in materia di sicurezza preliminare all'ingresso in un porto di uno Stato membro.

Il formulario informativo in materia di sicurezza preliminare all'ingresso in un porto di uno Stato membro è il documento di base che fornisce alle autorità di sicurezza di uno Stato membro le informazioni necessarie sul piano della sicurezza e risponde a quanto prevedono il regolamento SOLAS XI-2/9 e il regolamento (CE) n. 725/2004.

9. Dichiarazione sanitaria marittima

La Dichiarazione sanitaria marittima è il documento di base richiesto dalle autorità dello Stato membro sul quale figurano i dati relativi alla situazione sanitaria a bordo della nave, nel corso della traversata e al suo arrivo nel porto.

La seguente tavola di concordanza presenta la corrispondenza tra i formulari della convenzione FAL e, quando esistono, le formalità richieste dalle direttive europee che disciplinano la stessa materia:

Tavola di concordanza

Formulari della Convenzione FAL dell'IMO	Legislazione comunitaria o internazionale specifica che fornisce informazioni equivalenti
Dichiarazione generale IMO (Formulario FAL n. 1)	Notifica preventiva dell'ingresso nei porti degli Stati membri (articolo 4 della direttiva 2002/59/CE)
Ruolo dell'equipaggio IMO (Formulario FAL n. 5) ed elenco dei passeggeri IMO (Formulario FAL n. 6)	Verifiche di frontiera sulle persone (articolo 7 del regolamento CE n. 562/2006)
Dichiarazione di merci pericolose IMO (Formulario FAL n. 7) Formulario-tipo per il trasporto multimodale di merci pericolose del codice IMDG	Notifica di merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo (articolo 13 della direttiva 2002/59/CE) Dichiarazione di merci pericolose a norma del capitolo 5.4 del codice IMDG
Dichiarazione di sicurezza descritta all'allegato III in attesa dell'adozione di una scheda sicurezza da parte del comitato FAL	Notifica di sicurezza preventiva all'ingresso nei porti degli Stati membri (articolo 6 del regolamento (CE) n. 725/2004)

Allegato corrispondente della dichiarazione generale IMO	Dichiarazione sanitaria marittima
Casella corrispondente della dichiarazione generale IMO	Notifica dei rifiuti (articolo 6 della direttiva 2000/59/CE).

ALLEGATO II

Definizioni ai fini delle formalità di dichiarazione oggetto della presente direttiva

1. «carico»: tutti i beni, merci, oggetti e articoli di ogni tipo trasportati a bordo di una nave, diversi dalla posta, le provviste di bordo, i pezzi di ricambio, gli attrezzi e apparecchiature, gli effetti e le merci appartenenti ai membri dell'equipaggio e i bagagli accompagnati dei passeggeri;
2. «provviste di bordo»: i beni destinati ad essere utilizzati a bordo della nave, tra cui i beni di consumo, i beni destinati alla vendita ai passeggeri e ai membri dell'equipaggio, il combustibile e i lubrificanti, ma ad esclusione delle attrezzature e delle parti di ricambio della nave;
3. «attrezzature della nave»: articoli diversi dalle parti di ricambio presenti a bordo di una nave e destinati ad essere utilizzati su di essa, beni mobili non di consumo, tra cui accessori quali scialuppe di salvataggio, dispositivi salvagente, mobilio, armamenti ed elementi simili;
4. «parti di ricambio»: articoli utilizzati per la riparazione o la sostituzione, destinati ad essere integrati nella struttura della nave che li trasporta;
5. «effetti e merci personali dell'equipaggio»: indumenti, oggetti di uso quotidiano ed altri articoli, compreso il denaro, appartenenti all'equipaggio e presenti a bordo della nave;
6. «membro dell'equipaggio»: persona, iscritta nel ruolo dell'equipaggio, arruolata per svolgere, durante il viaggio, mansioni operative o di servizio a bordo;
7. «passeggero»: ogni persona a bordo di una nave diversa dai membri dell'equipaggio e dai bambini di età inferiore a un anno.