



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.11.2005  
COM(2005) 589 definitivo

2005/0239 (COD)

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**

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2005) 1514}

## RELAZIONE

### 1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Da oltre dieci anni l'UE attua una politica di sicurezza marittima su base volontaria per migliorare la sicurezza delle navi, la salvaguardia della vita umana in mare e la protezione dell'ambiente marino. Tuttavia, nonostante gli sforzi realizzati da tutti i soggetti della filiera del trasporto marittimo, il rischio di incidenti non può essere eliminato del tutto. A ciò si aggiunge il fatto che spesso le conseguenze degli incidenti marittimi hanno un'incidenza che va oltre il naufragio della singola nave della nave e si ripercuotono su tutte le attività costiere. Mentre in passato erano solo i marinai a temere un incidente marittimo, al giorno d'oggi, in caso di inquinamento, l'incidente diventa una catastrofe nazionale o addirittura internazionale. In questa situazione era quindi necessario completare il capitolo "prevenzione" della politica comunitaria di sicurezza marittima con misure che consentissero la gestione operativa del rischio a livello comunitario.

In quest'ottica la Commissione ha presentato il testo divenuto in seguito la direttiva 2002/59/CE del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione. Questa direttiva prevede il raggruppamento e l'organizzazione congiunta di tutti gli strumenti di monitoraggio delle navi attualmente disponibili. Essa innesca una dinamica di creazione dei mezzi e di coordinamento tra le autorità nazionali per permettere agli Stati membri di meglio prevenire le situazioni pericolose o di farvi fronte in modo più efficace.

Tuttavia per mantenere l'efficacia delle misure introdotte nella regolamentazione comunitaria con la direttiva 2002/59/CE occorre un controllo particolarmente mirato che ne garantisca l'adeguamento ai progressi operativi e tecnici del mondo marittimo, in particolare nel settore dei sistemi di identificazione e di controllo delle navi e delle tecnologie satellitari.

In tale contesto e nel corso dei numerosi scambi che la Commissione ha avuto con gli Stati membri su tale materia è apparso necessario modificare alcune disposizioni della direttiva 2002/59/CE. Si tratta in particolare di tenere conto dei buoni risultati ottenuti con i nuovi dispositivi tecnici come i sistemi di identificazione automatica delle navi e di assicurare la coerenza delle politiche nazionali, ad esempio in materia di piani per accogliere le navi in pericolo in luoghi di rifugio.

- **Contesto generale**

Il termine ultimo per l'attuazione delle misure nazionali adottate in applicazione della direttiva 2002/59/CE era il 5 febbraio 2004, però già dalla adozione della direttiva, nel giugno 2002, data l'importanza di alcune disposizioni in essa contenute, gli Stati membri e la Commissione hanno collaborato per garantirne la rapida attuazione.

In questo modo per i piani relativi ai “luoghi di rifugio” previsti all’articolo 20 della direttiva, grazie agli incontri e alle riunioni organizzati dalla Commissione con l’assistenza dell’Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), è stato possibile determinare i criteri comuni e i principi necessari all’attuazione armonizzata ed efficace della direttiva. Analogamente la proposta di introdurre l’obbligo di installare AIS (sistemi di identificazione automatica) a bordo dei pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri è una risposta ai numerosi casi di collisioni in cui sono stati coinvolti pescherecci che evidentemente non erano stati identificati dalle navi mercantili. La misura proposta tiene conto dei lavori dell’Organizzazione marittima internazionale (IMO) che ha adottato da diversi anni il principio dell’obbligo di dotare di sistemi AIS le navi mercantili (AIS di classe A) per limitare il numero di incidenti.

La misura proposta considera inoltre gli sviluppi attuali della politica comune della pesca in relazione all’evoluzione dei sistemi di posizionamento e di comunicazione utilizzati per il controllo delle flotte pescherecce. Gli Stati membri e la Commissione devono studiare in collaborazione tra di loro e con l’assistenza dell’EMSA la possibilità di combinare le funzionalità dell’AIS con i sistemi di controllo della pesca, in particolare per ridurre il numero di apparecchiature a bordo. Tutto ciò non deve rimettere in causa gli obiettivi e le rispettive esigenze di ciascuno di questi sistemi, in particolare la funzione anticollisione dell’AIS e la necessità di trasmettere in condizioni di sicurezza e di riservatezza le informazioni necessarie al controllo della pesca.

Inoltre, l’istituzione da parte degli Stati membri interessati di meccanismi che permettono di informare i naviganti sullo stato dei ghiacci e sulle condizioni di navigazione che ne risultano dovrebbe contribuire alla prevenzione degli incidenti in un ambiente particolarmente ostile.

Infine, in applicazione delle disposizioni della direttiva 2002/59/CE, gli Stati membri e la Commissione hanno avviato dal 2002 un progetto per l’istituzione di una piattaforma per lo scambio di dati tra le amministrazioni marittime dell’Unione, denominato SafeSeaNet. Attualmente questo sistema, gestito dall’Agenzia europea dall’ottobre 2004, deve essere esplicitamente riconosciuto come sistema di riferimento comunitario in modo da garantirne il completo utilizzo e assicurare la certezza normativa.

- **Disposizioni vigenti nel settore oggetto della proposta**

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

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell’Unione**

Il rafforzamento del monitoraggio delle navi mediante SafeSeaNet, le misure relative alla navigazione in condizioni di ghiaccio e l’attuazione di un quadro rafforzato per accogliere navi in pericolo nei luoghi di rifugio avranno un impatto ambientale diretto, riducendo i rischi di incidente e di inquinamento e rendendo più efficaci gli interventi delle autorità competenti in caso di inquinamento o di rischio di inquinamento.

La misura avrà inoltre positive ricadute economiche grazie alla riduzione del rischio di incidenti e di inquinamento. Sul piano sociale l'introduzione dell' AIS a bordo delle pescherecci ridurrà i rischi di incidente e di perdita di vite umane nel settore della pesca.

## 2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

### • Consultazione delle parti interessate

#### Metodi di consultazione, principali settori consultati e profilo generale di chi ha risposto alla consultazione

Nel maggio 2004 e nel febbraio 2005 la Commissione ha organizzato una doppia serie di riunioni con i rappresentanti degli Stati membri e del settore marittimo, sulla base di un elenco dettagliato di questioni relative alle modifiche previste.

#### Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Queste consultazioni, analogamente agli studi di impatto, hanno confermato la necessità di modificare la direttiva 2002/59/CE ed hanno altresì precisato e definito nei dettagli il quadro di attuazione di questo testo normativo. La Commissione si è così impegnata a tener conto delle evoluzioni della normativa internazionale e dei progressi realizzati a livello comunitario. Infine le parti consultate hanno anche auspicato l'integrazione di nuove misure sulla sicurezza della navigazione, come l'attuazione di un quadro regolamentare per i dispositivi relativi alla navigazione in presenza di ghiaccio.

Per quanto attiene l'installazione di AIS a bordo dei pescherecci, le amministrazioni nazionali hanno mostrato interesse per gli effetti positivi che l' AIS potrebbe avere sulla sicurezza della navigazione, se montato a bordo dei pescherecci, ma hanno espresso alcune riserve in merito al campo di applicazione della misura e in particolare sulle categorie delle navi interessate. La Commissione aveva suggerito di applicare la misura ai pescherecci di lunghezza superiore a 12 metri, limite aumentato a 15 metri nella proposta, in particolare per tener conto delle soglie utilizzate nell'ambito della politica comune della pesca.

Inoltre, per quanto attiene più particolarmente la questione dei luoghi di rifugio, la Commissione con l'ausilio dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima ha organizzato tre riunioni con gli Stati membri e una serie di visite informative presso le amministrazioni nazionali. Da questi lavori è emersa la necessità di chiarire gli obblighi relativi al luogo di rifugio. Il settore marittimo ha sottolineato in particolare la necessità di migliorare le procedure operative per affrontare efficacemente le situazioni di emergenza in cui si trovano le navi e l'importanza del problema delle garanzie per gli eventuali danni economici connessi all'accoglienza delle navi.

### • Ricorso a pareri di esperti

#### Settori scientifici/di competenza interessati

La sicurezza marittima, il monitoraggio del traffico, i dispositivi anticollisione e la navigazione in presenza di ghiaccio.

### Metodologia utilizzata

Per questo punto la proposta della Commissione è stata preparata sulla base:

- dell'analisi tecnica presentata da due gruppi di esperti e del seminario organizzato dalla Commissione e dall'EMSA nell'ambito dello sviluppo del sistema SafeSeaNet;
- della relazione sullo studio relativo alla responsabilità e all'indennizzo connessi all'accoglienza di navi nei luoghi di rifugio effettuato dall'università di Oslo, commissionato dall'EMSA su richiesta della Commissione.

### Principali organizzazioni ed esperti consultati

Lavori della commissione temporanea del Parlamento europeo sul rafforzamento della sicurezza marittima a seguito del naufragio della petroliera Prestige nel 2002 (conclusioni della commissione "MARE").

- Risultati della campagna di valutazione dei luoghi di rifugio svolta dalla Commissione in collaborazione con l'EMSA presso le amministrazioni nazionali.
- Lavori dell'IMO (in particolare le risoluzioni da essa adottate sulla questione dei luoghi di rifugio).

### Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

Secondo i pareri ricevuti, le modifiche apportate alla direttiva si giustificano alla luce dei problemi qui di seguito evocati:

La direttiva non riflette sufficientemente gli sviluppi tecnologici successivi alla sua adozione. Da allora sono state definite la descrizione del sistema, la responsabilità dettagliata degli Stati membri e le modalità tecniche per lo scambio di dati attraverso la rete, ma tutti questi elementi non sono stati inseriti nella direttiva in vigore.

La pesca costituisce una delle attività più pericolose nel mondo marittimo, come dimostrato dall'elevato numero di incidenti nel settore. Una delle cause principali delle collisioni con altre navi è l'insufficiente localizzazione e identificazione dei pescherecci, in particolare da parte delle navi mercantili che ne incrociano la rotta.

La direttiva 2002/59/CE ha introdotto disposizioni che prescrivono agli Stati membri di elaborare piani per accogliere le navi in pericolo nei luoghi di rifugio. L'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva ha evidenziato le disparità esistenti tra gli Stati membri per quanto riguarda l'interpretazione e l'applicazione delle disposizioni sul contenuto dei piani e sulle responsabilità delle autorità competenti; occorre rimediare a questa situazione chiarendo e precisando le disposizioni esistenti.

Alcune zone marittime dell'Unione europea, in particolare il mar Baltico, sono ricoperte da ghiacci per buona parte dell'inverno, il che comporta un aumento dei rischi di incidenti e di inquinamento, le cui conseguenze per l'ambiente potrebbero essere catastrofiche. L'aumento costante del traffico di prodotti petroliferi nel mar

Baltico da qualche anno a questa parte rende necessario incrementare le misure di protezione e di sorveglianza.

Mezzi utilizzati per mettere a disposizione del pubblico i risultati della perizia

I dati raccolti e le conclusioni dettagliate dello studio d'impatto sono contenuti nel documento SEC... in allegato, qui di seguito riassunto.

• **Valutazione d'impatto**

Opzione 1 – Non adottare alcuna misura in questa fase. Questa opzione lascerebbe persistere fondamentali differenze di interpretazione di alcune disposizioni della direttiva, in particolare di quelle relative al contenuto degli obblighi degli Stati membri in materia di luoghi di rifugio.

Opzione 2 – Lasciare intervenire gli Stati membri attraverso organismi di cooperazione regionali (ad esempio Helcom per il mar Baltico o l'accordo di Bonn per il mare del Nord) significherebbe rinunciare al principio di un'applicazione armonizzata della direttiva tra le diverse regioni marittime dell'Unione europea. Questa soluzione creerebbe inoltre per alcune misure grosse e ingiustificate differenze di trattamento tra le navi.

Opzione 3 – Procedere a una rifusione completa della direttiva, tenendo conto dei risultati dei lavori svolti per l'attuazione del sistema comunitario per lo scambio di dati sulla sicurezza marittima SafeSeaNet e in particolare fondendo insieme alcuni messaggi contenuti nei resoconti. Considerato tuttavia lo stato di avanzamento del processo di recepimento della direttiva 2002/59/CE e il parere della maggior parte degli Stati membri, una simile rifusione sembrerebbe prematura in questa fase.

Opzione 4 – Modificare alcuni punti precisi della direttiva.

Da un'analisi dettagliata della situazione e considerato l'impatto delle misure proposte, in particolare il bisogno urgente di armonizzare le procedure seguite dagli Stati membri per quanto riguarda i "luoghi di rifugio", sembra che la soluzione migliore per garantire una buona applicazione del testo normativo sia la modifica di alcuni punti precisi della direttiva 2002/59/CE.

Questa analisi di impatto figura nel Programma legislativo e di lavoro della Commissione ed è disponibile sul sito Internet della Commissione:

[http://intracomm.sg.cec.eu.int/i/impact/.](http://intracomm.sg.cec.eu.int/i/impact/)"

**3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

• **Sintesi delle misure proposte**

La presente modifica è intesa a:

- integrare nel dispositivo della direttiva 2002/59/CE alcune misure complementari per garantire una migliore sicurezza della navigazione marittima e rafforzare la tutela dell'ambiente;

- armonizzare l’attuazione dei piani denominati “luoghi di rifugio” per assicurarne l’applicazione uniforme nei diversi Stati membri e per garantire una miglior prevenzione delle forme più gravi di inquinamento. Più precisamente, si tratta di chiarire le regole di applicazione di tali principi;
- integrare nella direttiva i principi definiti durante i lavori realizzati dagli Stati membri e dalla Commissione per l’attuazione del sistema per lo scambio di dati marittimi SafeSeaNet. In particolare si tratta di fissare i principi su cui dovrebbero basarsi lo scambio sistematico a livello comunitario di dati sulla sicurezza marittima mediante il sistema SafeSeaNet e la cooperazione tra gli Stati membri per il monitoraggio e lo sviluppo di tale sistema. In quest’ottica tutti i sistemi nazionali dovranno essere compatibili con SafeSeaNet e tutte le informazioni di interesse comunitario dovranno poter essere armonizzate.
- preparare il quadro giuridico comunitario per ii futuri sviluppi tecnologici, principalmente per le applicazioni spaziali, come i dispositivi di monitoraggio delle navi mediante segnali, i sistemi di elaborazione di immagini o Galileo. Grazie a questi progressi sarà possibile estendere la sorveglianza del traffico marittimo nelle acque europee e in particolare coprire meglio l’alto mare.

- **Base giuridica**

Articolo 80, paragrafo 2 del trattato.

- **Principio di sussidiarietà**

Si applica il principio di sussidiarietà in quanto la proposta non rientra tra le materie di competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera soddisfacente con l’azione degli Stati membri per i motivi di seguito indicati.

- La misura prevista intende rafforzare il sistema comunitario di monitoraggio del traffico delle navi. Si tratta di garantire un dispositivo che richiede una stretta cooperazione negli scambi di informazione, in particolare per le informazioni sui prodotti trasportati dalle navi o sulla gestione dei luoghi di rifugio.
- Un insufficiente coordinamento e una gestione frammentata delle informazioni relative alle navi aumentano i rischi di incidenti e di inquinamento. Inoltre, il mantenimento delle disparità esistenti nell’attuazione delle misure per i “luoghi di rifugio” andrebbe a detrimento della salvaguardia della vita umana in mare o della tutela dell’ambiente.

Gli obiettivi della proposta potranno essere realizzati con maggiore efficacia a livello comunitario per i motivi di seguito indicati.

- Le misure proposte sono specificamente intese a permettere agli Stati membri di acquisire una conoscenza effettiva delle navi che navigano nelle loro acque territoriali e quindi di poter meglio prevenire i rischi potenziali in caso di

necessità. In questo contesto la condivisione delle informazioni permette di migliorare la qualità delle informazioni raccolte e agevola il loro trattamento.

- L’attuazione di piani per i “luoghi di rifugio” contribuirà a migliorare in modo decisivo il quadro attuale della sicurezza marittima nell’Unione;
- La riduzione del numero di collisioni che vedono coinvolti pescherecci – attualmente esentati dall’obbligo di montare a bordo sistemi AIS - permetterà di proteggere meglio i pescatori.
- Le nuove regole armonizzate per la navigazione durante il periodo invernale nel mar Baltico sono necessarie per ridurre il rischio di incidenti, molto elevato in tale zona.
- Infine, un miglior scambio di informazioni sui prodotti pericolosi trasportati dalle navi permetterà a tutti gli Stati membri di migliorare la loro capacità di previsione e di prevenzione dei rischi.

Il principio di sussidiarietà è rispettato nella misura in cui la proposta completa misure comunitarie esistenti per garantirne un’applicazione armonizzata.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

#### • **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i motivi di seguito indicati.

- La proposta è conforme al principio di proporzionalità perché rende più precise e specifiche le disposizioni vigenti. In questo campo gli Stati membri hanno già predisposto in larga misura i mezzi e gli stanziamenti necessari all’applicazione delle misure previste dalla direttiva 2002/59/CE o degli strumenti internazionali da essi stessi validati in seno all’IMO.
- La proposta comporta solo oneri finanziari e/o amministrativi limitati per gli operatori economici (ad esempio saranno necessari degli adattamenti per alcuni tipi di navi che navigano nel mar Baltico in inverno). A livello delle amministrazioni nazionali, le infrastrutture necessarie per attuare le nuove misure sono (o dovrebbero essere già) disponibili sulla base della legislazione esistente.

#### • **Scelta degli strumenti**

Strumento/i proposto/i: direttiva.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per i seguenti motivi:

- La proposta intende modificare una direttiva esistente.

4) **INCIDENZA FINANZIARIA**

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio della Comunità.

5) **INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI**

- **Simulazione, fase pilota, periodo transitorio**

La proposta ha costituito o costituirà oggetto di un periodo transitorio

- **Riesame/revisione/cessazione dell'efficacia**

Nella proposta è stata inclusa una clausola di revisione.

- **Tavola di concordanza**

Gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva, nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la direttiva.

- **Spazio economico europeo**

Questo progetto di atto rientra in un settore disciplinato dall'accordo SEE e occorre pertanto estenderlo allo Spazio Economico Europeo.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del [...]**

**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)**

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 Commissione<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>2</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>3</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>4</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Con l'adozione della direttiva 2002/59/CE 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<sup>5</sup>, l'Unione europea si è dotata di mezzi supplementari per prevenire le situazioni di pericolo per la salvaguardia della vita umana in mare e per la protezione dell'ambiente marino.
- (2) Secondo tale direttiva gli Stati membri, in quanto Stati costieri, devono poter scambiare le informazioni raccolte nell'ambito delle funzioni di monitoraggio del traffico marittimo che essi garantiscono nelle loro zone di competenza. Il sistema comunitario per lo scambio di dati SafeSeaNet, sviluppato dalla Commissione d'accordo con gli Stati membri, comprende, da un lato, una rete per lo scambio di dati e dall'altro una standardizzazione delle principali informazioni disponibili sulle navi e sui loro carichi (preavvisi e resoconti). Esso permette così di localizzare alla fonte e di comunicare a tutte le autorità informazioni precise e aggiornate sulle navi nelle acque

---

<sup>1</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>2</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>3</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>4</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>5</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

europee, sui loro spostamenti e sui loro carichi pericolosi o inquinanti, nonché su eventuali incidenti marittimi.

- (3) In tale contesto, per garantire l'utilizzazione operativa dei dati così raccolti, è essenziale che le infrastrutture necessarie per la raccolta e lo scambio dei dati oggetto della presente direttiva, realizzate dalle amministrazioni nazionali, siano integrate nel sistema comunitario per lo scambio di dati SafeSeaNet.
- (4) Tra le informazioni notificate e scambiate ai sensi della direttiva 2002/59/CE rivestono particolare importanza quelle relative alle precise caratteristiche delle merci pericolose o inquinanti trasportate via mare. In tale ambito, considerati i recenti incidenti marittimi, è necessario permettere alle autorità costiere di accedere più facilmente alle informazioni sulle caratteristiche degli idrocarburi trasportati via mare, elemento essenziale per la scelta delle tecniche di lotta più appropriate, e assicurare loro in caso di emergenza un collegamento diretto con gli operatori che conoscono meglio i prodotti trasportati.
- (5) Le apparecchiature che permettono l'identificazione automatica delle navi (AIS - sistema di identificazione automatica) contemplate dalla Convenzione SOLAS permettono non solo di migliorare le possibilità di monitoraggio delle navi, ma soprattutto di accrescere la sicurezza di queste ultime in caso di navigazione ravvicinata. A questo titolo esse sono state inserite nel dispositivo della direttiva 2002/59/CE. Considerato i numerosi casi di collisioni in cui sono stati coinvolti pescherecci, i quali evidentemente non erano stati identificati dalle navi mercantili o che non hanno localizzato le navi mercantili nei loro paraggi, è fortemente auspicabile l'estensione di questa misura ai pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri.
- (6) Occorre studiare le possibili sinergie tra l'AIS e i sistemi di posizionamento e di comunicazione utilizzati nell'ambito della politica comune della pesca, come ad esempio il sistema di monitoraggio delle navi mediante satellite (VMS). L'integrazione di questi sistemi deve tenere conto dei bisogni e delle esigenze propri del controllo delle flotte pescherecce, in particolare in materia di sicurezza e di riservatezza dei dati trasmessi.
- (7) L'articolo 16 della direttiva 2002/59/CE dispone che gli Stati membri adottino misure particolari nei confronti di navi che presentano un rischio potenziale, a causa del loro comportamento o del loro stato. È opportuno aggiungere alla lista di queste navi quelle che non presentano assicurazioni o garanzie finanziarie soddisfacenti o quelle di cui i piloti o le autorità portuali hanno segnalato anomalie che potrebbero compromettere la sicurezza della navigazione o creare un rischio per l'ambiente.
- (8) Analogamente a quanto disposto dall'articolo 18 della direttiva 2002/59/CE sui rischi derivanti da condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse, è necessario prendere in considerazione i pericoli che può presentare per la navigazione la formazione di ghiaccio. È quindi opportuno che l'autorità competente designata da uno Stato membro, qualora ritenga, sulla base delle previsioni relative allo stato dei ghiacci fornite da un servizio di informazione qualificato, che le condizioni di navigazione comportino un grave rischio per la sicurezza della vita umana o un grave rischio di inquinamento, informi i capitani delle navi presenti nella sua zona di competenza o che intendono entrare o uscire dai porti situati nella zona interessata. In

tale contesto è necessario che detta autorità possa adottare tutte le misure idonee alla salvaguardia delle vite umane in mare e alla protezione dell'ambiente.

- (9) L'articolo 20 della direttiva 2002/59/CE dispone in particolare che gli Stati membri stabiliscano dei piani per accogliere, se necessario, le navi in pericolo nei loro porti o in altro luogo di rifugio nelle migliori condizioni possibili, allo scopo di limitare le conseguenze degli incidenti in mare.
- (10) Tuttavia, alla luce degli orientamenti sui luoghi di rifugio adottati dall'IMO successivamente all'adozione della direttiva 2002/59/CE e in seguito ai lavori condotti in collaborazione dalla Commissione, dall'Agenzia europea di sicurezza marittima e dagli Stati membri, occorre precisare le disposizioni essenziali che i piani per i "luoghi di rifugio" devono contenere per garantire un'applicazione armonizzata e efficace di tale misura e chiarire la portata degli obblighi che incombono agli Stati membri.
- (11) In caso di situazione di pericolo in mare, cioè in una situazione che può comportare un naufragio o un pericolo per l'ambiente o la navigazione, può essere necessario decidere se accogliere o meno una nave in pericolo in un luogo di rifugio. A tal fine è opportuno che l'autorità competente valuti preliminarmente la situazione, basandosi sulle informazioni contenute nel piano per il "luogo di rifugio" applicabile.
- (12) I piani per l'accoglienza delle navi in pericolo devono descrivere con precisione il processo decisionale relativo alla situazione di allarme e al trattamento delle situazioni di cui trattasi. Devono essere specificate chiaramente le autorità competenti e le loro attribuzioni, così come i mezzi di comunicazione tra le parti interessate. Le procedure applicabili devono garantire una rapida adozione della decisione, basata su una specifica perizia marittima. A tal fine l'autorità competente incaricata di determinare il luogo di rifugio appropriato per accogliere una nave in pericolo deve presentare le necessarie garanzie di indipendenza e avere piena capacità di imporre le proprie decisioni.
- (13) Parimenti è opportuno che al momento dell'elaborazione dei piani gli Stati membri effettuino un inventario dei potenziali luoghi di rifugio sul litorale, affinché in caso di incidenti in mare l'autorità competente possa identificare chiaramente e rapidamente le zone più appropriate per accogliere le navi in pericolo. Tale inventario comporta la raccolta dei dati pertinenti, in particolare sulle caratteristiche fisiche, ambientali e economiche dei siti considerati e sulle attrezzature e sugli impianti disponibili per facilitare l'accoglienza delle navi in pericolo o per contrastare le conseguenze di un incidente o di un inquinamento.
- (14) L'elenco delle autorità competenti responsabili della decisione di accogliere una nave in un luogo di rifugio e delle autorità incaricate di ricevere e di gestire le situazioni di allarme devono costituire oggetto di un'ideale pubblicazione. Gli Stati membri dovranno anche informare la Commissione dell'inventario dei potenziali luoghi di rifugio. Infine, può essere utile che le informazioni appropriate sui piani e sui luoghi di rifugio siano accessibili anche alle parti che partecipano a un'operazione di assistenza in mare e alle autorità degli Stati membri vicini che potrebbero risentire degli effetti di una situazione di pericolo in mare.
- (15) L'accoglienza di una nave in pericolo può provocare danni rilevanti alle cose, alle persone e all'ambiente. Di conseguenza le autorità coinvolte prima di decidere in

merito devono poter verificare se la nave è assicurata o dispone di un'altra garanzia finanziaria che consenta l'adeguato risarcimento delle spese e dei danni connessi alla sua accoglienza in un luogo di rifugio. Dette autorità devono tuttavia valutare, anche in assenza di un'assicurazione o di una garanzia finanziaria, i fattori e i rischi connessi alla decisione di accogliere o di non accogliere la nave.

- (16) Le misure di monitoraggio e di organizzazione del traffico marittimo sono specificamente intese a consentire agli Stati membri una reale conoscenza delle navi che navigano nelle acque sotto la loro giurisdizione e quindi, se del caso, a meglio prevenire i potenziali rischi. In tale contesto lo scambio di informazioni permette di migliorare la qualità delle informazioni raccolte e agevola il loro trattamento.
- (17) In conformità alla direttiva 2002/59/CE, gli Stati membri e la Commissione hanno realizzato importanti progressi in materia di armonizzazione degli scambi di dati per via elettronica, in particolare per quanto concerne il trasporto delle merci pericolose o inquinanti. La rete comunitaria per lo scambio di dati denominata SafeSeaNet sviluppata dal 2002 dovrebbe essere ora considerata la rete di riferimento a livello comunitario.
- (18) I progressi realizzati nelle nuove tecnologie e in particolare nelle loro applicazioni spaziali, ad esempio i dispositivi per il monitoraggio delle navi mediante segnali, i sistemi di elaborazione di immagini o Galileo, permettono attualmente di estendere la sorveglianza del traffico marittimo verso l'alto mare e di coprire meglio le acque europee. Inoltre, presso l'Organizzazione Marittima Internazionale sono in corso discussioni sullo sviluppo di dispositivi di monitoraggio a lunga distanza del traffico. Per garantire la piena integrazione di questi strumenti nel dispositivo di sorveglianza del traffico marittimo attuato con la direttiva 2002/59/CE è necessario che questi lavori costituiscano oggetto di piena cooperazione comunitaria.
- (19) Per garantire l'utilizzazione ottimale e armonizzata a livello comunitario delle informazioni raccolte ai sensi della presente direttiva o di altri testi sulla sicurezza marittima, la Commissione deve poter garantire, se necessario, il trattamento, l'utilizzazione e la diffusione di tali dati presso le autorità designate dagli Stati membri.
- (20) In tale contesto lo sviluppo del sistema Equasis ha dimostrato quanto sia importante promuovere una cultura della sicurezza marittima, in particolare presso gli operatori del trasporto marittimo. La Commissione deve poter contribuire alla diffusione, in particolare attraverso questo sistema, di tutte le informazioni di interesse marittimo raccolte dai diversi organismi pubblici o privati coinvolti nel settore della sicurezza marittima.
- (21) Il regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS)<sup>6</sup> centralizza i compiti dei comitati istituiti nell'ambito della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima, prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e protezione

---

<sup>6</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 415/2004 della Commissione (GU L 68 del 6.3.2004, pag. 10).

delle condizioni di vita e di lavoro a bordo. È opportuno pertanto sostituire il comitato esistente con il COSS.

- (22) Occorre altresì tenere conto delle modifiche degli strumenti internazionali considerati.
- (23) L’Agenzia europea per la sicurezza marittima istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>7</sup> deve fornire l’assistenza necessaria per assicurare l’attuazione convergente e efficace della presente direttiva.
- (24) È opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2002/59/CE.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### *Articolo 1*

La direttiva 2002/59/CE è così modificata:

- 1) All’articolo 2, paragrafo 2, l’alinea “La presente direttiva non si applica:” è sostituito da “La presente direttiva non si applica, salvo disposizione contraria:”
- 2) L’articolo 3 è modificato nel modo seguente:
  - a) la lettera a) è modificata nel modo seguente:
    - i) nell’alinea le parole “i seguenti strumenti:” sono sostituite dalle parole “i seguenti strumenti, nella loro versione aggiornata:”
    - ii) sono aggiunti i seguenti trattini:
      - risoluzione A.949 (23) dell’IMO, la risoluzione 949 (23) dell’Organizzazione marittima internazionale recante “Direttive sui luoghi di rifugio per le navi che hanno bisogno di assistenza”.
      - “risoluzione A.950 (23) dell’IMO”, la risoluzione 950 (23) dell’Organizzazione marittima internazionale intitolata “Servizi di assistenza marittima (MAS)”.
  - b) sono aggiunte le seguenti lettere s), t) ed u):
    - “s) “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.
    - t) “servizio di linea” una serie di traversate organizzate in modo da assicurare un collegamento fra gli stessi due o più porti, secondo un orario pubblico o con una regolarità o una frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente.

---

<sup>7</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 724/2004 (GU L 129 del 29.4.2004, pag. 1).

- u) “peschereccio” qualsiasi imbarcazione equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura di pesce o di altre risorse marine viventi.”

3) È inserito il seguente articolo 6 bis:

*“Articolo 6 bis*

*Utilizzo di sistemi di identificazione automatica (AIS) da parte dei pescherecci*

Ogni peschereccio di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri che navighi nelle acque poste sotto la giurisdizione di uno Stato membro deve essere dotato, secondo il calendario riportato nell'allegato II, parte I., punto 3, di un sistema di identificazione automatica (AIS) conforme alle norme di funzionamento definite dall'IMO.”

4) L'articolo 12 è sostituito dal testo seguente:

*“Articolo 12*

*Obblighi dello spedizioniere/caricatore*

Le merci pericolose o inquinanti possono essere consegnate per il trasporto o accettate a bordo di una nave, indipendentemente dalle dimensioni di questa, in un porto di uno Stato membro soltanto se al comandante o all'esercente è pervenuta una dichiarazione contenente le seguenti informazioni:

- (a) le informazioni di cui all'allegato I, parte 2;
- (b) per le sostanze di cui all'allegato I della Convenzione Marpol, la scheda dei dati di sicurezza che specifica le caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti, compresa la viscosità espressa in cSt a 50°C e la densità a 15°C;
- (c) i numeri di chiamata di emergenza dello spedizioniere/caricatore o di ogni altra persona o organismo in possesso di informazioni sulle caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti e sulle misure da adottare in caso di emergenza;

Lo spedizioniere/caricatore è tenuto a fornire al capitano o all'esercente tale dichiarazione e a fare in modo che il carico consegnato per il trasporto corrisponda effettivamente a quello dichiarato conformemente al primo comma.”

5) All'articolo 16, paragrafo 1 sono aggiunte le seguenti lettere d) ed e):

- (d) le navi che non hanno notificato i certificati di assicurazione o di garanzia finanziaria ai sensi della direttiva XX/XXXX/CE [relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie dei proprietari di navi] o ne sono sprovviste;
- (e) le navi che secondo le segnalazioni dei piloti o delle autorità portuali presentano anomalie che possono compromettere la sicurezza della navigazione o creare un rischio per l'ambiente.”

6) È inserito il seguente articolo 18 bis:

*“Articolo 18 bis  
Misure in caso di rischi dovuti alla presenza di ghiaccio.*

1. Le autorità competenti designate dagli Stati membri, qualora ritengano che, a causa dello stato dei ghiacci, sussista un grave rischio per la integrità della vita umana in mare o per la protezione delle loro zone marittime o costiere o di zone marittime o costiere di altri Stati:
  - (a) forniscono ai capitani delle navi che si trovano nelle loro zone di competenza o che desiderano entrare o uscire da uno dei loro porti le informazioni appropriate sullo stato dei ghiacci, sulle rotte raccomandate e sui servizi rompighiaccio nella loro zona di competenza.
  - (b) possono chiedere che le navi che si trovano nelle zone interessate e che desiderano entrare o uscire da un porto o da un terminale o uscire da una zona di ancoraggio siano conformi ai requisiti di resistenza e di potenza corrispondenti alla situazione dei ghiacci nella zona interessata.
2. Le misure adottate in applicazione dei paragrafi 1 e 2 si basano, per i dati relativi allo stato dei ghiacci, sulle previsioni relative alla situazione dei ghiacci e alle condizioni meteorologiche fornire da un servizio di informazione meteorologico qualificato, riconosciuto dallo Stato membro.”

7) All’articolo 19, paragrafo 2, è aggiunto il seguente comma:

“A tal fine essi trasmettono alle autorità nazionali competenti, su richiesta, le informazioni di cui all’articolo 12.”

8) L’articolo 20 è sostituito dal testo seguente:

*“Articolo 20  
Accoglienza delle navi in pericolo nei luoghi di rifugio*

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in base ai risultati della valutazione della situazione effettuata secondo il piano di cui all’articolo 20 bis, le navi in pericolo siano autorizzate ad entrare in un luogo di rifugio che permetta di limitare il rischio generato dalla loro situazione.
2. L’accoglienza di una nave in pericolo in un luogo di rifugio costituisce oggetto di una valutazione preventiva della situazione e di una decisione presa da un’autorità indipendente competente designata dallo Stato membro.
3. Le autorità di cui al paragrafo 2 si riuniscono regolarmente per scambiarsi esperienze e conoscenze e per migliorare le misure adottate in forza del presente articolo. Esse possono riunirsi in ogni momento, in caso di circostanze particolari, su iniziativa di una di esse o della Commissione.

9) È inserito il seguente articolo 20 bis:

*“Articolo 20 bis  
Piani per l'accoglienza delle navi in pericolo*

1. Gli Stati membri stabiliscono piani per rispondere ai rischi creati dalle navi in pericolo che si trovano nelle acque poste sotto la loro giurisdizione.
2. I piani di cui al paragrafo 1 sono elaborati dopo aver consultato le parti interessate, tenendo conto delle pertinenti direttive dell'IMO di cui all'articolo 3, lettera a), e includono almeno i seguenti elementi:
  - a) l'identità dell'autorità o delle autorità incaricate della ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme;
  - b) l'identità dell'autorità competente per valutare la situazione, determinare un luogo di rifugio adeguato e decidere sull'accoglienza della nave in pericolo nel luogo di rifugio determinato,
  - c) l'inventario dei potenziali luoghi di rifugio, nel quale siano ricapitolati gli elementi destinati a facilitare la valutazione e la rapida adozione delle decisioni, inclusa la descrizione dei fattori ambientali e sociali e delle condizioni naturali dei luoghi potenziali considerati;
  - d) le procedure di valutazione relative alla determinazione del luogo di rifugio sulla base dei potenziali luoghi menzionati nell'inventario;
  - e) i mezzi e gli impianti adeguati per l'assistenza, il salvataggio e la lotta all'inquinamento;
  - f) gli eventuali meccanismi internazionali di coordinamento e di decisione applicabili;
  - g) le procedure relative alle garanzie finanziarie e alla responsabilità applicabili alle navi accolte in un luogo di rifugio.
3. Gli Stati membri pubblicano il nome dell'autorità competente di cui all'articolo 20, paragrafo 2, e l'elenco dei punti di contatto adeguati per la ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme. Essi comunicano inoltre alla Commissione l'inventario dei luoghi di rifugio potenziali. Comunicano inoltre agli Stati membri vicini le informazioni pertinenti relative ai piani e ai luoghi di rifugio.

Nell'applicazione delle procedure previste per i piani di accoglienza delle navi in pericolo gli Stati membri provvedono affinché tutte le informazioni pertinenti sui piani e i luoghi di rifugio siano messe a disposizione dei soggetti coinvolte nelle operazioni, comprese le imprese di assistenza e di rimorchio.”

10) È inserito il seguente articolo 20 ter:

*“Articolo 20 ter  
Garanzie finanziarie*

1. Prima di accogliere una nave in pericolo in un luogo di rifugio lo Stato membro può richiedere all’ercente, all’agente o al capitano di una nave la presentazione di un certificato di assicurazione o di una garanzia finanziaria ai sensi dell’articolo X della direttiva XX/XXXX/CE (relativa alla responsabilità civile ed alle garanzie finanziarie dei proprietari di navi) che copra la sua responsabilità per i danni causati dalla nave.
2. La mancanza del certificato di assicurazione o della garanzia finanziaria non esonera gli Stati membri dalla valutazione preventiva e dalla decisione di cui all’articolo 20.”

11) È inserito il seguente articolo 22 bis:

*“Articolo 22 bis  
Sistema europeo per lo scambio di dati marittimi SafeSeaNet*

1. Gli Stati membri istituiscono sistemi a livello nazionale o locale per la gestione delle informazioni marittime contemplate dalla presente direttiva.
2. I sistemi di comunicazione istituiti in applicazione del paragrafo 1 devono permettere l’utilizzazione operativa delle informazioni raccolte e soddisfare in particolare le condizioni di cui all’articolo 14 della presente direttiva.
3. Per garantire lo scambio ottimale dei dati di cui alla presente direttiva gli Stati membri provvedono affinché i sistemi a livello nazionale o locale istituiti per raccogliere, trattare e conservare le informazioni contemplate dalla presente direttiva possano essere interconnessi con il sistema comunitario per lo scambio delle informazioni marittime denominato SafeSeaNet.”

12) L’articolo 23 è modificato nel modo seguente:

a) il paragrafo c) è sostituito dal testo seguente:

“c) estendere la copertura del sistema comunitario di monitoraggio e d’informazione per il traffico marittimo e/o aggiornarlo allo scopo di migliorare l’identificazione e il monitoraggio delle navi, tenendo conto degli sviluppi nel settore delle tecnologie dell’informazione e delle comunicazioni. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione cooperano per istituire, all’occorrenza, sistemi obbligatori di reportazione, servizi obbligatori di assistenza al traffico e sistemi di istradamento appropriati, allo scopo di presentarli all’IMO per l’approvazione. Essi cooperano anche, in seno agli organismi regionali o internazionali interessati, allo sviluppo di dispositivi per il monitoraggio del traffico e per la sorveglianza marittima a lunga distanza.”

b) sono aggiunte le seguenti lettere e) e f):

- “e) assicurare l’interconnessione e l’interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per gestire le informazioni di cui all’allegato I, sviluppare e aggiornare il sistema SafeSeaNet;
- f) studiare la fattibilità e definire le modalità per l’integrazione dei sistemi di identificazione automatica (AIS) con i sistemi di posizionamento e di comunicazione utilizzati nell’ambito della politica comune della pesca.”

13) È inserito il seguente articolo 23 bis:

*“Articolo 23 bis*

*Trattamento e gestione delle informazioni in materia di sicurezza marittima*

1. La Commissione assicura, se necessario, il trattamento, l’utilizzazione e la diffusione alle autorità designate dagli Stati membri delle informazioni raccolte ai sensi della presente direttiva o raccolte da ogni altro organismo pubblico o privato nell’ambito delle rispettive funzioni.
2. Se necessario la Commissione contribuisce allo sviluppo e al funzionamento del sistema di raccolta e di diffusione dei dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare mediante il sistema “Equasis” o ogni altro sistema pubblico equivalente.”

14) L’articolo 28 è sostituito dal testo seguente:

*“Articolo 28*

*Comitato di regolamentazione*

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell’inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) istituito dall’articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio\*.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell’articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all’articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

---

\* G.U. L 324, del 29.11.2002, pag. 1.”

15) Nella parte I dell’allegato II è aggiunto il seguente punto 3:

“3. Pescherecci

Ogni peschereccio di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri deve essere dotato delle apparecchiature di cui all’articolo 6 bis secondo il seguente scadenziario:

- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 24 metri e inferiore a 45 metri entro il 1° gennaio 2008
- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 18 metri e inferiore a 24 metri entro il 1° gennaio 2009
- pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 15 metri e inferiore a 18 metri entro il 1° gennaio 2010.

### *Articolo 2*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [12 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale 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 3*

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

### *Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*  
 [...]

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*  
 [...]

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

### 1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della 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.

### 2. QUADRO ABM / ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

Settore: Energia e Trasporti

Attività: Trasporto marittimo e fluviale, intermodalità.

### 3. LINEE DI BILANCIO

3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa (ex linee B e A) e loro denominazione: **Non pertinente**

3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria: **Non pertinente**

3.3. Caratteristiche di bilancio (aggiungere le righe necessarie): **Non pertinente**

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
	SO/SNO	SD <sup>1</sup> /SND <sup>2</sup>				
	SO/SNO	SD <sup>1</sup> /SND <sup>2</sup>	Si/ No	Si/ No	OUI/NON	n.
	SO/SNO	SD/SND	Si/ No	Si/ No	OUI/NON	n.

---

<sup>1</sup> Stanziamenti dissociati.

<sup>2</sup> Stanziamenti non dissociati.

#### 4. SINTESI DELLE RISORSE

##### 4.1. Risorse finanziarie

##### 4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		Anno n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n + 5 e segg.	Totale
---------------	------------	--	--------	------	-------	------	------	---------------	--------

##### Spese operative<sup>3</sup>

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	0	0	0	0	0	0	0

##### Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento<sup>4</sup>

Assistenza tecnica e amministrativa-ATA (SND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

##### IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Stanziamenti di pagamento		b+c	0	0	0	0	0	0	0

##### Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento<sup>5</sup>

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane ed altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

<sup>3</sup> Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

<sup>4</sup> Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

<sup>5</sup> Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

### Totale del costo indicativo dell'intervento

<b>TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane</b>		a+c+d+e	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,324</b>
<b>TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane</b>		b+c+d+e	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,324</b>

### Cofinanziamento

La proposta legislativa non prevede un cofinanziamento da parte degli Stati membri.

*Mio EUR (al terzo decimale)*

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento</b>	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.1.2. *Compatibilità con la programmazione finanziaria*

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale<sup>6</sup> (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

#### 4.1.3. *Incidenza finanziaria sulle entrate*

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

***NB: tutte le precisazioni ed osservazioni relative al metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate devono figurare in un allegato alla presente scheda finanziaria.***

<sup>6</sup> Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

Mio EUR (al primo decimale)

Linea di bilancio		Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione						
				[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>	
		a) Entrate in valore assoluto		0	0	0	0	0	0	0
		b) Variazione delle entrate	Δ	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.2. Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo e esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.

Nessuna incidenza sulle spese del personale. Gestione a carico del personale esistente.

Fabbisogno annuo	Anni n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.
Totale risorse umane	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

## 5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

### 5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine

La direttiva 2002/59/CE del 27 giugno 2002 fissa il principio del raggruppamento e dell'organizzazione dell'insieme degli strumenti attualmente disponibili per la gestione del traffico marittimo e del monitoraggio delle navi.

Essa comprende una serie di misure intese a migliorare la sicurezza delle navi, la salvaguardia della vita umana in mare e la protezione dell'ambiente marino, come ad esempio l'introduzione di strumenti di localizzazione (AIS) e la creazione di porti di rifugio.

Per soddisfare al meglio le esigenze operative, giuridiche e tecniche e sulla base della cooperazione con gli Stati membri, occorre procedere ad alcuni adattamenti delle misure introdotte dalla direttiva 2002/59/CE.

### 5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

L'obiettivo della modifica della direttiva è sostanzialmente di natura tecnica. In questa ottica, la proposta è costituita da misure molto precise che non modificano l'economia generale della direttiva 2002/59/CE ma che ne completano il quadro assicurandone la piena efficacia.

<sup>7</sup>

Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

### 5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

La proposta di modifica della direttiva 2002/59/CE relativa al sistema comunitario di informazione e di monitoraggio del traffico marittimo comporta le seguenti misure (risultati attesi):

- l’istituzione di un quadro normativo chiaro e preciso relativo ai luoghi di rifugio garantirà che le autorità responsabili della designazione di un luogo di rifugio siano chiaramente identificate e dispongano degli elementi necessari per prendere una decisione, compreso un inventario preciso dei luoghi di rifugio potenziali presenti sul litorale;
- l’integrazione nella direttiva 2002/59/CE degli acquis del progetto SafeSeaNet, la rete elettronica per lo scambio di dati sui movimenti delle navi e sui carichi pericolosi in acque comunitarie;
- l’installazione di sistemi di identificazione automatica (AIS) a bordo dei pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri;
- disposizioni specifiche che permettano agli Stati costieri di prendere misure adeguate per limitare i pericoli per la navigazione rappresentati dalla formazione di ghiacci in alcune zone marittime del nord dell’Unione europea.

### 5.4. Modalità di attuazione (indicativa)

Indicare di seguito la scelta delle modalità<sup>8</sup> di attuazione:

- Gestione centralizzata**
- diretta da parte della Commissione
- indiretta, con delega a:
  - agenzie esecutive
  - organismi istituiti dalle Comunità a norma dell’articolo 185 del regolamento finanziario
  - organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico
- Gestione concorrente o decentrata**
- con Stati membri
- con paesi terzi
- Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)**

Osservazioni:

---

<sup>8</sup> Se sono indicate più modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni" della presente sezione.

## 6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

Il progetto di direttiva contiene una disposizione che prescrive agli Stati membri di comunicare le misure nazionali di esecuzione (MNE) che dovranno essere adottate in vista del recepimento delle direttive nel diritto nazionale.

La mancata comunicazione di queste MNE (o una loro comunicazione parziale) comporta automaticamente l'avvio di un procedimento di infrazione ai sensi dell'articolo 226 del trattato.

L'agenzia europea per la sicurezza marittima contribuirà al monitoraggio dell'attuazione della direttiva da parte degli Stati membri.

### 6.1.1. Valutazione

#### 6.1.1.1. Valutazione ex-ante

I potenziali impatti dell'azione sono i seguenti:

##### Misure "luoghi di rifugio"

La misura presenta un impatto qualitativo piuttosto che quantitativo. Essa chiarisce le procedure e gli obblighi esistenti e offre un quadro normativo più completo e più sicuro per la presa di decisioni e per la situazione rispettiva delle parti interessate in caso di emergenza operativa. L'impatto sarà quindi positivo per tutte le parti: Stati costieri, operatori e capitani di navi in pericolo e autorità portuali.

##### Integrazione di SafeSeaNet

La proposta prende atto di una situazione di fatto, il successo del principio di cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione, sancito dall'articolo 23 della direttiva 2002/59/CE. Essa si basa sulla partecipazione massiccia degli Stati membri al progetto, al di là dei requisiti della direttiva, per garantire la massima utilizzazione del sistema SafeSeaNet.

##### Dotazione delle pescherecci di AIS

La misura permetterà di ridurre il numero di collisioni in cui sono coinvolti pescherecci. Come avviene per qualunque impianto, l'installazione degli strumenti di localizzazione A.I.S. sui pescherecci avrà un costo economico per gli operatori. Il costo complessivo stimato per la flotta peschereccia interessata (navi di oltre 15 metri) è pari circa a 23 milioni di euro.

##### Navigazione in zone di ghiacci invernali.

La misura dovrebbe consentire una riduzione degli incidenti nelle zone considerate (su un centinaio di incidenti studiati da un istituto di ricerca finlandese, il 30% riguardava danni alle strutture delle navi causati dal ghiaccio). Questa misura non dovrebbe implicare nuovi costi per le amministrazioni interessate. In effetti, tutti gli Stati toccati dal problema del ghiaccio invernale dispongono già di servizi specializzati di informazione e di intervento adattati al loro ambiente.

6.1.2. *Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)*

Non pertinente

6.1.3. *Modalità e periodicità delle valutazioni successive*

La Commissione redigerà una relazione basata sulle relazioni mensili degli Stati membri.

## **7. MISURE ANTIFRODE**

Non pertinente.

## 8. DETTAGLI SULLE RISORSE

### 8.1 Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari: Non pertinente

*Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)*

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno n		Anno n+1		Anno n+2		Anno n+3		Anno n+4		Anno n+5 e segg.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale								
OBIETTIVO OPERATIVO 1 <sup>9</sup> .....																
<b>Azione 1 .....</b>																
- Risultato 1																
- Risultato 2																
<b>Azione 2 .....</b>																
- Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 1																
OBIETTIVO OPERATIVO 2 <sup>9</sup> .....																
<b>Azione 1 .....</b>																
- Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 2																
OBIETTIVO OPERATIVO n <sup>9</sup>																
Totale parziale Obiettivo n.																
<b>COSTO TOTALE</b>																

<sup>9</sup> Quale descritto nella sezione 5.3.

## 8.2 Spese amministrative

### 8.2.1 Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5
Funzionari o agenti temporanei <sup>10</sup> (XX 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale finanziato <sup>11</sup> con l'art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Altro personale <sup>12</sup> finanziato con l'art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>		0.50	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

### 8.2.2 Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

La modifica del sistema comunitario di monitoraggio del traffico estende la competenza comunitaria nel settore della sicurezza marittima. Per assicurare un corretto monitoraggio dell'attuazione della direttiva è necessario un rafforzamento delle risorse umane, stimato a ½ funzionario A.

### 8.2.3 Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio APS/PPB (Strategia Politica Annuale/Progetto Preliminare di Bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura APS/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio APS/PPB dell'anno considerato

<sup>10</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>11</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>12</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4 *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)*

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
<b>1. Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)</b>							0
Agenzie esecutive <sup>13</sup>							0
Altra assistenza tecnica e amministrativa							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
<b>Totale assistenza tecnica e amministrativa</b>							0

8.2.5 *Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)	0	0	0	0	0	0
<b>Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)</b>	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Calcolo – **Funzionari e agenti temporanei**

$(108\ 000\ € * 0,5 = 54\ 000\ €)$

Calcolo – **Personale finanziato con l'art. XX 01 02**

*Non pertinente*

<sup>13</sup> Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

8.2.6 *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comitati <sup>14</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* senza impatto sul bilancio attuale delle missioni

Calcolo – Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

Non pertinente.

<sup>14</sup> Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.