

DIRETTIVA 2009/17/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 23 aprile 2009

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,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 3 febbraio 2009,

considerando quanto segue:

- (1) Con l'adozione della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾, 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) Poiché la presente direttiva riguarda la modifica della direttiva 2002/59/CE, la maggior parte degli obblighi che essa prevede non saranno applicabili agli Stati membri privi di coste marittime e di porti marittimi. Conseguentemente, i soli obblighi applicabili all'Austria, alla Repubblica ceca, all'Ungheria, al Lussemburgo e alla Slovacchia sono quelli riguardanti le navi che battono la bandiera di tali Stati membri, lasciando impregiudicato l'obbligo di cooperazione degli Stati membri per garantire la continuità tra i servizi di gestione del traffico marittimo e quelli degli altri modi di trasporto, in particolare i servizi d'informazione fluviale.

⁽¹⁾ GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

⁽²⁾ GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (GU C 74 E del 20.3.2008, pag. 533), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 (GU C 184 E del 22.7.2008, pag. 1), posizione del Parlamento europeo del 24 settembre 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), decisione del Consiglio del 26 febbraio 2009 e risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

(3) Secondo la presente direttiva gli Stati membri che sono Stati costieri dovrebbero poter scambiare le informazioni raccolte nell'ambito delle funzioni di monitoraggio del traffico marittimo che essi svolgono nelle loro zone di competenza. Il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi «SafeSeaNet», sviluppato dalla Commissione di concerto 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 europee, sui loro spostamenti e sui loro carichi pericolosi o inquinanti, nonché sugli incidenti marittimi.

(4) 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 SafeSeaNet.

(5) 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 controllo più appropriate, e assicurare loro in caso di emergenza un collegamento diretto con gli operatori che conoscono meglio i prodotti trasportati.

(6) Le apparecchiature che permettono l'identificazione automatica delle navi (AIS — sistema di identificazione automatica) contemplate dalla Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare, del 1° novembre 1974, 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 gli AIS sono stati inseriti nel dispositivo della direttiva 2002/59/CE. Considerati i numerosi casi di collisione in cui sono stati coinvolti pescherecci, i quali evidentemente non erano stati identificati dalle navi mercantili o non hanno localizzato le navi mercantili nei loro paraggi, è fortemente auspicabile l'estensione di tale misura ai pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri. Nel quadro del Fondo europeo per la pesca può essere prevista un'assistenza finanziaria per l'installazione a bordo dei pescherecci di attrezzature

