

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

Doc. XVIII
n. 140

RISOLUZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

(Relatore CARDINALI)

approvata nella seduta del 20 luglio 2016

SULLA

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 98/41/CE DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLA REGISTRAZIONE DELLE PERSONE A BORDO DELLE NAVI DA PASSEGGERI CHE EFFETTUANO VIAGGI DA E VERSO I PORTI DEGLI STATI MEMBRI DELLA COMUNITÀ E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 2010/65/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLE FORMALITÀ DI DICHIARAZIONE DELLE NAVI IN ARRIVO O IN PARTENZA DA PORTI DEGLI STATI MEMBRI (COM (2016) 370 DEFINITIVO)

ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 22 luglio 2016

INDICE

Testo della risoluzione	<i>Pag.</i>	3
Parere della 14 ^a Commissione permanente	»	6

La Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, l'atto comunitario COM (2016) 370 definitivo, sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità e che abroga la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza da porti degli Stati membri,

premesso che con la comunicazione COM (2015) 508, la Commissione europea ha riferito sugli esiti della procedura di controllo sull'adeguatezza della legislazione sulla disciplina concernente la sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione europea, effettuata nell'ambito del programma REFIT e dell'agenda «Legiferare meglio»;

rilevato che il quadro normativo vigente dell'Unione europea in materia di sicurezza delle navi da passeggeri comprende varie direttive, emanate a partire dal 1998, le quali, tuttavia, secondo il suddetto controllo sull'adeguatezza della legislazione, non appaiono sempre coerenti tra loro, avendo ciascuna di esse una portata diversa e applicandosi a diversi tipi di navi e di viaggi, e non tenendo conto dello sviluppo tecnologico dell'ultimo decennio, che è stato tale da rendere obsolete e inutilmente gravose alcune delle disposizioni vigenti;

considerato che il controllo sull'adeguatezza ha riguardato la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle navi da passeggeri costruite in acciaio o materiale equivalente e alle unità veloci, le direttive 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, e 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, che prevedono norme specifiche per le navi ro-ro da passeggeri (note come navi ro-pax) e per le unità veloci (HSC), e la direttiva 98/41/CE in materia di registrazione delle persone a bordo;

tenuto conto che le principali proposte di modifica alla direttiva 98/41/CE si propongono di aggiornare, chiarire e semplificare gli attuali requisiti per il conteggio, la registrazione e la comunicazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi che effettuano viaggi da e verso i porti dell'Unione europea, rafforzando nel contempo il livello di sicurezza e sfruttando le potenzialità della digitalizzazione per quanto riguarda la registrazione, la trasmissione, la disponibilità e la protezione dei dati, anche al fine di superare le duplicazioni di comunicazione dei

dati attualmente imposte agli operatori. In particolare, tra le principali novità introdotte dalla proposta sono da ricordare:

l'aggiornamento della direttiva 98/41/CE, soprattutto per quanto riguarda le definizioni e il campo di applicazione, anche per allinearla alle modifiche introdotte nelle direttive 2009/45/CE e 1999/35/CE rispettivamente dalle proposte di direttiva COM (2016) 369 e COM (2016) 371;

la sostituzione dell'attuale obbligo di conservare i dati sul numero di persone a bordo presso la società di navigazione, con quello di comunicazione alle autorità mediante la registrazione nell'interfaccia unica nazionale (*Port Management Information System* – PMIS) o la trasmissione mediante il sistema di identificazione automatica (*transponder*);

gli adeguamenti necessari per tenere conto della soppressione dell'obbligo di conservazione dei dati e dell'introduzione della nuova modalità di trasmissione elettronica;

l'eliminazione dell'obsoleta esenzione dall'obbligo di registrazione e conservazione dei dati che era previsto per i servizi regolari che attraversano lo Stretto di Messina e la possibilità, per gli Stati membri, di esentare dagli obblighi di raccolta e trasmissione alle autorità competenti dei dati sui passeggeri le navi che navigano esclusivamente in acque riparate, in cui sia assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e salvataggio;

considerate le indicazioni contenute nella relazione del Governo, predisposta ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

tenuto conto degli elementi informativi forniti dal Comando generale delle Capitanerie di porto – Guardia costiera e dalle associazioni rappresentative degli armatori;

considerate altresì le osservazioni formulate dalla Commissione 14^a;

rilevato che la base giuridica della proposta in esame appare correttamente individuata nell'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che prevede la procedura legislativa ordinaria per stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea;

esprime, ai sensi del Protocollo n. 2 del (TFUE) «Sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità»:

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà, in quanto l'intervento al livello dell'Unione europea integra sia il requisito della necessità sia quello del valore aggiunto rispetto all'azione dei singoli Stati. Infatti, questi ultimi non possono realizzare da soli l'obiettivo di migliorare le procedure di raccolta e comunicazione alle autorità dei dati sui passeggeri di cui alla direttiva 98/41/CE, in modo da garantire una maggiore completezza e tempestività e quindi un livello di sicurezza più uniforme all'interno dell'Unione;

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di proporzionalità, poiché la proposta non va oltre quanto necessario per il raggiungi-

mento del predetto obiettivo. Riguardo al potere di adottare atti delegati, conferito alla Commissione europea con il nuovo articolo 12, introdotto dal punto 10) della proposta di direttiva, si segnala tuttavia la necessità di mantenere – opportunamente riformulato – il primo comma dell'attuale articolo 12 della direttiva 98/41/CE, ove si specifica che la direttiva può essere modificata con atto delegato della Commissione europea solo al fine di tenere conto degli sviluppi a livello internazionale e che tali modifiche possono riguardare solo «elementi non essenziali» della stessa direttiva. Peraltro, il mantenimento del predetto primo comma si porrebbe in linea con il considerando n. 14 della proposta di direttiva, nonché con l'analoga norma prevista dalla citata proposta di direttiva COM (2016) 369;

esprime inoltre avviso favorevole per i profili di merito, che rilevano nell'ambito del dialogo politico con le istituzioni dell'Unione europea, con le seguenti osservazioni:

appaiono ampiamente condivisibili le finalità della proposta di direttiva che, attraverso l'armonizzazione, la semplificazione e l'aggiornamento della legislazione europea vigente, contribuisce ad elevare la sicurezza per le navi da passeggeri;

è comunque opportuno precisare che le informazioni relative alle persone a bordo delle navi passeggeri siano utilizzate anche per adottare misure di prevenzione degli atti di sabotaggio e di pirateria;

l'obbligo di approvazione dei sistemi di registrazione dei passeggeri da parte degli Stati membri, imposto dall'attuale articolo 10 della direttiva 98/41/CE, ha comportato un considerevole carico di lavoro per l'Amministrazione nazionale. Data la riformulazione del predetto articolo 10 contenuta nella proposta di direttiva, è quindi opportuno assicurare che le obbligazioni in materia di registrazione dei passeggeri imposte alle società di navigazione si concentrino tanto sul mezzo (ossia sul mantenimento di specifici sistemi di registrazione), quanto sul risultato, ossia sull'esattezza e tempestività della raccolta dati nei sistemi elettronici esistenti;

con riferimento alle modifiche apportate dalla proposta di direttiva in esame, al fine di semplificare al massimo le procedure e gli oneri a carico delle società di navigazione, appare opportuno coordinare in maniera più precisa gli adempimenti disposti dalla direttiva 98/41/CE e dalla direttiva 2010/65/UE, in particolare per quanto riguarda la gestione delle liste passeggeri previste da ciascuna direttiva che, avendo attualmente finalità e caratteristiche diverse, potrebbero con l'occasione essere unificate e sostituite dalle nuove modalità di comunicazione elettronica.

Il presente atto è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

PARERE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

(Estensore: COCIANCHIC)

29 giugno 2016

La Commissione,

esaminato l'atto COM (2016) 370 definitivo,

ricordato che con la comunicazione COM (2015) 508 la Commissione europea ha dato conto della procedura di controllo sulla qualità della legislazione, effettuata sulla disciplina concernente la sicurezza delle navi da passeggeri, secondo il programma REFIT e l'agenda «Legiferare meglio»;

considerato che la legislazione dell'Unione europea in materia di sicurezza delle navi da passeggeri si compone di una serie di direttive, emanate nel corso di un periodo di quindici anni, le quali, tuttavia, secondo la predetta valutazione sulla qualità della legislazione, non formano un quadro normativo del tutto coerente, avendo ciascuna di esse una portata diversa e applicandosi a diversi tipi di navi e di viaggi, e non tenendo conto dello sviluppo tecnologico dell'ultimo decennio, che è stato tale da rendere obsolete e inutilmente gravose alcune delle disposizioni vigenti;

considerato che il controllo di qualità ha riguardato principalmente la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, che riguarda le navi da passeggeri costruite in acciaio o materiale equivalente e le unità veloci, ma anche le direttive 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, e 1999/35/CE, del Consiglio del 29 aprile 1999, che prevedono norme specifiche per le navi ro/ro da passeggeri (note come navi ro-pax) e per le unità veloci (HSC), e la direttiva 98/41/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 1998, in materia di registrazione delle persone a bordo;

considerato che le principali proposte di modifica alla direttiva 98/41/CE intervengono al fine di aggiornare, chiarire e semplificare gli attuali requisiti per il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri, rafforzandone il livello di sicurezza, sfruttando le potenzialità della digitalizzazione per quanto riguarda la registrazione, la trasmissione, la disponibilità e la protezione dei dati. In particolare, tra le principali disposizioni previste dalla proposta figurano:

l'allineamento delle definizioni e del campo di applicazione della direttiva 98/41/CE, con la proposta di modifica della direttiva 2009/45/CE (COM(2016) 369) e con la proposta di una nuova direttiva in sostituzione della direttiva 1999/35/CE (COM(2016) 371);

la sostituzione dell'attuale obbligo di conservazione dei dati sul numero di persone a bordo, con l'obbligo comunicazione alle autorità mediante registrazione nell'interfaccia unica nazionale *Port Management Information System* (PMIS) o mediante trasmissione con il sistema di identificazione automatica (*transponder*);

le opportune modifiche conseguenti alla soppressione dell'obbligo di conservazione dei dati e all'introduzione della comunicazione elettronica;

l'eliminazione dell'obsoleta esenzione dall'obbligo di registrazione e conservazione dei dati che era prevista per i servizi regolari di attraversamento dello stretto di Messina, e la previsione della possibilità per gli Stati membri di esentare dagli obblighi di raccolta e trasmissione dei dati sui passeggeri, le navi che navigano esclusivamente in acque riparate, in cui sia assicurata la vicinanza di strutture di ricerca e salvataggio,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che prevede la procedura legislativa ordinaria per stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea;

il principio di sussidiarietà è rispettato poiché l'obiettivo di migliorare le procedure della direttiva 98/41/CE, di registrazione e comunicazione alle autorità dei dati sui passeggeri, in termini di maggiore completezza e tempestività, per assicurare un omogeneo livello di sicurezza nelle acque dell'Unione europea, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

per quanto riguarda il principio di proporzionalità, la proposta non va oltre quanto necessario per il raggiungimento del predetto obiettivo. Tuttavia, per quanto riguarda il potere di adottare atti delegati, conferito alla Commissione europea con il nuovo articolo 12, previsto dal punto 10) della proposta di direttiva, appare necessario mantenere – opportunamente riformulato – il primo comma dell'attuale articolo 12 della direttiva 98/41/CE, ove si specifica che la direttiva può essere modificata con atto delegato della Commissione europea solo al fine di tenere conto degli sviluppi a livello internazionale e che tali modifiche possono riguardare solo «elementi non essenziali» della stessa direttiva. Peraltro, il mantenimento del predetto primo comma si porrebbe in linea con il considerando n. 14 della proposta di direttiva, nonché con l'analoga norma prevista dalla citata proposta di direttiva COM(2016) 369;

si ritiene importante precisare che le informazioni relative alle persone a bordo delle navi passeggeri siano utilizzate anche per adottare misure che prevengano gli atti di sabotaggio e di pirateria.

