



Bruxelles, 7 novembre 2016  
(OR. en)

13848/16

---

Fascicolo interistituzionale:  
2016/0171 (COD)

---

MAR 279  
CODEC 1558

## RELAZIONE

---

Origine: presidenza

Destinatario: Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima)/Consiglio

---

n. doc. Comm.: 9964/16 MAR 161 CODEC 847

---

Oggetto: ***Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 1° dicembre 2016***

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 modifica 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

– Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

---

## CONTESTO E CONTENUTO DELLA PROPOSTA

1. Il 7 giugno 2016 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. La proposta fa parte di un più ampio esame della legislazione dell'UE in materia di sicurezza delle navi da passeggeri, in linea con un controllo dell'adeguatezza eseguito dalla Commissione.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> "REFIT - Correggere la rotta: controllo di qualità della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE", doc. 13230/15 + ADD 1 e 2.

3. La Commissione propone di modificare la direttiva 98/41/CE del Consiglio<sup>2</sup> 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, rafforzando nel contempo il livello di sicurezza.
4. L'obiettivo della direttiva 98/41/CE è evitare il sovraffollamento a bordo delle navi da passeggeri, agevolare le operazioni di ricerca e salvataggio e consentire un'azione immediata. Recenti incidenti, in particolare l'incendio a bordo del traghetto "Norman Atlantic" nel dicembre 2014, hanno tuttavia evidenziato l'esigenza di rivedere e modernizzare la legislazione sulla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri.
5. La modifica principale rispetto all'attuale direttiva riguarda la digitalizzazione: i dati, invece di essere conservati dalla compagnia di navigazione, sarebbero trasmessi all'interfaccia unica nazionale marittima istituita conformemente alla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>3</sup>.
6. Al fine di ridurre l'onere per le società in caso di viaggi brevi, in alternativa i dati potrebbero tuttavia essere resi disponibili all'autorità designata attraverso il sistema di identificazione automatica (AIS) della nave.
7. Per i viaggi più lunghi, è opportuno registrare le informazioni pertinenti (nome, sesso, cittadinanza, anno di nascita e, se richiesto dal passeggero, necessità di cure o assistenza speciali) nell'interfaccia unica al momento della partenza della nave, e al più tardi entro trenta minuti dalla partenza.
8. Secondo la Commissione, per i viaggi sia brevi sia lunghi, in questo modo:
  - si consentirebbe ai centri di ricerca e salvataggio locali di accedere immediatamente alle informazioni relative alle persone a bordo in caso di emergenza, indipendentemente dalla disponibilità di una persona di contatto nella società;

---

<sup>2</sup> 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 (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35).

<sup>3</sup> Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).

- si eviterebbe la concomitanza di obblighi di comunicazione simili previsti da atti legislativi diversi;
  - si eliminerebbe l'obbligo di doppia comunicazione dei dati per alcuni operatori.
9. La comunicazione della cittadinanza, che è una novità, si baserebbe sull'autocertificazione del passeggero e non sarebbe utilizzata per scopi diversi dall'identificazione della persona (salvo che lo richiedano altri atti legislativi, per esempio a fini di controlli di frontiera).
  10. La proposta mira altresì a chiarire il periodo di conservazione dei dati personali nel rispetto del diritto dell'UE in materia di protezione dei dati personali.
  11. L'ambito di applicazione, inoltre, è chiarito e allineato al resto della normativa dell'UE (grazie alle definizioni di tratti di mare e aree portuali).
  12. Infine, la proposta allinea la direttiva 98/41/CE alle disposizioni del trattato sul funzionamento dell'Unione europea relativamente al potere di adottare atti delegati e atti di esecuzione conferito alla Commissione.

#### **LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO**

13. Il 7 giugno 2016 la Commissione ha fatto al Consiglio "Trasporti" una presentazione orale dell'esame della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri.
14. Dopo una prima presentazione della proposta da parte della Commissione al Gruppo "Trasporti marittimi" nel luglio 2016, l'esame della proposta è stato avviato nell'ottobre 2016.
15. Il 3 novembre 2016 il Gruppo "Trasporti marittimi" ha completato il primo esame della proposta articolo per articolo.
16. Si rilevi che la proposta non era accompagnata da una valutazione d'impatto. La relazione REFIT della Commissione è stata tuttavia presentata e discussa nel Gruppo "Trasporti marittimi" nell'ottobre 2015. La proposta della Commissione, inoltre, era accompagnata da un piano di attuazione e da un documento riassuntivo delle proposte di semplificazione<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Doc. 9964/16 ADD 1 e 2.

## LAVORI NELL'AMBITO DEL PARLAMENTO EUROPEO

17. Il 1° agosto 2016 la commissione del Parlamento europeo per i trasporti e il turismo (TRAN) ha nominato relatrice Izaskun Bilbao Barandica (ALDE-Spagna).

## OPINIONI DEGLI STATI MEMBRI SULLA PROPOSTA

Sulla base delle opinioni espresse nella riunione del Gruppo "Trasporti marittimi":

18. In generale gli Stati membri sono favorevoli agli obiettivi principali della proposta, modernizzazione e semplificazione, e li accolgono con favore.
19. Per quanto riguarda l'uso dell'interfaccia unica nazionale, varie delegazioni hanno espresso preoccupazione, in particolare riguardo allo stato di attuazione. È stato sottolineato che le interfacce uniche nazionali sono divenute operative solo di recente e non necessariamente hanno tutte le funzionalità richieste. In generale è stato espresso il timore che nella fase attuale la proposta possa comportare oneri amministrativi supplementari. In tale contesto alcune delegazioni hanno suggerito di avanzare lentamente ed eventualmente attendere la revisione della direttiva 2010/65/UE prima di esaminare la proposta. Tuttavia, altre delegazioni sono del parere che occorra proseguire i lavori.
20. Varie delegazioni criticano altresì l'uso dell' AIS per la trasmissione, ad esempio in quanto le autorità o i servizi competenti (come i servizi di ricerca e salvataggio) potrebbero al momento non avere accesso al sistema. Inoltre, è stato evidenziato che negli Stati membri che hanno deciso di esentare le navi al di sotto delle 300 tonnellate lorde dall'obbligo di avere l' AIS, l'uso di questo sistema come mezzo di comunicazione è limitato. Pertanto, alcune delegazioni suggeriscono che dovrebbe rimanere disponibile una terza opzione a terra, in particolare per viaggi più brevi e/o piccole navi.

21. Per quanto riguarda il tempo previsto di 30 minuti per registrare gli elenchi delle persone a bordo, alcune delegazioni ritengono che tale termine potrebbe essere accorciato. Talune delegazioni hanno altresì chiesto di armonizzare ulteriormente l'inserimento dei dati con gli obblighi di comunicazione vigenti (ad esempio i formulari FAL<sup>5</sup> di cui alla direttiva 2010/65/UE) e di registrare la "data di nascita" invece dell'"anno di nascita".
22. Varie delegazioni hanno espresso preoccupazione per le norme relative alla protezione dei dati e alla privacy, ad esempio l'uso a fini diversi da quelli di sicurezza (non autorizzato se non specificamente previsto nella legislazione pertinente), il periodo di conservazione (da alcuni ritenuto troppo breve) e la possibilità di verificare l'esattezza delle informazioni (compito che le autorità designate degli Stati membri sarebbero tenute a svolgere). In tale contesto va rilevato che il Garante europeo della protezione dei dati, responsabile per il controllo dell'applicazione delle norme sulla protezione dei dati da parte delle istituzioni dell'UE, non ha ancora espresso un parere formale.
23. Alcune delegazioni vorrebbero chiarire che le disposizioni non si applicano ai battelli per la navigazione interna.
24. Inoltre, dovrebbe essere riesaminato l'obbligo di recepire la direttiva da parte dei paesi senza sbocco al mare.
25. Infine, il periodo di recepimento (12 mesi) è generalmente ritenuto troppo breve; varie delegazioni hanno chiesto un periodo di 24 o 36 mesi.

## CONCLUSIONE

26. Il Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio è invitato a prendere atto dei progressi compiuti riguardo all'esame della proposta di direttiva.

---

<sup>5</sup> I formulari FAL sono stabiliti dalla convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale del 1965 (convenzione FAL).1965