UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO **IL CONSIGLIO**

Bruxelles, 25 ottobre 2024
(OR. en)

2023/0171(COD) **PE-CONS 91/24**

TRANS 267
MAR 88
OMI 51
ENV 574
DROIPEN 165
CODEC 1410

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto:	DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni amministrative in caso di violazioni

DIRETTIVA (UE) 2024/…
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del …

che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni amministrative in caso di violazioni

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[1],

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria[2],

[1] GU C, C/2023/872, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/872/oj.
[2] Posizione del Parlamento europeo del 10 aprile 2024 e decisione del Consiglio del ….

considerando quanto segue:

(1) La politica marittima dell'Unione mira a conseguire un elevato livello di sicurezza e protezione dell'ambiente. Ciò si può raggiungere attraverso il rispetto delle convenzioni, dei codici e delle risoluzioni internazionali, mantenendo nel contempo la libertà di navigazione prevista dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.

(2) La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("convenzione Marpol 73/78") dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) stabilisce i divieti generali relativi agli scarichi delle navi in mare, ma disciplina altresì le condizioni alle quali talune sostanze possono essere scaricate nell'ambiente marino. La convenzione Marpol 73/78 prevede eccezioni per lo scarico di sostanze inquinanti regolamentate dagli allegati della stessa, che non devono essere considerate violazioni se sono soddisfatte le condizioni specificate. Detti allegati non esentano i casi in cui i responsabili dell'avaria hanno agito con l'intenzione di provocarla o incautamente e con la consapevolezza che l'avaria sarebbe probabilmente avvenuta.

(3) Dall'adozione della direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[3], la convenzione Marpol 73/78 e i suoi allegati sono stati oggetto di importanti modifiche, che hanno introdotto norme e divieti più severi per gli scarichi di sostanze effettuati dalle navi in mare. È opportuno tenere conto di tali modifiche nonché degli insegnamenti tratti dall'attuazione della direttiva 2005/35/CE.

---

[3] Direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11).

(4) Sebbene l'obiettivo generale della presente direttiva sia recepire nel diritto dell'Unione importanti modifiche apportate alla convenzione Marpol 73/78, non è pubblicamente disponibile un testo aggiornato e completo di tale convenzione e dei relativi allegati. Ciò impedisce al settore, ai cittadini e alle amministrazioni di accedere in maniera agevole e adeguata al testo della convenzione Marpol 73/78 e di altre convenzioni analoghe dell'IMO.

(5) Gli Stati membri dovrebbero adoperarsi a livello dell'IMO per rendere accessibili al pubblico, in forma gratuita, i testi completi e aggiornati delle convenzioni dell'IMO, tra cui la convenzione Marpol 73/78 e i relativi allegati.

(6) La direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio[4] garantisce che i rifiuti delle navi siano conferiti ai porti dell'Unione, dove sono raccolti da impianti portuali di raccolta adeguati. L'applicazione della direttiva (UE) 2019/883 è, insieme alla direttiva 2005/35/CE, uno strumento fondamentale per prevenire l'inquinamento provocato dalle navi. Al fine di garantire un sistema di applicazione efficace, integrato e coerente delle disposizioni della direttiva (UE) 2019/883 relativa al conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta, è opportuno modificare la direttiva 2005/35/CE per estenderne l'ambito di applicazione agli allegati da IV a VI della convenzione Marpol 73/78, in modo da dissuadere le navi dallo scaricare sostanze inquinanti illegalmente in mare anziché conferirle agli impianti portuali di raccolta in conformità della direttiva (UE) 2019/883.

---

[4] Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 116).

(7) La direttiva (UE) 2019/883 non include nel suo ambito di applicazione l'allegato III della convenzione Maro 73/78, in quanto le merci imballate non sono classificate come rifiuti e quindi di solito non sono conferite agli impianti portuali di raccolta. Tuttavia non è possibile escludere che sostanze nocive trasportate in colli possano essere gettate in mare illegalmente. È dunque opportuno estendere l'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE per includere l'allegato III della convenzione Marpol 73/78. Di conseguenza, gettare in mare sostanze nocive dovrebbe essere vietato a norma della direttiva 2005/35/CE, a meno che le autorità competenti non ritengano che tale azione sia necessaria per garantire la sicurezza della nave o per salvare delle vite umane in mare. A tal proposito, gli scarichi di cui alla presente direttiva non comprendono lo scarico di rifiuti disciplinato dalla convenzione di Londra sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre materie del 1972 e dal relativo protocollo del 1996.

(8) La convenzione Marpol 73/78 include le emissioni delle navi nella definizione di scarichi di cui all'articolo 2 della stessa. L'allegato VI di tale convenzione riguarda la prevenzione dell'inquinamento atmosferico provocato dalle navi. L'allegato VI e i corrispondenti orientamenti dell'IMO sui sistemi di depurazione dei gas di scarico (*exhaust gas cleaning systems*, EGCS) (risoluzione MEPC.340 (77)) consentono l'uso di tali sistemi da parte delle navi come metodo alternativo di conformità per ridurre le emissioni di ossidi di zolfo (SO_x). L'allegato VI della convenzione Marpol 73/78 disciplina i residui di detti sistemi, vietandone lo scarico in mare e imponendone il conferimento a impianti portuali di raccolta adeguati. La direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio[5] recepisce nel diritto dell'Unione le norme internazionali relative ai SO_x, mentre la direttiva (UE) 2019/883 dispone che i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico siano conferiti agli impianti portuali di raccolta. Poiché i residui di tali sistemi inquinano l'ambiente marino, in caso di scarichi illegali dovrebbero essere applicate le sanzioni previste dalla direttiva 2005/35/CE.

---

5 Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

(9) Le "acque di scarico", come definite sia nella circolare MEPC.1/Circ.899 che nella risoluzione MEPC.340 (77), possono essere scaricate direttamente in mare se conformi ai criteri di qualità delle acque di scarico stabiliti negli orientamenti dell'IMO sugli EGCS. Tuttavia, le acque di scarico provenienti da EGCS potrebbero incidere sull'ecosistema anche se conformi alla convenzione Marpol 73/78. In tal caso, lo Stato membro può imporre restrizioni o limitazioni, che possono essere basate sulla valutazione effettuata utilizzando la metodologia per le valutazioni dei rischi e d'impatto indicata negli orientamenti elaborati dall'IMO e raccomandata dal comitato per la protezione dell'ambiente marino (*Marine Environment Protection Committee* – MEPC). In tal caso le "acque di scarico" inquinano l'ambiente marino e in caso di scarichi illegali dovrebbero essere applicate le sanzioni amministrative previste dalla direttiva 2005/35/CE, tenendo in debita considerazione MEPC.1/Circ.883/Rev.1.

(10) La direttiva (UE) 2024/1203 del Parlamento europeo e del Consiglio[6] garantisce definizioni comuni dei reati ambientali e la disponibilità di sanzioni penali efficaci, proporzionate e dissuasive, per quelli gravi. La direttiva 2005/35/CE è stata modificata dalla direttiva 2009/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[7], che ha introdotto sanzioni penali per talune violazioni della direttiva 2005/35/CE, che ora rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2024/1203. Di conseguenza le disposizioni della direttiva 2005/35/CE che sono state aggiunte o sostituite dalla direttiva 2009/123/CE dovrebbero essere soppresse.

---

6 Direttiva (UE) 2024/1203 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 aprile 2024, sulla tutela penale dell'ambiente, che sostituisce le direttive 2008/99/CE e 2009/123/CE (GU L, 2024/1203, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1203/oj).

7 Direttiva 2009/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni (GU L 280 del 27.10.2009, pag. 52).

(11) Le sanzioni amministrative introdotte in recepimento della direttiva 2005/35/CE non dovrebbero pregiudicare la direttiva (UE) 2024/1203. Gli Stati membri dovrebbero definire la portata del contrasto amministrativo e penale per quanto riguarda i reati di inquinamento provocato dalle navi in conformità del loro diritto nazionale. La presente direttiva non preclude agli Stati membri la possibilità di adottare misure più rigorose conformemente al diritto dell'Unione e al diritto internazionale, prevedendo sanzioni amministrative o penali in conformità con il loro diritto nazionale. Nell'applicare la legislazione nazionale che recepisce la direttiva 2005/35/CE, gli Stati membri dovrebbero garantire che l'irrogazione delle sanzioni penali e delle sanzioni amministrative rispetti i principi della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, compreso il principio del ne bis in idem, tenendo debitamente conto del principio "chi inquina paga", se e ove applicabile.

(12) Le sanzioni previste dalla direttiva 2005/35/CE dovrebbero essere rafforzate garantendo un'applicazione coerente delle sanzioni amministrative in tutta l'Unione. Al fine di potenziare l'effetto deterrente delle sanzioni irrogate per i reati di inquinamento provocato dalle navi, tali sanzioni amministrative dovrebbero almeno assumere la forma di ammende irrogate alla società della nave ritenuta responsabile. In tale contesto, per società della nave si intende l'armatore della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore oppure il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave, in linea con il codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento ("codice ISM")[8], attuato nel diritto dell'Unione in virtù del regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio[9]. La direttiva 2005/35/CE dovrebbe riconoscere che la gestione della nave potrebbe essere delegata dal proprietario registrato a un soggetto diverso, il quale dovrebbe quindi essere ritenuto responsabile in primo luogo del mancato adempimento degli obblighi previsti dal codice ISM di garantire che siano evitati danni all'ambiente o che le operazioni di bordo siano assegnate a personale qualificato. Fatta salva la normativa dell'Unione applicabile, le decisioni sulla sanzione da applicare dovrebbero essere adottate nell'ambito dei sistemi di contrasto amministrativo e penale nazionali. Per le sanzioni penali, gli obblighi degli Stati membri sono stabiliti dalla direttiva (UE) 2024/1203. Di conseguenza, la presente direttiva concerne solo le sanzioni amministrative e non i procedimenti penali avviati nei confronti di persone fisiche o giuridiche conformemente al diritto nazionale.

---

[8] Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con risoluzione dell'Assemblea A.741 (18) del 4 novembre 1993 e successive modifiche.

[9] Regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2006, sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza e che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio (GU L 64 del 4.3.2006, pag.1).

(13) Riconoscendo che, a causa della legge costituzionale nazionale, alcuni Stati membri non sono in grado di rispettare il requisito relativo alle sanzioni amministrative, gli Stati membri possono applicare le disposizioni in materia di sanzioni amministrative della presente direttiva in maniera tale che l'azione sanzionatoria sia avviata dall'autorità competente e le sanzioni siano irrogate dalle competenti autorità giurisdizionali nazionali, garantendo nel contempo che il requisito di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive sia soddisfatto. Nel fare riferimento alle sanzioni amministrative di cui alla presente direttiva, detti Stati membri applicheranno le sanzioni ai sensi del proprio ordinamento giuridico nazionale.

(14) Quando è obbligatoria o programmata, un'ispezione di controllo da parte dello Stato di approdo a norma della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[10] potrebbe far emergere irregolarità e informazioni. Potrebbero essere rilevate irregolarità anche per quanto riguarda il conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi, o la relativa notifica, come previsto dalla direttiva (UE) 2019/883, o la mancata conformità ai criteri d'uso degli EGCS utilizzati come metodi di riduzione delle emissioni di cui all'allegato II della direttiva (UE) 2016/802, nonché informazioni relative a un potenziale scarico illegale della nave ottenute attraverso le procedure previste dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[11], tra cui prove o presunzioni di scarichi volontari di idrocarburi o altre violazioni della convenzione Marpol 73/78 comunicate allo Stato membro oppure incidenti segnalati dal comandante della nave, nonché qualsiasi altra informazione fornita da persone coinvolte nell'esercizio della nave, compresi i piloti.

---

[10] Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

[11] 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 (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

(15) Nel corso di un'ispezione di controllo da parte dello Stato di approdo potrebbero emergere irregolarità o informazioni che facciano sospettare che possa essersi verificato uno scarico illegale. In tal caso, una nuova ispezione potrebbe non essere necessaria o sufficientemente efficace. Al contrario, lo Stato membro potrebbe adottare altre misure appropriate, quali il fermo della nave, l'avvio di un procedimento o l'adozione di misure correttive.

(16) Le autorità amministrative e giudiziarie nazionali dovrebbero tenere conto di tutte le circostanze pertinenti, incluso il carattere recidivo dell'inquinamento provocato dalle navi, nel determinare il livello delle sanzioni da imporre a chi inquina. Tenendo conto della diversa natura delle sostanze inquinanti oggetto della direttiva 2005/35/CE e dell'importanza di un'applicazione coerente delle sanzioni in tutta l'Unione alla luce della natura transfrontaliera del comportamento oggetto della regolamentazione, è opportuno promuovere un ulteriore ravvicinamento e una maggiore efficacia dei livelli delle sanzioni attraverso scambi di criteri per la determinazione e l'applicazione delle sanzioni per gli scarichi di diverse sostanze inquinanti. Al fine di garantire l'efficace applicazione delle sanzioni e conseguire gli obiettivi della presente direttiva, è fondamentale agevolare lo scambio di esperienze e migliori prassi tra le autorità nazionali competenti degli Stati membri. Inoltre, sulla base delle conoscenze acquisite da tali scambi, la Commissione potrebbe proporre orientamenti più specifici, anche per quanto riguarda i tipi specifici di sostanze inquinanti e le aree sensibili che destano preoccupazione.

(17) Qualora uno Stato membro sospetti che una nave che si trova volontariamente all'interno di un suo porto o in un terminale off-shore abbia effettuato uno scarico illegale, dovrebbe essere eseguita un'ispezione adeguata per stabilire le circostanze. Al fine di aiutare gli Stati membri ad adempiere agli obblighi di ispezione di tali navi previsti dalla direttiva 2005/35/CE, l'allegato I di quest'ultima fornisce un elenco indicativo di irregolarità o informazioni che dovrebbero essere prese in considerazione dalle autorità competenti, caso per caso, per stabilire se una nave debba essere considerata sospetta.

(18) Le misure di accompagnamento per la cooperazione e gli obblighi di comunicazione degli Stati membri non sono stati sufficienti a consentire un'analisi completa volta a verificare se i responsabili dell'inquinamento siano sottoposti a sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, né a fare in modo che siano messi a disposizione della Commissione dati adeguati per monitorare l'attuazione della direttiva 2005/35/CE. Al fine di garantire un'applicazione efficace e coerente della direttiva 2005/35/CE, è opportuno agevolare lo scambio di informazioni, di esperienze e di migliori prassi attraverso il rafforzamento della cooperazione, garantendo al contempo che alla Commissione siano messi a disposizione dati adeguati per consentire un monitoraggio appropriato dell'attuazione di detta direttiva.

(19) Al fine di migliorare le informazioni necessarie per l'attuazione efficace della presente direttiva, gli Stati membri dispongono di meccanismi di comunicazione pertinenti, quali le relazioni nel quadro delle convenzioni marittime regionali e di altri accordi di cooperazione regionale, quali l'accordo di Bonn, la rete di investigatori e procuratori del Mare del Nord e la rete di procuratori contro la criminalità ambientale nella regione del Mar Baltico.

(20) Il servizio satellitare esistente "CleanSeaNet", che notifica alle autorità degli Stati membri i potenziali scarichi illegali, dovrebbe essere ulteriormente potenziato per includere informazioni sulle sostanze inquinanti aggiuntive che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE. Le informazioni relative agli scarichi potenziali o effettivi segnalati dagli Stati membri in conformità della direttiva 2005/35/CE e di altre banche dati dell'Unione sulla sicurezza marittima, come il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi istituito dalla direttiva 2002/59/CE ("SafeSeaNet") e la banca dati sulle ispezioni istituita dalla direttiva 2009/16/CE ("THETIS"), dovrebbero essere integrate e divulgate in un formato elettronico di facile utilizzo alle autorità nazionali coinvolte nella catena di applicazione, al fine di agevolare la loro risposta tempestiva a tali potenziali scarichi illegali. Tali informazioni, se relative a uno scarico effettivo o potenziale di residui degli EGCS da una nave, dovrebbero inoltre essere divulgate automaticamente, ad esempio tramite il modulo dedicato di THETIS istituito dalla decisione di esecuzione (UE) 2015/253 della Commissione[12] ("THETIS-EU"), così da assistere gli Stati membri in relazione alle misure di applicazione prese conformemente alla direttiva (UE) 2016/802.

[12] Decisione di esecuzione (UE) 2015/253 della Commissione, del 16 febbraio 2015, che stabilisce le norme concernenti il campionamento e le relazioni da presentare a norma della direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto riguarda il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (GU L 41 del 17.2.2015, pag. 55).

(21) Al fine di garantire un monitoraggio efficace dell'attuazione della presente direttiva da parte di tutti gli Stati membri, è opportuno che ciascuno Stato membro garantisca un'analisi digitale di tutte le segnalazioni ad alta affidabilità entro 66 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa. Entro tale termine, tutti gli Stati membri dovrebbero inoltre indicare se verificano o meno tali segnalazioni ad alta affidabilità inviate ogni anno da CleanSeaNet, sforzandosi di verificare almeno il 25 % di tali segnalazioni ad alta affidabilità. In tale contesto, per verifica si intende qualsiasi azione di follow-up intrapresa dalle autorità competenti in relazione a una segnalazione inviata da CleanSeaNet al fine di determinare se la segnalazione in questione corrisponde a uno scarico illegale. Se uno Stato membro non verifica una segnalazione, dovrebbe indicarne i motivi.

(22) Per "segnalazioni ad alta affidabilità" si intendono i rilevamenti di segnalazioni CleanSeaNet di "classe A" quando si riferiscono a potenziali scarichi di sostanze inquinanti ai sensi degli allegati I e II della convenzione Marpol 73/78. Per quanto riguarda le sostanze inquinanti di cui ad altri allegati della convenzione Marpol 73/78 che attualmente non sono monitorate da CleanSeaNet, non è attualmente possibile stabilire un approccio basato sul livello di affidabilità. La Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima ("EMSA"), metterà a punto controlli semiautomatizzati delle immagini satellitari per le sostanze inquinanti di cui ad altri allegati della convenzione Marpol 73/78 per stabilire la possibilità di determinarne il livello di affidabilità. Le attività di verifica potrebbero includere molte azioni da parte di varie autorità competenti, tra cui la verifica sul posto, la comparazione dei rilevamenti satellitari con i dati ausiliari disponibili a livello nazionale e le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo.

(23) L'accesso a tali informazioni da parte delle autorità competenti dovrebbe essere consentito alle autorità di altri Stati membri che hanno un interesse al riguardo in quanto Stati del successivo porto di approdo, Stati costieri interessati dal potenziale scarico o Stati di bandiera della nave, al fine di agevolare una cooperazione transfrontaliera efficace e tempestiva, ridurre al minimo l'onere amministrativo delle attività di applicazione e in ultima analisi sanzionare efficacemente i responsabili per le violazioni della direttiva 2005/35/CE. È altresì opportuno promuovere l'uso di nuove tecnologie quali droni e tecniche di supporto decisionale, ad esempio l'intelligenza artificiale.

(24) Nell'ambito della valutazione e del riesame della presente direttiva, la Commissione dovrebbe valutare i tassi di verifica degli Stati membri e dovrebbe prevedere di proporre, se del caso, tassi di verifica superiori a quelli previsti dalla presente direttiva, sulla base degli sviluppi tecnologici e delle circostanze e capacità specifiche degli Stati membri.

(25) È opportuno riconoscere che le circostanze degli Stati membri costieri variano notevolmente in termini di ubicazione geografica, dimensioni delle acque sulle quali esercitano la loro giurisdizione e densità del traffico marittimo, nonché per quanto riguarda le loro risorse e l'accesso efficiente in termini di costi alle tecnologie e ai mezzi disponibili per individuare, verificare e raccogliere elementi di prova in relazione agli scarichi illegali.

(26) Il sottogruppo in materia di rifiuti delle navi, che è stato istituito nell'ambito del Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile e che ha riunito una molteplicità di esperti nel settore dell'inquinamento provocato dalle navi e della gestione dei rifiuti delle navi, ha sospeso i lavori nel dicembre 2017 in ragione dell'avvio dei negoziati interistituzionali sulla direttiva (UE) 2019/883. Poiché tale sottogruppo temporaneo ha fornito preziosi orientamenti e competenze alla Commissione, è opportuno creare un gruppo di esperti analogo con il compito di scambiare esperienze sull'applicazione della presente direttiva, al fine di assistere gli Stati membri nello sviluppo della loro capacità di individuare e verificare gli incidenti di inquinamento e garantire l'efficace applicazione della direttiva 2005/35/CE.

(27) L'EMSA dovrebbe fornire alla Commissione il sostegno necessario per garantire l'attuazione della presente direttiva.

(28) Gli Stati membri dovrebbero comunicare alla Commissione le informazioni necessarie per garantire un monitoraggio appropriato dell'attuazione della direttiva 2005/35/CE. Al fine di limitare gli oneri amministrativi e assistere la Commissione nell'analisi dei dati forniti dagli Stati membri, è opportuno che tali informazioni siano comunicate dagli Stati membri attraverso un apposito strumento elettronico di comunicazione messo a punto dalla Commissione. Nella misura in cui si riferiscono a sanzioni imposte a persone fisiche o che coinvolgono dette persone, tali informazioni dovrebbero essere rese anonime. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire che le informazioni comunicate a norma della direttiva 2005/35/CE siano comparabili per tipologia tra gli Stati membri e raccolte sulla base di un formato elettronico e di una procedura di comunicazione armonizzati. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio[13].

(29) Al fine di assistere gli Stati membri nello sviluppo delle loro capacità per quanto riguarda l'efficace applicazione della direttiva 2005/35/CE da parte delle autorità amministrative e giudiziarie nazionali, la Commissione, con l'assistenza dell'EMSA, dovrebbe fornire agli Stati membri orientamenti e formazione relativi, tra l'altro, ai migliori metodi e alle migliori prassi per l'individuazione, la verifica e la raccolta degli elementi di prova, nonché orientamenti sugli sviluppi normativi pertinenti della convenzione Marpol 73/78 e sugli sviluppi tecnologici disponibili, compresi i nuovi strumenti digitali, in modo da agevolare attività di applicazione efficaci, efficienti in termini di costi e mirate.

---

[13] Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

(30) Per sensibilizzare maggiormente il pubblico circa gli scarichi inquinanti delle navi e migliorare la protezione dell'ambiente, è opportuno che le informazioni fornite dagli Stati membri sull'applicazione della direttiva 2005/35/CE siano rese disponibili al pubblico attraverso una panoramica a livello dell'Unione e includano le informazioni elencate nell'allegato II di detta direttiva. La direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[14] mira a garantire il diritto di accesso all'informazione ambientale negli Stati membri in linea con la Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale[15] (nota anche come convenzione di Aarhus), di cui l'Unione è parte contraente. La Commissione dovrebbe proteggere la riservatezza delle informazioni ricevute dagli Stati membri, fatta salva la direttiva 2003/4/CE.

(31) La direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio[16] stabilisce norme minime per la segnalazione di violazioni del diritto dell'Unione, comprese violazioni della direttiva 2005/35/CE, e per la protezione delle persone che segnalano tali violazioni. Gli Stati membri dovrebbero garantire in particolare che all'equipaggio che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2019/1937 e che segnala scarichi illegali effettivi o potenziali siano forniti protezione, sostegno e assistenza, se del caso, come previsto da tale direttiva.

---

14 Direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale e che abroga la direttiva 90/313/CEE del Consiglio (GU L 41 del 14.2.2003, pag. 26).

15 GU L 124 del 17.5.2005, pag. 4.

16 Direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione (GU L 305 del 26.11.2019, pag. 17).

Oltre ai canali di segnalazione esistenti a livello nazionale, come disciplinati dalla direttiva (UE) 2019/1937, la Commissione dovrebbe mettere a disposizione un canale centralizzato di segnalazione esterna online per la segnalazione di scarichi illegali effettivi o potenziali e trasmettere tali segnalazioni agli Stati membri interessati, che dovrebbero successivamente gestirle in conformità di detta direttiva, anche per quanto riguarda l'avviso di ricevimento, il riscontro adeguato e il seguito dato. Quando sono trattati dati personali nel contesto della presente direttiva si applica il diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali, in particolare i regolamenti (UE) 2016/679[17] e (UE) 2018/1725[18] del Parlamento europeo e del Consiglio. La Commissione dovrebbe garantire la tutela della riservatezza dell'identità delle persone che effettuano la segnalazione, anche limitando se necessario l'esercizio di taluni diritti alla protezione dei dati delle persone coinvolte, ad esempio dei soggetti inclusi nella segnalazione come partecipanti al potenziale scarico illegale, in linea con l'articolo 25, paragrafo 1, lettere c) e h), e con l'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1725, nella misura e finché necessario a evitare e affrontare i tentativi volti a ostacolare le segnalazioni e a impedire, vanificare o rallentare il seguito dato alle segnalazioni, in particolare le indagini, oppure i tentativi volti a scoprire l'identità degli informatori. Tali restrizioni dovrebbero rispettare l'essenza dei diritti e delle libertà fondamentali ed essere misure necessarie e proporzionate in una società democratica per salvaguardare importanti obiettivi di interesse pubblico generale dell'Unione o di uno Stato membro, inclusa la tutela dell'interessato o dei diritti e delle libertà altrui.

---

17 Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

18 Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

(32) In seno all'IMO sono in corso discussioni su nuove questioni ambientali relative al trasporto marittimo internazionale che sono causa di inquinamento marino. Tali discussioni potrebbero sfociare nell'elaborazione di nuove norme nell'ambito della convenzione Marpol 73/78, facendo rientrare nell'ambito di applicazione di tale convenzione altri tipi di inquinanti, come i rifiuti marini di plastica e la dispersione di pellet di plastica. Detto futuro riesame dovrebbe valutare la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE, se del caso, in modo da garantire un regime di applicazione coerente, efficiente ed efficace, nonché l'irrogazione di sanzioni dissuasive. Tale riesame dovrebbe altresì valutare modi per migliorare la sorveglianza satellitare dei container dispersi che potrebbero contenere sostanze nocive. La Commissione dovrebbe inoltre prendere in considerazione l'interazione della presente direttiva con altre normative pertinenti dell'Unione in materia di inquinamento marino, quali le direttive 2008/56/CE[19], (UE) 2016/802 e (UE) .../...[20+] del Parlamento europeo e del Consiglio, anche per quanto riguarda la segnalazione del rumore sottomarino eccessivo e l'inquinamento atmosferico, come il particolato carbonioso, il particolato (PM), l'ossido nitrico (NO_x) e l'ossido di zolfo (SO_x), che provocano danni alla biodiversità e alle risorse biologiche degli ecosistemi marini, nonché rischi per la salute umana e il deterioramento della qualità in relazione all'uso dell'acqua marina e all'uso sostenibile dei beni e dei servizi marini, ostacolando in tal modo altre attività marine, come la pesca, il turismo e le attività ricreative nelle zone costiere.

---

[19] Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) (GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19).

[20] Direttiva (UE) …/… del Parlamento europeo e del Consiglio, del …, (GU L, …/…, ELI: …).

[+] GU: inserire nel testo il numero della direttiva di cui al documento PE-CONS 88/24 (2022/0347(COD)) e il numero, la data, il titolo e il riferimento GU di tale direttiva nella nota a piè di pagina.

(33) Gli Stati membri privi di accesso diretto al mare o privi di porti marittimi non possono applicare determinate disposizioni della presente direttiva per i suddetti motivi geografici. Onde evitare l'imposizione di un onere amministrativo sproporzionato a tali Stati membri, questi non dovrebbero essere tenuti a recepire e attuare alcune delle disposizioni della presente direttiva.

(34) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri in ragione dei danni transfrontalieri che possono essere provocati dagli scarichi illegali oggetto della direttiva e della disponibilità in tutta l'Unione di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive per tali scarichi, ma possono invece, vista la portata e gli effetti dell'azione proposta, essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può adottare misure, conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(35) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, tra cui la protezione dei dati di carattere personale, il diritto a un ricorso effettivo e a un giudice imparziale, la presunzione di innocenza e i diritti della difesa, i principi della legalità e della proporzionalità dei reati e delle pene e il diritto di non essere giudicato o punito due volte per lo stesso reato. La presente direttiva mira a garantire il pieno rispetto di tali diritti e principi e dovrebbe essere attuata di conseguenza.

(36) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il 25 luglio 2023.

(37) È opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2005/35/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2005/35/CE

La direttiva 2005/35/CE è così modificata:

1) il titolo è sostituito dal seguente:

"Direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'applicazione delle norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni amministrative per i reati di inquinamento";

2) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 1*

Finalità

1. Lo scopo della presente direttiva è quello di recepire nel diritto dell'Unione le norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e di garantire che qualsiasi società o altre persone fisiche o giuridiche responsabili di scarichi illegali di sostanze inquinanti siano soggette a sanzioni amministrative effettive, proporzionate e dissuasive, al fine di aumentare la sicurezza marittima e migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi.

2. La presente direttiva non preclude agli Stati membri la possibilità di adottare misure più rigorose conformemente al diritto dell'Unione e al diritto internazionale, prevedendo sanzioni amministrative o penali in conformità del loro diritto nazionale.";

3) l'articolo 2 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 2*
Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni seguenti:

1) "convenzione Marpol 73/78": la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, inclusi i relativi protocolli del 1978 e del 1997, nella versione aggiornata;

2) "sostanze inquinanti": le sostanze regolamentate dall'allegato I (idrocarburi), dall'allegato II (sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa), dall'allegato III (sostanze nocive trasportate per mare in colli), dall'allegato IV (acque reflue delle navi), dall'allegato V (rifiuti solidi delle navi) della convenzione Marpol 73/78 e i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico;

3) "residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico": qualsiasi materiale rimosso dall'acqua di lavaggio o dall'acqua scaricata da un sistema di trattamento, l'acqua di scarico che non soddisfa il criterio di scarico o altro materiale residuo rimosso dai sistemi di depurazione dei gas di scarico (*exhaust gas cleaning systems* – EGCS) come risultato del ricorso a un metodo di conformità per la riduzione delle emissioni, come definito nell'allegato VI, norma 4, della convenzione Marpol 73/78, utilizzato come alternativa in termini di riduzione delle emissioni alle norme stabilite nell'allegato VI, norma 14, di tale convenzione, tenendo conto degli orientamenti elaborati dall'Organizzazione marittima internazionale (*International Maritime Organisation* – IMO);

4) "scarico": ogni rigetto comunque proveniente da una nave, di cui all'articolo 2 della convenzione Marpol 73/78;

5) "nave": un'imbarcazione marittima di qualsiasi tipo e battente qualsiasi bandiera, che operi nell'ambiente marino; sono inclusi gli aliscafi, i veicoli su cuscino d'aria, i sommergibili e i natanti;

6) "persona giuridica": qualsiasi soggetto di diritto che possieda tale status ai sensi del diritto nazionale applicabile, ad eccezione degli Stati stessi o delle istituzioni pubbliche nell'esercizio dei pubblici poteri e delle organizzazioni internazionali pubbliche;

7) "società": l'armatore della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, quali il gestore oppure il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave.";

4) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 4*
Violazioni ed eccezioni

1. Gli Stati membri provvedono affinché gli scarichi di sostanze inquinanti in una delle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, siano considerati violazioni, a meno che:

   a) per le sostanze inquinanti regolamentate dall'allegato I della convenzione Marpol 73/78, tali scarichi soddisfino le condizioni di cui alle norme 15, 34, 4.1, 4.2 o 4.3 di detto allegato, nonché di cui alla parte II-A, sezione 1.1.1, del codice internazionale per le navi che incrociano nelle acque polari ("codice polare");

b) per le sostanze inquinanti regolamentate dall'allegato II della convenzione Marpol 73/78, tali scarichi soddisfino le condizioni di cui alle norme 13, 3.1.1, 3.1.2 o 3.1.3 di detto allegato, nonché di cui alla parte II-A, sezione 2.1, del codice polare;

c) per le sostanze inquinanti regolamentate dall'allegato III della convenzione Marpol 73/78, tali scarichi soddisfino le condizioni di cui alla norma 8.1 di detto allegato;

d) per le sostanze inquinanti regolamentate dall'allegato IV della convenzione Marpol 73/78, tali scarichi soddisfino le condizioni di cui alle norme 3, 11.1 e 11.3 di detto allegato, nonché alla parte II-A, sezione 4.2, del codice polare;

e) per le sostanze inquinanti regolamentate dall'allegato V della convenzione Marpol 73/78, tali scarichi soddisfino le condizioni di cui alle norme 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 e 7 di detto allegato, nonché alla parte II-A, sezione 5.2, del codice polare; e

f) per i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico, tali scarichi soddisfino le condizioni di cui all'allegato VI, norme 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 e 3.1.2 della convenzione Marpol 73/78, tenendo conto degli orientamenti elaborati dall'IMO, compresa la risoluzione MEPC.340 (77) nella versione aggiornata.

2. Ciascuno Stato membro adotta tutte le misure necessarie a far sì che qualsiasi società o altre persone fisiche o giuridiche che abbiano commesso una violazione ai sensi del paragrafo 1 siano ritenute responsabili.";

5) gli articoli 5, 5 bis e 5 ter sono soppressi;

6) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 6*
Misure di controllo dell'applicazione per le navi che si trovano nel porto di uno Stato membro

1. Se eventuali irregolarità o informazioni fanno sorgere sospetti sul fatto che una nave che si trova volontariamente all'interno di un porto o in un terminale off-shore di uno Stato membro abbia proceduto o stia procedendo allo scarico di sostanze inquinanti in una delle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lo Stato membro in questione garantisce che si proceda a un'adeguata ispezione o ad altre misure appropriate a norma del diritto nazionale, tenendo presenti gli orientamenti adottati in materia dall'IMO.";

2. Se l'ispezione di cui al paragrafo 1 del presente articolo mette in evidenza elementi che potrebbero far pensare a una violazione ai sensi dell'articolo 4, lo Stato membro interessato applica le disposizioni della presente direttiva. Le autorità competenti dello Stato membro in questione e dello Stato di bandiera ne sono informate.

3. L'allegato I della presente direttiva comprende un elenco indicativo delle irregolarità o delle informazioni da tenere in considerazione nell'applicazione del paragrafo 1 del presente articolo.";

7) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 8*
Sanzioni amministrative

1. Fatti salvi gli obblighi degli Stati membri a norma della direttiva (UE) 2024/1203 del Parlamento europeo e del Consiglio*, gli Stati membri stabiliscono un sistema di sanzioni amministrative ai sensi del loro sistema giuridico nazionale per la violazione delle disposizioni nazionali di attuazione dell'articolo 4 e della presente direttiva e ne assicurano l'applicazione. Le sanzioni amministrative previste sono effettive, proporzionate e dissuasive.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le sanzioni amministrative introdotte in recepimento della presente direttiva includano ammende imposte alla società ritenuta responsabile della violazione.

3. Se l'ordinamento giuridico dello Stato membro non prevede sanzioni amministrative, il presente articolo può essere applicato in maniera tale che l'azione sanzionatoria, comprese le ammende di cui al paragrafo 2, sia avviata dall'autorità competente e le ammende siano irrogate dalle competenti autorità giurisdizionali nazionali, garantendo nel contempo che i mezzi di ricorso siano effettivi e abbiano effetto equivalente alle sanzioni amministrative pecuniarie imposte dalle autorità competenti. In ogni caso, le sanzioni imposte a norma del presente paragrafo sono effettive, proporzionate e dissuasive e applicate conformemente alle disposizioni della presente direttiva. Gli Stati membri notificano alla Commissione entro il ... [trenta mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa] le disposizioni legislative che adottano a norma del presente paragrafo e, senza ritardo, ogni eventuale modifica successiva di tali disposizioni, o che incida su di esse.

---

* Direttiva (UE) 2024/1203 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 aprile 2024, sulla tutela penale dell'ambiente, che sostituisce le direttive 2008/99/CE e 2009/123/CE (GU L, 2024/1203, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1203/oj).";

8) gli articoli 8 bis, 8 ter 8 quater sono soppressi;

9) è inserito l'articolo seguente:

"*Articolo 8 quinquies*
Applicazione efficace delle sanzioni

1. Per garantire che le sanzioni siano effettive, proporzionate dissuasive, gli Stati membri garantiscono che, nel determinare e applicare il tipo e il livello di sanzione amministrativa a una società o altra persona fisica o giuridica ritenuta responsabile, a norma dell'articolo 8, di una violazione ai sensi dell'articolo 4, dalle autorità competenti, queste ultime tengano conto di tutte le circostanze pertinenti della violazione, in particolare:

   a) la natura, la gravità e la durata dello scarico;

   b) il grado di colpevolezza o negligenza della persona responsabile, ai sensi dell'ordinamento giuridico dello Stato membro interessato;

   c) i danni causati dallo scarico all'ambiente o alla salute umana, compreso, se del caso, il loro impatto sulla pesca, sul turismo e sulle comunità costiere;

   d) la capacità finanziaria della società o altra persona fisica o giuridica responsabile;

e) i benefici economici che la violazione genera o che si prevede genererà per le società o altre persone fisiche o giuridiche responsabili della violazione, laddove applicabile;

f) le misure adottate dalle società o altre persone fisiche o giuridiche responsabili per prevenire lo scarico o mitigarne gli impatti;

g) il livello di cooperazione delle società o altre persone fisiche o giuridiche responsabili con l'autorità competente, comprese eventuali azioni volte a eludere od ostacolare lo svolgimento di un'ispezione adeguata o di un'altra indagine da parte di tale autorità; e

h) qualsiasi precedente violazione da inquinamento provocato dalle navi da parte delle società o altre persone fisiche o giuridiche responsabili.

2. Gli Stati membri non fissano, né applicano sanzioni amministrative per le violazioni ai sensi della presente direttiva, a un livello che sia troppo basso per garantirne l'efficacia, la proporzionalità e il carattere dissuasivo.";

10) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 10*
Scambio di informazioni ed esperienze

1. Ai fini della presente direttiva, gli Stati membri e la Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) cooperano nello scambio di informazioni, sulla base del sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 3, e all'allegato III della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio* (SafeSeaNet), in modo da conseguire gli obiettivi seguenti:

   a) migliorare le informazioni necessarie per l'attuazione efficace della presente direttiva, in particolare quelle fornite dal servizio satellitare europeo di individuazione dell'inquinamento (CleanSeaNet) istituito dalla presente direttiva e da altri meccanismi di comunicazione pertinenti, al fine di sviluppare metodi affidabili per rintracciare le sostanze inquinanti in mare;

   b) sviluppare e attuare un sistema di controllo e monitoraggio adeguato, integrando le informazioni fornite a norma della lettera a) con le informazioni che la Commissione rende disponibili agli Stati membri in SafeSeaNet, THETIS-UE e in altre banche dati e strumenti di informazione dell'Unione, al fine di facilitare la rapida identificazione e il monitoraggio delle navi che scaricano sostanze inquinanti, nell'intento di ottimizzare le misure di applicazione prese dalle autorità nazionali;

c) utilizzare al meglio le informazioni fornite a norma delle lettere a) e b) del presente paragrafo, nonché quelle comunicate dagli Stati membri conformemente all'articolo 10 bis, al fine di agevolare l'accesso a tali informazioni e il loro scambio tra le autorità competenti e con le autorità di altri Stati membri e la Commissione; e

d) entro il… [66 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa], provvedono affinché le autorità competenti analizzino digitalmente tutte le segnalazioni ad alta affidabilità e indichino se verificano o meno tali segnalazioni ad alta affidabilità inviate ogni anno da CleanSeaNet, sforzandosi di verificare almeno il 25 % di tali segnalazioni, laddove per "verifica" si intende qualsiasi azione di follow-up intrapresa dalle autorità competenti in relazione a una segnalazione inviata da CleanSeaNet al fine di determinare se la segnalazione in questione corrisponde a uno scarico illegale. Se uno Stato membro non verifica una segnalazione, dovrebbe indicarne i motivi.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni sui principali incidenti da inquinamento provocato dalle navi siano diffuse tempestivamente alle comunità di pesca e costiere interessate.

3. La Commissione provvede all'organizzazione di uno scambio di esperienze tra le autorità nazionali e gli esperti degli Stati membri, compresi quelli del settore privato, della società civile e dei sindacati, in merito all'applicazione della presente direttiva in tutta l'Unione, al fine di stabilire prassi e orientamenti comuni sull'applicazione della presente direttiva.

4. La Commissione provvede all'organizzazione di scambi di esperienze e migliori prassi tra le autorità nazionali competenti degli Stati membri su come garantire una determinazione e un'applicazione efficaci delle sanzioni. Sulla base di tale scambio di informazioni, la Commissione può proporre orientamenti, anche per quanto riguarda i tipi di sostanze inquinanti e le aree sensibili che destano preoccupazione.

_____

* 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 (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).";

11) sono inseriti gli articoli seguenti:

"*Articolo 10 bis*

Comunicazione delle informazioni

1. La Commissione istituisce uno strumento elettronico di comunicazione per la raccolta e lo scambio di informazioni tra gli Stati membri e la Commissione in merito all'attuazione del sistema di applicazione previsto dalla presente direttiva.

2. Gli Stati membri assicurano che le seguenti informazioni relative alle azioni intraprese dalle loro autorità competenti siano comunicate attraverso lo strumento elettronico di comunicazione di cui al paragrafo 1:

   a) informazioni relative al seguito dato dalle autorità competenti a una segnalazione inviata tramite CleanSeaNet o ai motivi per cui non vi è stato dato seguito, quanto prima, dopo che sono state completate le attività di follow-up o è stata adottata la decisione di non procedere a tali attività;

b) informazioni relative alle ispezioni effettuate o altre azioni opportune intraprese in conformità dell'articolo 6, non appena possibile dopo il completamento dell'ispezione o delle azioni opportune;

c) informazioni relative alle azioni intraprese in conformità dell'articolo 7, non appena possibile dopo il completamento di tali azioni; e

d) informazioni relative alle sanzioni comminate in conformità della presente direttiva, non appena il procedimento amministrativo e, se del caso, quello giudiziario, siano conclusi, senza indebito ritardo e, in ogni caso, entro il 30 giugno di ogni anno per le sanzioni imposte nel corso dell'anno civile precedente. Nella misura in cui comprendono dati personali, le informazioni relative alle sanzioni sono rese anonime.

3. Al fine di garantire l'applicazione uniforme del presente articolo, la Commissione può, mediante atti di esecuzione, stabilire norme dettagliate sulla procedura di comunicazione delle informazioni di cui al paragrafo 2, specificando tra l'altro il tipo di informazioni da comunicare. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13.

4. Gli Stati membri notificano alla Commissione le autorità che sono autorizzate ad accedere allo strumento di comunicazione di cui al paragrafo 1.

Articolo 10 ter
Formazione

La Commissione, con l'assistenza dell'EMSA e in cooperazione con gli Stati membri, agevola lo sviluppo delle capacità degli Stati membri fornendo, se del caso, formazione alle autorità responsabili, per l'individuazione, la verifica delle violazioni che ricadono nell'ambito di applicazione della presente direttiva e l'applicazione delle sanzioni o ogni altra misura derivante da tali violazioni.

Articolo 10 quater
Pubblicazione delle informazioni

1. Sulla base delle informazioni comunicate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 bis, la Commissione rende disponibile al pubblico una panoramica a livello dell'Unione regolarmente aggiornata sull'attuazione e sull'applicazione della presente direttiva, una volta concluso il procedimento amministrativo e giudiziario, se del caso. Nella misura in cui comprendono dati personali o informazioni sensibili dal punto di vista commerciale, le informazioni relative alle sanzioni sono rese anonime. Tale panoramica comprende le informazioni elencate nell'allegato II della presente direttiva.

2. Fatta salva la direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[*], la Commissione adotta le misure adeguate per tutelare il carattere riservato delle informazioni ottenute in applicazione della presente direttiva.

Articolo 10 quinquies

Protezione delle persone che segnalano potenziali violazioni e protezione dei loro dati personali

1. La Commissione sviluppa, rende accessibile e mantiene un canale di segnalazione esterna online riservato per la ricezione delle segnalazioni, ai sensi della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio[**], su potenziali violazioni della presente direttiva e trasmette tali segnalazioni agli Stati membri interessati.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali competenti che ricevono segnalazioni di violazioni della presente direttiva, presentate attraverso il canale di cui al paragrafo 1, investighino, se del caso agiscano, e forniscano un riscontro in maniera tempestiva, e diano seguito a tali segnalazioni in conformità della direttiva (UE) 2019/1937.

3. La Commissione può limitare, conformemente all'articolo 25, paragrafo 1, lettere c) e h), del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio[***], e in linea con l'articolo 25, paragrafo 2, del medesimo regolamento, l'applicazione degli articoli 4, da 14 a 22, 35 e 36 di tale regolamento, per gli interessati che sono oggetto della segnalazione presentata attraverso il canale di cui al paragrafo 1 del presente articolo o che sono menzionati nella stessa, e che non sono gli interessati che inviano tale segnalazione. Tale restrizione può essere applicata solo per la durata necessaria alle indagini sulla segnalazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo da parte delle autorità competenti dello Stato membro.

---

* Direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale e che abroga la direttiva 90/313/CEE del Consiglio (GU L 41 del 14.2.2003, pag. 26).

** Direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione (GU L 305 del 26.11.2019, pag. 17).

*** Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

12) gli articoli 11 e 12 sono soppressi;

13) è inserito l'articolo seguente:

"*Articolo 12 bis*
Valutazione e riesame

1. Entro il ... [90 mesi anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa], la Commissione effettua una valutazione della presente direttiva. Tale valutazione si basa, almeno, su quanto segue:

   a) l'esperienza acquisita dall'attuazione della presente direttiva;

   b) le informazioni comunicate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 bis e la panoramica a livello dell'Unione fornita a norma dell'articolo 10 quater.

   c) l'interazione della presente direttiva con altre pertinenti normative internazionali e dell'Unione in materia di protezione dell'ambiente marino e di sicurezza marittima; e

   d) i dati e i risultati scientifici più recenti.

2. Nel quadro del riesame, la Commissione valuta la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della presente direttiva, se del caso delle norme internazionali nuove o aggiornate per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi, fatte salve le disposizioni presenti e future della convenzione Marpol 73/78, tra cui i rifiuti di plastica marini, la perdita di container, la perdita di pellet di plastica.

14) l'articolo 13 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 13*

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal Comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio[*]. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio[**].

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 e l'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.";

---

[*] 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) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1).

[**] Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).";

15) gli articoli 14 e 15 sono soppressi;

16) l'articolo 16 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 16*
Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1º aprile 2007. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Gli Stati membri privi di accesso diretto al mare o senza porti marittimi non sono tenuti a recepire e attuare l'articolo 6 e l'articolo 7, paragrafo 2, della presente direttiva.";

17) l'allegato unico è sostituito dal testo che figura nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2
Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il ... [30 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva e le eventuali modifiche successive.

Articolo 3

Applicazione della direttiva 2009/123/CE

Per quanto riguarda le violazioni da considerare reati a norma della direttiva 2005/35/CE, quale modificata dalla direttiva 2009/123/CE, e le relative sanzioni, gli Stati membri non vincolati dalla direttiva (UE) 2024/1203 restano vincolati dalla direttiva 2005/35/CE, quale modificata dalla direttiva 2009/123/CE.

Articolo 4

Entrata in vigore

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

Articolo 5

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a …, …

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
La presidente	*Il presidente*

ALLEGATO

"ALLEGATO I

Elenco non esaustivo delle irregolarità o delle informazioni di cui all'articolo 6

1. Eventuali irregolarità riguardanti il registro degli oli minerali e altri registri pertinenti o altre carenze connesse a potenziali scarichi, riscontrate nel corso delle ***ispezioni*** effettuate a norma della direttiva 2009/16/CE[1] dallo Stato membro interessato, da un altro Stato membro o da uno Stato firmatario del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo nei precedenti porti di scalo della nave;

2. eventuali irregolarità riguardanti il conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi, o la relativa notifica, come previsto dalla direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio[2], verificatesi nello Stato membro interessato o nello Stato membro dei precedenti porti di scalo della nave;

---

1 Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

2 Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 116).

3. eventuali irregolarità riguardanti la mancata conformità ai criteri d'uso degli EGCS utilizzati come metodi di riduzione delle emissioni di cui all'allegato II della direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio[3], che fa riferimento agli orientamenti del 2009 sugli EGCS di cui alla risoluzione MEPC.184(59), sostituiti dagli orientamenti del 2021 sugli EGCS di cui alla risoluzione MEPC.340(77);

4. eventuali informazioni ricevute da un altro Stato membro relative a un potenziale scarico illegale effettuato dalla nave ottenute attraverso le procedure previste dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[4], tra cui prove o presunzioni di scarichi volontari di idrocarburi o altre violazioni della convenzione Marpol 73/78 comunicate dalle stazioni costiere di uno Stato membro alle stazioni costiere dello Stato membro interessato conformemente all'articolo 16 di tale direttiva oppure incidenti che il comandante della nave ha rapportato alla stazione costiera dello Stato membro interessato conformemente all'articolo 17 della medesima direttiva;

5. qualsiasi altra informazione fornita da persone coinvolte nell'esercizio della nave, compresi i piloti, che suggerisca irregolarità relative a potenziali violazioni degli obblighi previsti dalla presente direttiva.

---

[3] Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

[4] 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 (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

ALLEGATO II

Informazioni da includere nella panoramica a livello dell'Unione pubblicata dalla Commissione di cui all'articolo 10 quater

1. Per ciascun incidente di inquinamento verificato e confermato da uno Stato membro, le informazioni contenute nella panoramica a livello dell'Unione pubblicata dalla Commissione a norma dell'articolo 10 quater includono:

a) data dell'incidente;

b) identificazione della nave coinvolta nell'incidente;

c) posizione (latitudine e longitudine) dell'incidente di inquinamento;

d) estensione dell'incidente di inquinamento (area e lunghezza), se applicabile;

e) tipo di inquinante;

f) Stati membri coinvolti;

g) descrizione delle attività di verifica dell'incidente di inquinamento;

h) data e ora delle attività di verifica e dei mezzi utilizzati per tali attività;

i) dettagli della sanzione amministrativa comminata.

2. Per ciascun Stato membro, le informazioni aggregate contenute nella panoramica a livello dell'Unione pubblicata dalla Commissione a norma dell'articolo 10 quater includono:

a) numero di possibili incidenti di inquinamento segnalati tramite CleanSeaNet individuati;

b) numero di possibili incidenti di inquinamento segnalati tramite CleanSeaNet verificati sul posto dallo Stato membro;

c) numero di possibili incidenti di inquinamento segnalati tramite CleanSeaNet verificati con altri mezzi dallo Stato membro;

d) numero di incidenti di inquinamento confermati dopo la verifica (specificati per area: acque territoriali, ZEE, alto mare);

e) numero di responsabili identificati;

f) numero di casi in cui è stata comminata una sanzione.

3. Una sintesi, unicamente per riferimento, delle parti pertinenti della convenzione Marpol 73/78, da aggiornare ogniqualvolta vi siano modifiche della convenzione Marpol 73/78 pertinenti alla presente direttiva.".