



Bruxelles, 30 novembre 2023  
(OR. en)

16107/23

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2023/0171(COD)**

---

---

**TRANS 544  
MAR 158  
CODEC 2311  
OMI 85  
IA 329  
DROIPEN 171  
ENV 1400**

## **RELAZIONE**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	15667/23 + COR 1
n. doc. Comm.:	10119/23 + ADD 1
Oggetto:	Proposta di 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, anche penali, per i reati di inquinamento – <i>Orientamento generale</i>

---

### **I. INTRODUZIONE**

1. Il 1° giugno 2023 la Commissione ha trasmesso la proposta in oggetto al Parlamento europeo e al Consiglio.
2. La proposta consiste in una modifica della direttiva 2005/35/CE<sup>1</sup> relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento.

---

<sup>1</sup> GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11.

3. La direttiva 2005/35/CE disciplina le sanzioni per gli scarichi illegali di idrocarburi e di sostanze liquide nocive effettuati dalle navi in mare. Per scarico illegale si intende uno scarico effettuato da una nave che non rispetta le norme pertinenti dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), ossia le norme stabilite dalla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione Marpol 73/78). L'obiettivo principale della direttiva è quello di recepire nel diritto dell'UE tali norme internazionali e di garantire che i responsabili di scarichi illegali di sostanze inquinanti siano soggetti a sanzioni dissuasive, effettive e proporzionate, al fine di aumentare la sicurezza marittima e migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi.
4. La revisione della direttiva persegue i seguenti obiettivi specifici principali:
- integrare le norme internazionali nel diritto dell'UE allineando la direttiva agli allegati sugli scarichi in mare della convenzione Marpol; a tal fine, la Commissione ha proposto di estendere l'ambito di applicazione attuale — che comprende solo il petrolio (allegato I della convenzione Marpol) e le sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa (allegato II) — per includervi le sostanze nocive trasportate per mare in colli (allegato III), le acque reflue delle navi (allegato IV), i rifiuti delle navi (allegato V) e i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico (parte dell'allegato VI);
  - rimuovere le disposizioni in materia di sanzioni penali per motivi di coerenza giuridica con la direttiva sulla tutela penale dell'ambiente (attualmente in fase di negoziazione);
  - garantire che le persone (fisiche e giuridiche) responsabili degli scarichi illegali delle navi siano soggette a sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive;
  - sostenere gli Stati membri rafforzando la loro capacità di provvedere in modo tempestivo e armonizzato all'individuazione degli incidenti di inquinamento, alla verifica, alla raccolta degli elementi di prova e al sanzionamento efficace dei responsabili identificati;
  - assicurare una comunicazione semplificata ed efficace sugli incidenti di inquinamento provocati dalle navi e sulle attività di follow-up.

5. La proposta rientra tra le iniziative dell'UE volte a ridurre l'inquinamento provocato dal trasporto marittimo nei suoi mari ed è in linea con la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>1</sup> e con il piano d'azione per l'inquinamento zero<sup>2</sup>. Fa parte del pacchetto della Commissione sulla sicurezza marittima<sup>3</sup>.
6. La proposta è accompagnata da una valutazione d'impatto e da una relazione di valutazione<sup>4</sup>. La valutazione d'impatto è stata presentata e attentamente esaminata in una riunione del gruppo e non ha sollevato preoccupazioni di rilievo per le delegazioni.

## **II. ESAME DA PARTE DELLE ALTRE ISTITUZIONI**

7. Il 7 luglio 2023 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato relatore Marian-Jean Marinescu (PPE, Romania). La commissione TRAN ha approvato il progetto di relazione il 16 novembre 2023 e ha deciso di avviare i negoziati interistituzionali.
8. Il 20 settembre 2023 il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere sulla proposta<sup>5</sup>. Il 23 giugno 2023 il Comitato europeo delle regioni ha deciso di non formulare un parere.
9. Il 28 settembre 2023 la Camera dei deputati italiana ha adottato un parere favorevole sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità<sup>6</sup>.

## **III. STATO DEI LAVORI AL CONSIGLIO**

10. Il gruppo "Trasporti marittimi" ha esaminato la proposta a partire dal 7 novembre 2023, in quattro riunioni.

---

<sup>1</sup> Doc. 14012/20 + ADD 1.

<sup>2</sup> Doc. 8753/21.

<sup>3</sup> Doc. 10160/23.

<sup>4</sup> Doc. 10119/23 ADD 2 REV 1 + ADD 3 REV 1 + ADD 4.

<sup>5</sup> Doc. 13364/23.

<sup>6</sup> Doc. 13859/23.

11. Nella riunione del 29 novembre 2023 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha confermato il suo sostegno all'ultima versione del testo di compromesso e ha raccomandato al Consiglio di raggiungere un orientamento generale in occasione della sessione del Consiglio TTE (Trasporti) del 4 dicembre 2023.
12. Tutte le delegazioni hanno espresso il loro sostegno generale agli obiettivi della proposta della Commissione, nell'interesse della protezione dell'ambiente marino.
13. Sulla base delle osservazioni degli Stati membri si rivelano tuttavia necessarie una serie di modifiche alla proposta della Commissione. Molte di queste modifiche mirano a garantire chiarezza e coerenza e a conferire sufficiente flessibilità agli Stati membri nell'attuazione della direttiva, tenendo conto delle differenze negli ordinamenti giuridici degli Stati membri, della loro ubicazione geografica e delle rispettive risorse e capacità. Le modifiche sostanziali da rilevare sono riportate di seguito.
14. Molte delegazioni nutrono preoccupazione per la delimitazione tra sanzioni amministrative e penali nonché per il nesso tra questa proposta e il progetto di direttiva sulla tutela penale dell'ambiente. Per chiarire la questione, la presidenza propone alcune modifiche: è stato ad esempio aggiunto il termine "amministrative" prima di "sanzioni" sia nel nuovo titolo della direttiva che nel titolo dell'articolo 8; il considerando 9, così come riformulato, fornisce inoltre ulteriori rassicurazioni sul fatto che la proposta riguarda solo le sanzioni amministrative e spiega il nesso con il progetto di direttiva sulla tutela penale dell'ambiente.
15. Per quanto riguarda le definizioni (articolo 2), vengono proposte solo alcune modifiche o correzioni.
16. La Commissione ha proposto due articoli, uno intitolato "Violazioni" (articolo 4) e l'altro "Eccezioni" (articolo 5). Ne è scaturita una certa confusione, in quanto l'articolo 4, così come redatto dalla Commissione, faceva riferimento non solo alle violazioni, ma anche ad alcune delle eccezioni connesse alla convenzione Marpol 73/78, in virtù delle quali uno scarico di sostanze inquinanti non è considerato una violazione, mentre l'articolo 5 faceva riferimento a determinate aree marine (di cui all'articolo 3) in cui, a norma degli allegati I, II e VI della convenzione Marpol 73/78, anche in questo caso lo scarico — a determinate condizioni — non è considerato una violazione. La presidenza propone quindi di fondere gli articoli 4 e 5 (l'articolo 5 va soppresso), aggiungendo nel contempo riferimenti ad ulteriori eccezioni connesse alla convenzione Marpol 73/78 e a eccezioni connesse al codice internazionale per le navi che incrociano nelle acque polari (codice polare).

17. Per quanto riguarda la responsabilità, la presidenza suggerisce di estendere l'ambito di applicazione della direttiva inserendo un riferimento, all'articolo 4, paragrafo 2, non alle "persone fisiche o giuridiche" come proposto dalla Commissione, bensì a "qualsiasi società" o "persona che possa essere ritenuta responsabile di aver commesso una violazione". Ciò significa che qualsiasi entità o persona potrebbe essere ritenuta responsabile di scarichi illegali. Una disposizione molto simile è inclusa nell'articolo 8, paragrafo 2. In generale, in riferimento all'articolo 8 ("Sanzioni amministrative"), che impone agli Stati membri di stabilire un sistema di sanzioni amministrative (comprensivo di ammende) in caso di violazioni, la presidenza ha cercato di trovare una soluzione equilibrata che tenga conto dei diversi ordinamenti giuridici negli Stati membri, compresi gli Stati membri che, per motivi costituzionali, hanno difficoltà a prevedere sanzioni amministrative (cfr. articolo 8, paragrafo 4).
18. Un'altra disposizione importante e delicata è l'articolo 8 quinquies ("Applicazione efficace delle sanzioni"). Questo articolo prevede una serie di circostanze pertinenti di cui le autorità competenti devono tenere conto nel determinare e applicare il tipo e il livello di sanzione amministrativa a una persona ritenuta responsabile. Gli Stati membri ritengono che questo articolo, così come proposto dalla Commissione, sia troppo limitativo e restrittivo. La presidenza propone quindi di renderlo più flessibile indicando che le autorità competenti possono tenere conto di un elenco indicativo ("tra cui, ma non solo") di circostanze. Il criterio relativo al grado di colpevolezza della persona ritenuta responsabile (articolo 8 quinquies, paragrafo 1, lettera b)) è stato soppresso, in quanto si è ritenuto che interferisse con il diritto processuale degli Stati membri. La Commissione aveva inoltre proposto la possibilità di adottare un atto di esecuzione per stabilire norme dettagliate sui criteri che gli Stati membri devono considerare nell'applicare le sanzioni (articolo 8 quinquies, paragrafo 2). Tale disposizione è soppressa in quanto gli Stati membri ritengono che questi criteri importanti debbano essere menzionati nella direttiva stessa.

19. La modifica più importante proposta all'articolo 10 ("Scambio di informazioni ed esperienze") riguarda il paragrafo 1, lettera d). Qui la Commissione ha proposto che gli Stati membri garantiscano che le autorità competenti verifichino almeno il 10 % delle segnalazioni inviate tramite il servizio satellitare europeo di individuazione dell'inquinamento (CleanSeaNet) ogni anno. Le opinioni degli Stati membri in merito a questa disposizione divergono. Alcuni potrebbero accettare il tasso di verifica del 10 %, altri potrebbero accettare un tasso compreso tra il 5 e il 15 %, mentre altri, infine, preferirebbero che non ci fosse alcun riferimento a una determinata percentuale o che la disposizione fosse soppressa. La presidenza propone un approccio equilibrato e flessibile: in primo luogo, la verifica riguarderebbe soltanto le segnalazioni più affidabili ("classe A"); in secondo luogo, nella disposizione si parlerebbe solo di "una determinata percentuale"; in terzo luogo, spetterebbe agli Stati membri, in base alle loro capacità, decidere la percentuale per ogni anno. Infine è stata inclusa una precisazione sul significato di "verifica", ulteriormente spiegata al considerando 13, nonché l'obbligo di comunicare la percentuale alla Commissione per garantire una certa prevedibilità.
20. A norma dell'articolo 10 bis ("Comunicazione delle informazioni"), la Commissione istituisce uno strumento elettronico di comunicazione per la raccolta e lo scambio di informazioni. Qui la presidenza propone alcune modifiche per ridurre l'onere amministrativo gravante sugli Stati membri concedendo tempi più ragionevoli per la comunicazione delle informazioni, che verrebbe richiesta solo una volta terminati tutti i procedimenti e il prima possibile dopo l'espletamento di varie azioni, ad esempio le ispezioni.
21. La presidenza suggerisce che la formazione (articolo 10 ter) per le autorità responsabili dell'individuazione, della verifica e dell'applicazione della direttiva sia fornita dalla Commissione solo su richiesta di uno Stato membro — e non estesa in modo generale a tutti gli Stati membri. Una disposizione analoga è stata inclusa in tutte le proposte legislative del pacchetto sulla sicurezza marittima esaminate finora.
22. Per quanto riguarda la pubblicazione delle informazioni, da parte della Commissione, in merito all'attuazione e l'applicazione della direttiva in una panoramica a livello dell'Unione (articolo 10 quater), la presidenza propone che ciò avvenga solo al termine di tutti i procedimenti pertinenti e che la panoramica possa comprendere (e non "comprenda") le informazioni elencate nell'allegato II della direttiva. In tal modo si riducono gli obblighi di comunicazione degli Stati membri. Le modifiche corrispondenti per rendere l'elenco indicativo sono introdotte nell'allegato II.

23. Per quanto riguarda l'articolo 10 quinquies, che concerne la protezione degli informatori, la presidenza propone lievi ma importanti modifiche, segnatamente il riferimento al regolamento GDPR e alla protezione non solo degli informatori, ma anche dei dati da essi segnalati.
24. All'articolo 12 bis ("Valutazione e riesame"), la Commissione ha proposto di valutare la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della direttiva, se del caso, alla luce delle norme internazionali per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico (ad es. per quanto riguarda le emissioni di SO<sub>x</sub> e NO<sub>x</sub>) nonché alla luce di altre norme che regolano gli scarichi delle navi (ad es. concernenti il particolato carbonioso, i rifiuti marini, la perdita di container, la perdita di pellet di plastica e il rumore sottomarino). A tale riguardo, la presidenza rileva che la Commissione è libera di valutare tutti gli aspetti pertinenti dell'inquinamento provocato dalle navi al momento della sua valutazione. Tuttavia, poiché alcuni degli esempi sono controversi, la presidenza propone una formulazione più generale, facendo riferimento a "norme internazionali, nuove o aggiornate, per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi".
25. Alcuni Stati membri senza sbocco sul mare hanno espresso preoccupazione per l'onere amministrativo superfluo derivante dal recepimento di talune disposizioni della direttiva, che di fatto non possono essere applicate dai suddetti Stati membri perché non hanno accesso al mare o ai porti. La presidenza propone quindi di includere una specifica deroga di recepimento per gli Stati membri che, per motivi geografici, non possono applicare certe disposizioni ben definite.
26. Infine, si propone di prorogare a quattro anni (48 mesi) il termine di recepimento proposto dalla Commissione (un anno dall'entrata in vigore della direttiva modificativa).
27. La Danimarca mantiene una riserva d'esame parlamentare. La Grecia ha espresso alcune preoccupazioni in merito alla fusione degli articoli 4 e 5.
28. In questa fase della procedura, la Commissione mantiene una riserva procedurale su tutte le modifiche alla sua proposta.

29. Inoltre, la Commissione nutre riserve specifiche in merito all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 8, paragrafo 2, e al considerando 9, in cui l'uso del verbo modale "potere" (*may*) proposto dalla presidenza implica che gli Stati membri non sono tenuti a seguire le disposizioni della direttiva quando la persona ritenuta responsabile è diversa dalla società; la Commissione ritiene che si tratti di una riduzione dell'ambito di applicazione dell'attuale direttiva, che al momento prevede sanzioni per tutte le persone fisiche o giuridiche. La Commissione nutre inoltre serie perplessità in merito alla soppressione dell'inversione dell'onere della prova all'articolo 8, paragrafo 2, che avrebbe reso la società responsabile, a meno che quest'ultima non fosse in grado di dimostrare che la responsabilità gravava su altri; secondo la Commissione, la proposta della presidenza aumenterà l'onere amministrativo per le autorità investigative degli Stati membri, in quanto verrà meno la presunzione che la società sia responsabile. La Commissione si riserva inoltre di prendere posizione in merito ai punti seguenti: la soppressione dell'articolo 5, le modifiche all'articolo 8 quinquies, l'assoggettamento della pubblicazione delle informazioni alle restrizioni previste dal diritto nazionale di cui all'articolo 10 quater, la deroga di recepimento per i paesi senza sbocco sul mare e il termine di recepimento di quattro anni.

#### IV. CONCLUSIONI

30. Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio a raggiungere un *orientamento generale* sulla proposta di 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, anche penali, per i reati di inquinamento, sulla base del compromesso che figura nell'allegato della presente relazione.

Proposta di

**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, anche penali, per i reati di inquinamento**

(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<sup>8</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>9</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

---

<sup>8</sup> GU C ...

<sup>9</sup> GU C ...

considerando quanto segue:

- (1) La politica marittima dell'Unione mira a conseguire un elevato livello di sicurezza e protezione dell'ambiente. Questo obiettivo 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") 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 dai suoi allegati, che non è considerato una violazione 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. La presente direttiva fa riferimento alle violazioni e alle eccezioni applicabili, ossia quelle previste dalla convenzione Marpol 73/78.
- (3) Dall'adozione della direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>10</sup>, 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.

---

<sup>10</sup> 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 per violazioni (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11).

- (4) La direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup> garantisce che i rifiuti 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 delle disposizioni della direttiva (UE) 2019/883.
- (5) La direttiva (UE) 2019/883 non include nel suo ambito di applicazione l'allegato III della convenzione Marpol 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. Alla luce di quanto sopra, è opportuno estendere l'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE all'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 sia necessario 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 regolamentato 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.

---

<sup>11</sup> 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).

- (6) 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<sub>x</sub>). L'allegato VI disciplina i residui di detti sistemi, vietandone lo scarico in mare e imponendone il conferimento a impianti portuali di raccolta adeguati (nel caso di residui provenienti da sistemi a circuito chiuso). La direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup> recepisce nel diritto dell'Unione le norme internazionali relative ai SO<sub>x</sub>, 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.
- (6 bis) Le "acque di scarico", come definite sia in MEPC.1/Circ.899 che nella risoluzione MEPC.340 (77), potrebbero essere scaricate direttamente in mare se conformi ai criteri di qualità delle acque di scarico stabiliti negli orientamenti sui sistemi di depurazione dei gas di scarico. Tuttavia le acque di scarico provenienti da EGCS possono incidere sull'ecosistema anche se conformi alla convenzione Marpol 73/78. In questo 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 MEPC. In tal caso le "acque di scarico" possono inquinare 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.

---

<sup>12</sup> 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 (codificazione) (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

- (7) La direttiva (UE) 2023/xxxx del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>13</sup> garantisce definizioni comuni dei reati ambientali e la disponibilità di sanzioni penali dissuasive, efficaci e proporzionate per quelli gravi. La direttiva 2005/35/CE è stata modificata dalla direttiva 2009/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>14</sup>, che ha introdotto sanzioni penali per talune violazioni della direttiva 2005/35/CE, che ora dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2023/xxxx. Di conseguenza le disposizioni della direttiva 2005/35/CE che sono state aggiunte o sostituite dalla direttiva 2009/123/CE dovrebbero essere soppresse dalla direttiva 2005/35/CE.
- (8) Le sanzioni amministrative introdotte nel recepimento della direttiva 2005/35/CE non dovrebbero pregiudicare la direttiva (UE) 2023/xxxx. Gli Stati membri dovrebbero definire la portata del contrasto amministrativo e penale per quanto riguarda i reati di inquinamento provocato dalle navi secondo il loro diritto nazionale. La presente direttiva non preclude agli Stati membri la possibilità di adottare misure più rigorose conformemente al diritto internazionale, prevedendo sanzioni amministrative o penali in conformità del 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.

---

<sup>13</sup> GU L xxxx.

<sup>14</sup> 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).

- (9) 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 comminate per i reati di inquinamento provocato dalle navi, tali sanzioni amministrative dovrebbero almeno assumere la forma di ammende imposte alla società della nave, laddove la società risulti responsabile. Gli Stati membri possono inoltre imporre ammende ad altre persone fisiche o giuridiche, laddove risultino responsabili della violazione. In questo contesto per società di una 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")<sup>15</sup>, attuato nel diritto dell'Unione in virtù del regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>16</sup>. 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 in primo luogo responsabile 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 legislazione dell'Unione applicabile, la decisione in merito al tipo di sanzione — penale o amministrativa — più efficace da applicare rimane prerogativa dello Stato membro. Per quanto concerne le sanzioni penali, lo Stato membro rispetta gli obblighi di cui alla direttiva (UE) 2023/xxxx, la direttiva riveduta sulla tutela penale dell'ambiente. Di conseguenza, la presente direttiva riguarda solo sanzioni amministrative e non riguarda procedimenti penali nei confronti di persone fisiche o giuridiche in conformità del diritto nazionale.

---

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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).

- (9 bis) 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 ammende siano irrogate dalle competenti autorità giurisdizionali nazionali, garantendo nel contempo la necessità di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive. Nel fare riferimento alle sanzioni amministrative di cui alla presente direttiva, detti Stati membri applicheranno le sanzioni ai sensi del proprio ordinamento giuridico nazionale.
- (9 ter) Da un'ispezione — obbligatoria o prevista — effettuata ai sensi della direttiva 2009/16/CE nell'ambito di un controllo da parte dello Stato di approdo potrebbero emergere irregolarità o informazioni. Irregolarità potrebbero essere rilevate anche per quanto riguarda il conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi, o la relativa notifica, come previsto dalla direttiva (UE) 2019/883, oppure per quanto riguarda la mancata conformità ai criteri d'uso dei sistemi di depurazione dei gas di scarico utilizzati come metodi di riduzione delle emissioni di cui all'allegato II della direttiva (UE) 2016/802, come anche informazioni relative a un potenziale scarico illegale effettuato dalla nave ottenute attraverso le procedure previste dalla direttiva 2002/59/CE, tra cui prove o presunzioni di scarichi volontari di idrocarburi o altre violazioni della convenzione Marpol 73/78 comunicate allo Stato membro oppure incidenti che il comandante della nave ha riferito.
- (10) Le autorità amministrative e giudiziarie nazionali dovrebbero tenere conto di tutte le circostanze pertinenti nel determinare il livello delle sanzioni da imporre a chi inquina. Tenendo conto della diversa natura delle sostanze inquinanti contemplate dalla 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 possibile promuovere un ulteriore ravvicinamento e una maggiore efficacia dei livelli delle sanzioni attraverso lo scambio di criteri per l'applicazione delle sanzioni per gli scarichi di diverse sostanze inquinanti.

- (11) 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.
- (12) Le misure di accompagnamento per la cooperazione e gli obblighi di comunicazione degli Stati membri non sono stati finora sufficienti a consentire un'analisi completa volta a verificare se i responsabili dell'inquinamento siano sottoposti a sanzioni effettive, dissuasive e proporzionate e se la Commissione disponga di 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 e di esperienze 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.

(13) 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 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>17</sup> ("SafeSeaNet") e la banca dati sulle ispezioni istituita dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>18</sup> ("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. Tali informazioni, se relative a uno scarico effettivo o potenziale di residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico da una nave, potrebbero essere divulgate automaticamente, ad esempio tramite il modulo dedicato di THETIS istituito dalla decisione di esecuzione 2015/253 della Commissione ("THETIS-EU"), così da assistere gli Stati membri in relazione alle misure di applicazione prese conformemente alle disposizioni della direttiva (UE) 2016/802. Al fine di garantire un monitoraggio efficace dell'attuazione della direttiva da parte di tutti gli Stati membri, è opportuno che ciascuno Stato membro garantisca un tasso di verifica delle segnalazioni di classe A inviate tramite CleanSeaNet entro i primi tre anni dal recepimento della direttiva. Le attività di verifica potrebbero includere molte azioni da parte di varie autorità competenti, tra cui la comparazione dei rilevamenti satellitari con i dati ausiliari disponibili a livello nazionale e le ispezioni nell'ambito di controlli da parte dello Stato di approdo. L'accesso a tali informazioni 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.

---

<sup>17</sup> 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).

<sup>18</sup> Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione) (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

- (14) 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 campo 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. La Commissione dovrebbe continuare a provvedere 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 comuni sull'applicazione della direttiva.
- (15) [...]
- (16) 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. Nella misura in cui si riferiscono a sanzioni imposte a persone fisiche o che coinvolgono dette persone, tali informazioni sono 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<sup>19</sup>.
- (16 bis) Si riconosce che vi è una limitazione nella tecnologia disponibile per individuare, verificare e raccogliere elementi di prova per quanto riguarda lo scarico di determinate sostanze inquinanti alla fonte. È opportuno tenere conto di tali vincoli nell'attuazione e nell'applicazione della presente direttiva da parte degli Stati membri.

---

<sup>19</sup> 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).

- (17) 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 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.
- (18) 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<sup>20</sup> 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 (convenzione di Aarhus), di cui l'Unione è parte contraente. La Commissione dovrebbe proteggere la riservatezza delle informazioni ricevute dagli Stati membri, fatte salve le disposizioni della direttiva 2003/4/CE.
- (19) La direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>21</sup> stabilisce norme minime per la segnalazione di violazioni del diritto dell'Unione, comprese le violazioni della direttiva 2005/35/CE, e per la protezione delle persone che segnalano tali violazioni. Gli Stati membri dovrebbero garantire in particolare la protezione dell'equipaggio che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2019/1937 e che segnala scarichi illegali effettivi o potenziali. Oltre ai canali di segnalazione esistenti a livello nazionale, come disciplinato 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 allo Stato membro o agli Stati membri interessati, che dovrebbero successivamente gestirle in conformità di detta direttiva, anche

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> 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).

per quanto riguarda l'avviso di ricevimento, il riscontro adeguato e il seguito dato. La presente direttiva dovrebbe applicarsi fermo restando il diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali, in particolare le disposizioni del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>22</sup> e del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>23</sup>. 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 e/o la tutela dell'interessato o dei diritti e delle libertà altrui.

- (20) 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 in data [xx xx 2023]<sup>24</sup>.
- (21) In seno all'IMO sono in corso discussioni su nuove questioni ambientali relative al trasporto marittimo internazionale che sono causa di inquinamento sia idrico che atmosferico. Tali discussioni potrebbero sfociare nell'elaborazione di nuove disposizioni nell'ambito della convenzione Marpol 73/78. Detto futuro riesame dovrebbe valutare la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE in modo da garantire un regime di applicazione coerente, efficiente ed efficace, nonché l'imposizione di sanzioni dissuasive.

---

<sup>22</sup> 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).

<sup>23</sup> 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).

<sup>24</sup> GU C xxxx.

- (21 bis) Gli Stati membri privi di accesso diretto al mare o ai porti non possono applicare determinate disposizioni della presente direttiva per i suddetti motivi geografici. Onde evitare l'imposizione di un onere amministrativo sproporzionato a detti Stati membri, questi non dovrebbero essere tenuti a recepire e attuare alcune delle disposizioni della presente direttiva.
- (22) 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, dissuasive e proporzionate 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.
- (23) 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.
- (24) 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 del Parlamento europeo e del Consiglio 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. 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 i responsabili di scarichi illegali di sostanze inquinanti siano soggetti a sanzioni amministrative dissuasive, effettive e proporzionate, 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 internazionale, prevedendo sanzioni amministrative o penali in conformità con il loro diritto nazionale.";

3) l'articolo 2 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 2*

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

1. "convenzione Marpol 73/78": la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e i relativi protocolli del 1978 e 1997, nella versione aggiornata;
2. "sostanze inquinanti": le sostanze disciplinate dagli allegati I (idrocarburi), II (sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa), III (sostanze nocive trasportate per mare in colli), IV (acque reflue delle navi), 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 dal sistema di depurazione dei gas di scarico 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 detta convenzione, tenendo conto degli orientamenti elaborati dall'IMO;
- 3 bis. "scarico": ogni rigetto comunque proveniente da una nave, quale figura all'articolo 2 della convenzione Marpol 73/78;
4. "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;
5. "persona giuridica": qualsiasi soggetto di diritto che possieda tale status, ad eccezione degli Stati stessi o delle istituzioni pubbliche nell'esercizio dei pubblici poteri e delle organizzazioni internazionali pubbliche;

6. "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, non siano soddisfatte le condizioni di cui alle norme 15, 34, 4.1, 4.2 o 4.3 di detto allegato, nonché 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, non siano soddisfatte le condizioni di cui alle norme 13, 3.1.1, 3.1.2 o 3.1.3 di detto allegato, nonché alla parte II-A, sezione 2.1, del codice polare;
  - c) per le sostanze inquinanti regolamentate dall'allegato III della convenzione Marpol 73/78, non siano soddisfatte 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, non siano soddisfatte 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, non siano soddisfatte 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, non siano soddisfatte 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 le misure necessarie a far sì che qualsiasi società o persona che possa essere ritenuta responsabile di aver commesso una violazione ai sensi del paragrafo 1 sia ritenuta tale.

3. [...]";

5) l'articolo 5 è soppresso;

6) l'articolo 5 bis è soppresso;

7) l'articolo 5 ter è soppresso;

7 bis) all'articolo 6, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Se eventuali irregolarità o informazioni fanno nascere 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'Organizzazione marittima internazionale (IMO).";

8) all'articolo 6 è aggiunto il paragrafo seguente:

"3. L'allegato I della presente direttiva comprende un elenco indicativo delle irregolarità o delle informazioni che possono dar luogo a un'ispezione ai sensi del paragrafo 1.";

9) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 8*

Sanzioni amministrative

1. Fatti salvi gli obblighi degli Stati membri a norma della direttiva (UE) 2023/xxxx<sup>25</sup>, gli Stati membri stabiliscono, come previsto dall'articolo 1 e in conformità del loro diritto nazionale, un sistema di sanzioni amministrative per la violazione delle disposizioni nazionali di attuazione dell'articolo 4 della presente direttiva e ne assicurano l'applicazione. Le sanzioni amministrative previste sono dissuasive, effettive e proporzionate.
2. Gli Stati membri provvedono affinché le sanzioni amministrative introdotte in recepimento della presente direttiva includano ammende imposte alla società al momento della violazione, laddove la società risulti responsabile. Gli Stati membri possono inoltre imporre ammende ad altre persone fisiche o giuridiche, laddove risultino responsabili della violazione.
3. [...]
4. 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. Tali Stati membri notificano alla Commissione le disposizioni di legge adottate a norma del presente paragrafo al più tardi entro il [DATA] e ne comunicano senza ritardo ogni successiva modifica.";

---

<sup>25</sup> GU L xxxx.

- 10) l'articolo 8 bis è soppresso;
- 11) l'articolo 8 ter è soppresso;
- 12) l'articolo 8 quater è soppresso;
- 13) è inserito l'articolo seguente:

*"Articolo 8 quinquies*

Applicazione efficace delle sanzioni

1. Gli Stati membri garantiscono che, nel determinare e applicare il tipo e il livello di sanzione amministrativa a una persona fisica o giuridica ritenuta responsabile, ai sensi dell'articolo 8, di una violazione ai sensi dell'articolo 4, dalle autorità competenti, queste ultime possano tenere conto di tutte le circostanze pertinenti della violazione, tra cui, ma non solo:
  - a) la natura, la gravità e la durata dello scarico;
  - b) [...]
  - c) i danni causati dallo scarico all'ambiente o alla salute umana;
  - d) la capacità finanziaria della persona responsabile;
  - e) i benefici economici che la violazione genera o che si prevede genererà per la persona responsabile;
  - f) le misure adottate dalla persona responsabile per prevenire lo scarico o mitigarne gli impatti;
  - g) il livello di cooperazione della persona responsabile 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 relativa all'inquinamento provocato dalle navi commessa dalla persona responsabile.

2. [...]";

14) 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 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<sup>26</sup> (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 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), 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

---

<sup>26</sup> 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).

- d) entro tre anni dalla data di recepimento della presente direttiva, garantire che le autorità competenti verifichino una determinata percentuale delle segnalazioni di classe A inviate tramite CleanSeaNet ogni anno in base alle capacità degli Stati membri, laddove per verifica si intendono le eventuali azioni di follow-up da parte delle autorità competenti riguardanti una segnalazione inviata da CleanSeaNet per determinare se la segnalazione in questione presenti uno scarico illegale. Tale percentuale è comunicata in anticipo alla Commissione.

2. [...]";

15) 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, una volta terminati i procedimenti amministrativi e, se del caso, giudiziari:
  - 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, non appena possibile dopo il completamento delle attività di follow-up;
  - b) informazioni relative alle ispezioni effettuate in conformità dell'articolo 6, non appena possibile dopo il completamento dell'ispezione;
  - 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 che non sono state oggetto di ricorso in tempo utile o che sono altrimenti definitive ed esecutive, 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, conformemente alla 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 agevola, su richiesta di uno Stato membro, lo sviluppo delle capacità fornendo formazione alle autorità responsabili dell'individuazione e della verifica delle violazioni, nonché dell'applicazione delle sanzioni, nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

### *Articolo 10 quater*

#### Pubblicazione delle informazioni

1. Fatta salva la legislazione nazionale degli Stati membri e sulla base delle informazioni da essi comunicate 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, al termine dei procedimenti amministrativi e giudiziari, se del caso. La panoramica può comprendere le informazioni elencate nell'allegato II della presente direttiva.
2. Fatta salva la direttiva 2003/4/CE<sup>27</sup>, la Commissione adotta misure appropriate per proteggere la riservatezza delle informazioni ottenute in attuazione della presente direttiva.

### *Articolo 10 quinquies*

#### Protezione delle persone che segnalano potenziali violazioni e dei dati

1. La Commissione sviluppa e mantiene un canale di segnalazione esterna online riservato per la ricezione delle segnalazioni, ai sensi della direttiva (UE) 2019/1937<sup>28</sup>, su potenziali violazioni della presente direttiva e trasmette tali segnalazioni allo Stato membro o 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, forniscano un riscontro e diano seguito a tali segnalazioni in conformità della direttiva (UE) 2019/1937.

---

<sup>27</sup> 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).

<sup>28</sup> 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).

3. La Commissione può limitare, conformemente all'articolo 25, paragrafo 1, lettere c) e h), e in linea con l'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1725, l'applicazione degli articoli da 14 a 22, 35 e 36, nonché dell'articolo 4 del regolamento (UE) 2018/1725<sup>29</sup>, per gli interessati che figurano come parti o sono menzionati nella segnalazione presentata attraverso il canale di cui al paragrafo 1 del presente articolo e che non sono gli interessati che inviano tale segnalazione. Tale restrizione può essere applicata solo per la durata necessaria all'esecuzione delle indagini sulla segnalazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo da parte delle autorità competenti dello Stato membro.";
- 16) l'articolo 11 è soppresso;
- 17) l'articolo 12 è soppresso;
- 18) è inserito l'articolo seguente:

*"Articolo 12 bis*

Valutazione e riesame

1. Entro [*OP: inserire la data: cinque anni dalla data di recepimento della presente direttiva di modifica*], 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; e
- 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.
2. Nel quadro del riesame la Commissione valuta la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della presente direttiva, se del caso, alla luce delle norme internazionali, nuove o aggiornate, per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi soggette alle disposizioni attuali e future della convenzione Marpol 73/78.";

---

<sup>29</sup> 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).

19) 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 (comitato COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002<sup>30</sup>. Il COSS è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011<sup>31</sup>.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applicano l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 e l'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.";

20) l'articolo 14 è soppresso;

21) l'articolo 15 è soppresso;

21 bis) all'articolo 16 è aggiunto il paragrafo seguente:

"2. Gli Stati membri privi di accesso diretto al mare o senza porti non sono tenuti a recepire e attuare le disposizioni della presente direttiva contenute agli articoli 6 e 7.";

22) l'allegato unico è soppresso;

---

<sup>30</sup> 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).

<sup>31</sup> 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).

- 23) il testo che figura nell'allegato I della presente direttiva è aggiunto come allegato I;
- 24) il testo che figura nell'allegato II della presente direttiva è aggiunto come allegato II.

## *Articolo 2*

### Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il *[OP: inserire la data: quattro anni [48 mesi] dalla data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]*, 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.

- 1 bis. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, gli Stati membri privi di accesso diretto al mare o senza porti non sono tenuti a recepire e attuare le disposizioni di cui all'articolo 1, punti 7 bis e 8, della presente direttiva.
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi 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, modificata dalla direttiva 2009/123/CE<sup>32</sup>, e le relative sanzioni, gli Stati membri non vincolati dalla direttiva (UE) 2023/xxx restano vincolati dalla direttiva 2005/35/CE, 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 Bruxelles, il ...

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente / La presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

---

<sup>32</sup> GU L 280 del 27.10.2009, pag. 52.

**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<sup>33</sup> dallo Stato membro interessato, da un altro Stato membro o da uno Stato firmatario del memorandum d'intesa relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo (MOU di Parigi) 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<sup>34</sup>, verificatesi nello Stato membro interessato o nello Stato membro dei precedenti porti di scalo della nave;
- 3) eventuali irregolarità riguardanti la mancata conformità ai criteri d'uso dei sistemi di depurazione dei gas di scarico utilizzati come metodi di riduzione delle emissioni di cui all'allegato II della direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>35</sup>, che fa riferimento agli orientamenti del 2009 sui sistemi di depurazione dei gas di scarico di cui alla risoluzione MEPC.184(59), sostituiti dagli orientamenti del 2021 sui sistemi di depurazione dei gas di scarico 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<sup>36</sup>, 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 stessa;  
o
- 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.

---

<sup>33</sup> Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione) (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

<sup>34</sup> 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).

<sup>35</sup> 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 (codificazione) (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

<sup>36</sup> 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).

**INFORMAZIONI CHE POSSONO ESSERE INCLUSE NELLA PANORAMICA A LIVELLO DELL'UNIONE 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 a norma dell'articolo 10 quater possono includere:
  - 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 a norma dell'articolo 10 quater possono includere:
  - a) numero di possibili incidenti di inquinamento segnalati tramite CleanSeaNet individuati;
  - b) numero di possibili incidenti di inquinamento segnalati tramite CleanSeaNet verificati dallo Stato membro;
  - c) numero di incidenti di inquinamento confermati dopo la verifica (specificati per area: acque territoriali, ZEE, alto mare);
  - d) numero di responsabili identificati;
  - e) numero di casi in cui è stata comminata una sanzione.