

5.4.2024

A9-0365/ 001-049

EMENDAMENTI 001-049

presentati da Commissione per i trasporti e il turismo

Relazione

Marian-Jean Marinescu

A9-0365/2023

Modifica della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per le violazioni

Proposta di direttiva (COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD))

Emendamento 1

Proposta di direttiva
Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) Sebbene l'obiettivo generale della direttiva in esame sia quello di recepire nel diritto dell'Unione importanti modifiche apportate alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (la "convenzione Marpol 73/78") dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), sul sito web dell'IMO non è 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 e costituisce un ostacolo alla piena trasparenza e pubblicità dell'attività svolta dall'IMO.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) *La Commissione europea e gli Stati membri dovrebbero chiedere all'IMO di rendere pubblicamente accessibili a tutti e in forma gratuita sul sito web dell'organizzazione i testi integrali di tutte le convenzioni IMO, inclusa la convenzione Marpol 73/78 e i relativi allegati, entro il [OP: inserire la data: un anno dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa]. In seguito, l'IMO dovrebbe aggiornare regolarmente i testi delle convenzioni all'occorrenza.*

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 quater) *È opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda la modifica della presente direttiva, se necessario e a fini informativi, allo scopo di includere in un allegato il testo integrale della convenzione Marpol 73/78 e quello dei suoi allegati di cui alla presente direttiva, e per quanto riguarda la successiva modifica di tale allegato, ove necessario.*

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 3 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 quinquies) *Nell'applicare le disposizioni della presente direttiva attraverso le corrispondenti leggi nazionali, è opportuno prendere in considerazione la convenzione Marpol 73/78 e i suoi allegati di cui alla presente direttiva in vigore alla data della violazione.*

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) *Al di là dell'ambito di applicazione della presente direttiva, l'inquinamento marino è un fenomeno più ampio degli aspetti specifici originati dalle navi contemplati dagli allegati della convenzione Marpol 73/78, come definito all'articolo 3, paragrafo 8, della direttiva 2008/56/CE e come disciplinato anche da altre normative pertinenti dell'UE. Esso comporta danni alla biodiversità e alle risorse biologiche negli ecosistemi marini, nonché pericoli per la salute umana e alterazioni della qualità per l'uso delle acque marine e dell'uso sostenibile dei beni e dei servizi marini, ostacolando in tal modo altre attività marine, come la pesca, il turismo e l'uso ricreativo. L'inquinamento acustico sottomarino, prodotto dal trasporto marittimo, danneggia le specie marine sia nel breve che nel lungo termine, in particolare i mammiferi marini ma anche i pesci, i crostacei e gli invertebrati, che utilizzano i suoni per individuare cibo, comunicare tra loro ed evitare i predatori. È opportuno incoraggiare la comunicazione da parte degli Stati membri degli incidenti che comportano un rumore sottomarino eccessivo. L'inquinamento atmosferico,*

come il particolato carbonioso, il particolato e gli ossidi di azoto, nonché il rilascio di microsfele e pellet di plastica dai contenitori possono diventare una minaccia per la salute pubblica, in particolare nelle zone costiere.

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

(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, queste dovrebbero almeno assumere la forma di ammende imposte alla società della nave, a meno che la società non possa dimostrare che il comandante della nave o uno o più membri dell'equipaggio, nel caso in cui questi ultimi non agiscano sotto la responsabilità del comandante stesso, sono responsabili dello scarico. In questo 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")²⁴, attuato nel diritto dell'Unione in virtù del regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵. 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

Emendamento

(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, queste dovrebbero almeno assumere la forma di ammende imposte alla società della nave, a meno che la società non possa dimostrare che il comandante della nave o uno o più membri dell'equipaggio, nel caso in cui questi ultimi non agiscano sotto la responsabilità del comandante stesso, sono responsabili dello scarico. ***Tale possibilità di ritenere responsabile il comandante o l'equipaggio non dovrebbe tuttavia impedire il pagamento dell'intero importo della sanzione. Per garantire che eventuali danni ambientali causati da scarichi illegali a norma della presente direttiva siano efficacemente sanzionati, la società dovrebbe rimanere responsabile in ultima istanza.*** In questo 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")²⁴, attuato nel diritto dell'Unione in virtù del

siano evitati danni all'ambiente o che le operazioni di bordo siano assegnate a personale qualificato.

regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵. 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.

²⁴ 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.

²⁵ 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).

²⁴ 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.

²⁵ 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).

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 10

Testo della Commissione

(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 opportuno

Emendamento

(10) Le autorità amministrative e giudiziarie nazionali dovrebbero tenere conto di tutte le circostanze pertinenti, ***inclusa la recidiva***, 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

promuovere un ulteriore ravvicinamento e una maggiore efficacia dei livelli delle sanzioni attraverso la definizione di criteri concreti per l'applicazione delle sanzioni per gli scarichi di diverse sostanze inquinanti. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione delle sanzioni. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶. Per l'adozione di tali atti di esecuzione è opportuno far ricorso alla procedura d'esame.

²⁶ 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).

regolamentazione, è opportuno promuovere un ulteriore ravvicinamento e una maggiore efficacia dei livelli delle sanzioni attraverso la definizione di criteri concreti per l'applicazione delle sanzioni per gli scarichi di diverse sostanze inquinanti. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione delle sanzioni. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶. Per l'adozione di tali atti di esecuzione è opportuno far ricorso alla procedura d'esame.

²⁶ 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).

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(11) Qualora uno Stato membro sospetti che una nave che si trova 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

debba essere considerata sospetta.

considerata sospetta.

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 12

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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 *e l'EMSA dispongano* 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, di esperienze *e di migliori pratiche* attraverso il rafforzamento della cooperazione, garantendo al contempo che alla Commissione *e all'EMSA* siano messi a disposizione dati adeguati per consentire un monitoraggio appropriato dell'attuazione di detta direttiva.

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 13

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(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 Consiglio²⁷ ("SafeSeaNet") e la banca dati sulle ispezioni istituita dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸ ("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, dovrebbero inoltre essere divulgate automaticamente al 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 del **10 %** all'anno delle segnalazioni inviate tramite CleanSeaNet entro i primi tre anni dal recepimento della direttiva. 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.

²⁷ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento

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 Consiglio²⁷ ("SafeSeaNet") e la banca dati sulle ispezioni istituita dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁸ ("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, dovrebbero inoltre essere divulgate automaticamente al 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 del **50 %** all'anno delle segnalazioni inviate tramite CleanSeaNet entro i primi tre anni dal recepimento della direttiva. 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.

²⁷ 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).

²⁸ 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).

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).

²⁸ 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).

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(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. 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.

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 15

Emendamento

(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. 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 *prevenire*, individuare e verificare gli incidenti di inquinamento e garantire l'efficace applicazione della direttiva 2005/35/CE.

Testo della Commissione

(15) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima ("EMSA"), istituita dal regolamento (UE) xxxx/xxxx²⁹, dovrebbe fornire alla Commissione il sostegno necessario per garantire l'attuazione della presente direttiva.

²⁹ GU L xxxx.

Emendamento

(15) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima ("EMSA"), istituita dal regolamento (UE) xxxx/xxxx²⁹, dovrebbe fornire alla Commissione **e alle autorità competenti degli Stati membri** il sostegno necessario per garantire l'attuazione della presente direttiva.

²⁹ GU L xxxx.

Emendamento 13

**Proposta di direttiva
Considerando 15 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) Per poter affrontare più efficacemente a livello europeo il problema dell'inquinamento degli oceani causato dai container, i nuovi obblighi di comunicazione all'IMO a norma del capitolo 5 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) non dovrebbero rimanere limitati al livello dell'IMO. Gli Stati membri dovrebbero inoltre riferire annualmente su tale questione alla Commissione europea e all'EMSA.

Emendamento 14

**Proposta di direttiva
Considerando 16**

Testo della Commissione

Emendamento

(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

(16) Gli Stati membri dovrebbero comunicare alla Commissione **e all'EMSA** 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.

Emendamento 15

Proposta di direttiva Considerando 17

Testo della Commissione

(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.

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 dall'EMSA***. 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.

Emendamento

(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 ***e l'EMSA dovrebbero*** 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.

Emendamento 16

Proposta di direttiva Considerando 18

Testo della Commissione

(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 Consiglio³⁰ 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.

³⁰ 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).

Emendamento

(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 ***in forma disaggregata, con dati per ciascuno Stato membro***, 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 Consiglio³⁰ 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.

³⁰ 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).

Emendamento 17

Proposta di direttiva Considerando 19

Testo della Commissione

(19) La direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹ stabilisce norme minime per la segnalazione di violazioni del diritto dell'Unione, compresa la 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 per quanto riguarda l'avviso di ricevimento, il riscontro adeguato e il seguito dato. 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 del Parlamento europeo e del Consiglio³², 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.

Emendamento

(19) La direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹ stabilisce norme minime per la segnalazione di violazioni del diritto dell'Unione, compresa la direttiva 2005/35/CE, e per la protezione delle persone che segnalano tali violazioni. Gli Stati membri dovrebbero garantire in particolare la protezione, ***il sostegno adeguato e, se del caso, assistenza materiale per l'***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 per quanto riguarda l'avviso di ricevimento, il riscontro adeguato e il seguito dato. 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 del Parlamento europeo e del Consiglio³², 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.

³¹ 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).

³² 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).

³¹ 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).

³² 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).

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 1 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **le persone e le imprese** 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.

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 1 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.";

Emendamento

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 con il loro diritto nazionale.";

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 2 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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 **scaricato in mare** come risultato del ricorso a un metodo di conformità per la riduzione delle emissioni, come definito nell'allegato V, 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 sviluppati dall'IMO;

Emendamento

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 V, 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 sviluppati dall'IMO;

Emendamento 21

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera a

Testo della Commissione

a) "**scarico**": **ogni rigetto comunque**

Emendamento

soppresso

proveniente da una nave, quale figura all'articolo 2 della convenzione Marpol 73/78;

Emendamento 22

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 2 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. "scarico": ogni rigetto comunque proveniente da una nave, quale figura all'articolo 2 della convenzione Marpol 73/78;

Emendamento 23

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera f

Testo della Commissione

Emendamento

f) per i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico, non siano soddisfatte le condizioni di cui all'allegato VI, norme 14.1, 14.4, 14.6 e 3.1.1, della convenzione Marpol 73/78.

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 e 3.1.1, della convenzione Marpol 73/78, ***tenendo conto degli orientamenti elaborati dall'IMO.***

Emendamento 24

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Ciascuno Stato membro adotta le misure necessarie a far sì che le persone fisiche o giuridiche che abbiano commesso

2. Ciascuno Stato membro adotta ***tutte*** le misure necessarie a far sì che le persone fisiche o giuridiche che abbiano commesso

una violazione ai sensi del paragrafo 1 siano ritenute responsabili.";

una violazione ai sensi del paragrafo 1 siano ritenute responsabili.";

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 5 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. Lo scarico di sostanze inquinanti regolamentate dagli allegati I, II e VI della convenzione Marpol 73/78 nelle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere c), d) ed e), non è considerato una violazione da parte della società, del comandante o dell'equipaggio se sono soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:

Emendamento

1. Lo scarico di sostanze inquinanti regolamentate dagli allegati I, II e VI della convenzione Marpol 73/78 nelle aree di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere **b)**, c), d) ed e), non è considerato una violazione da parte della società, del comandante o dell'equipaggio se sono soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) lo scarico deriva da un'avaria alla nave **o al suo equipaggiamento**;

Emendamento

a) lo scarico deriva da un'avaria alla nave;

Emendamento 27

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) lo scarico è stato segnalato alle autorità non appena si è verificato.

Emendamento 28

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera b ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b ter) la società, il comandante o l'equipaggio forniscono, su richiesta delle autorità pertinenti, prove documentali o registri che illustrino nel dettaglio le precauzioni adottate per prevenire o ridurre al minimo lo scarico.

Emendamento 29

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 bis (nuovo)

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis) all'articolo 6, il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. Se l'ispezione di cui al paragrafo 1 mette in evidenza elementi che potrebbero far pensare a una violazione ai sensi dell'articolo 4, lo Stato membro applica le disposizioni della presente direttiva tenendo conto degli articoli 8 e 9. Le autorità competenti dello Stato membro in questione e dello Stato di bandiera ne sono informate."

Emendamento 30

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 8 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Qualora sia dimostrato che il

3. Qualora sia dimostrato che il

comandante o l'equipaggio, nel caso in cui quest'ultimo non agisca sotto la responsabilità del comandante stesso, sono responsabili della violazione in questione, gli Stati membri provvedono a imporre sanzioni a tali persone in conformità delle disposizioni della presente direttiva.";

comandante o l'equipaggio, nel caso in cui quest'ultimo non agisca sotto la responsabilità del comandante stesso, sono responsabili della violazione in questione, gli Stati membri provvedono a imporre sanzioni a tali persone in conformità delle disposizioni della presente direttiva.";
Tuttavia, nel caso in cui il comandante o l'equipaggio responsabile di aver commesso la violazione in questione sia irreperibile o non sia in grado di pagare l'intero importo della sanzione, la società resta responsabile, in ultima istanza, del pagamento dell'intero importo o della porzione rimanente della sanzione;

Emendamento 31

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 8 quinquies – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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 di una violazione ai sensi dell'articolo 4 e dell'articolo 5, paragrafo 2, dalle autorità competenti, queste ultime tengano conto di tutte le circostanze pertinenti della violazione, tra cui:

Emendamento

1. ***Per garantire che le sanzioni siano dissuasive, effettive e proporzionate,*** 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 di una violazione ai sensi dell'articolo 4 e dell'articolo 5, paragrafo 2, dalle autorità competenti, queste ultime tengano conto di tutte le circostanze pertinenti della violazione, tra cui:

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 8 quinquies – paragrafo 1 – lettera h bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h bis) la portata dei danni causati dallo

scarico alla vita marina, incluse le popolazioni ittiche, e il conseguente impatto sulle attività di pesca e sulle comunità costiere;

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 8 quinquies – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Per le violazioni di cui alla presente direttiva, gli Stati membri non fissano né applicano "sanzioni amministrative massime" o "sanzioni amministrative minime" che risulterebbero troppo basse per garantirne il carattere dissuasivo, la proporzionalità e l'efficacia.

Emendamento 34

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 14

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 10 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

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/CE³⁷ (SafeSeaNet), in modo da conseguire gli obiettivi seguenti:

1. Ai fini della presente direttiva, gli Stati membri, la Commissione *e/o l'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/CE³⁷ (SafeSeaNet), in modo da conseguire gli obiettivi seguenti:

³⁷ 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

³⁷ 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

Emendamento 35

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 14

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 10 – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione

d) entro tre anni dalla data di recepimento della presente direttiva, garantire che **le autorità competenti verifichino almeno il 10 %** delle segnalazioni **inviare tramite** CleanSeaNet ogni anno.

Emendamento

d) entro tre anni dalla data di recepimento della presente direttiva, garantire che **ogni Stato membro analizzi attentamente il 100 %** delle segnalazioni **ricevute da** CleanSeaNet ogni anno **e che effettui verifiche in loco su almeno il 50 % di tali segnalazioni. Uno Stato membro può rimanere al di sotto di tale soglia del 50 % per le verifiche sul posto se è in grado di dimostrare alla Commissione, nel corso delle comunicazioni di cui all'articolo 10 bis, che l'analisi approfondita delle immagini ricevute da CleanSeaNet ha chiaramente rivelato un falso allarme, causato, tra l'altro, da alghe o riflessi luminosi, rendendo superflua una verifica sul posto. Le autorità responsabili effettuano le verifiche sul posto nel più breve tempo possibile onde evitare che eventuali scarichi illegali si disperdano e diventino pertanto non rilevabili all'arrivo sul posto.**

Emendamento 36

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 14

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 10 – paragrafo 1 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) garantire che le informazioni pertinenti, in particolare quelle relative alle zone interessate da incidenti di inquinamento provocato dalle navi, siano

*diffuse alle comunità di pescatori
prontamente e in modo comprensibile
dalle autorità nazionali o locali.*

Emendamento 37

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 14
Direttiva 2005/35/CE
Articolo 10 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. 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 sul controllo di tale applicazione.";

Emendamento

2. La Commissione, *se del caso attraverso l'EMSA*, 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 sul controllo di tale applicazione.";

Emendamento 38

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 15
Direttiva 2005/35/CE
Articolo 10 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

1. La Commissione, *attraverso l'EMSA*, 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.

Emendamento 39

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 15

Direttiva 2005/35/CE
Articolo 10 bis – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) una panoramica annuale delle perdite di container comunicate all'IMO a norma della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), comprendente, per ogni perdita, la rotta della nave, nonché la causa e l'ubicazione della perdita, se note.

Emendamento 40

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 15
Direttiva 2005/35/CE
Articolo 10 ter

Testo della Commissione

Emendamento

La Commissione ***agevola*** lo sviluppo delle capacità degli Stati membri fornendo, se del caso, formazione alle autorità responsabili dell'individuazione e della verifica delle violazioni, nonché dell'applicazione delle sanzioni, nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

La Commissione ***e l'EMSA agevolano*** lo sviluppo delle capacità degli Stati membri fornendo, se del caso, formazione alle autorità responsabili dell'individuazione e della verifica delle violazioni, nonché dell'applicazione delle sanzioni, nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

Emendamento 41

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 15
Direttiva 2005/35/CE
Articolo 10 quater – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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. La panoramica comprende le informazioni elencate

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, ***anche in forma disaggregata contenente dati per ogni Stato membro***, sull'attuazione e sull'applicazione della

nell'allegato II della presente direttiva.

presente direttiva. La panoramica comprende le informazioni elencate nell'allegato II della presente direttiva. ***Le informazioni che identificano una singola imbarcazione dovrebbero essere rese pubblicamente disponibili soltanto una volta concluse tutte le procedure giudiziarie e in assenza di azioni di ricorso.***

Emendamento 42

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 10 quater – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Fatta salva la direttiva 2003/4/CE³⁹, la Commissione adotta misure appropriate per proteggere la riservatezza ***delle*** informazioni ottenute in attuazione della presente direttiva.

³⁹ 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).

Emendamento

2. Fatta salva la direttiva 2003/4/CE³⁹, la Commissione adotta misure appropriate per proteggere la riservatezza ***di talune*** informazioni ottenute in attuazione della presente direttiva.

³⁹ 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).

Emendamento 43

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La Commissione sviluppa e mantiene un canale di segnalazione esterna online riservato per la ricezione delle segnalazioni, ai sensi della direttiva (UE) 2019/1937⁴⁰, su potenziali violazioni della

Emendamento

1. La Commissione sviluppa, mantiene ***e rende facilmente accessibile al pubblico*** un canale di segnalazione esterna online riservato per la ricezione delle segnalazioni, ai sensi della direttiva (UE)

presente direttiva e trasmette tali segnalazioni allo Stato membro o agli Stati membri interessati.

2019/1937⁴⁰, su potenziali violazioni della presente direttiva e trasmette tali segnalazioni allo Stato membro o agli Stati membri interessati.

⁴⁰ 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).

⁴⁰ 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).

Emendamento 44

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 e, se del caso, agiscano e** forniscano un **rapido** riscontro e diano seguito a tali segnalazioni in conformità della direttiva (UE) 2019/1937.

Emendamento 45

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 18 ter (nuovo)

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 12 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(18 ter) È inserito il seguente articolo:

"Articolo 12 sexies

Accessibilità del pubblico alle convenzioni IMO consolidate

Se entro [OP: inserire la data

corrispondente a un anno dalla data di entrata in vigore della presente direttiva modificativa] l'IMO non ha pubblicato sul suo sito web i testi integrali di tutte le sue convenzioni, compresi la Marpol 73/78 e i relativi allegati, accessibili gratuitamente agli utenti, la Commissione adotta, entro tre mesi, un atto delegato conformemente all'articolo 12 ter che modifica la presente direttiva, aggiungendo un nuovo allegato con il testo integrale della Marpol 73/78 e quelli dei suoi allegati di cui alla presente direttiva. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 ter per modificare successivamente tale allegato ogniqualvolta necessario.";

Emendamento 46

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 18

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 12 bis – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 47

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 18

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 12 bis – paragrafo 1 – lettera b ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b ter) i dati e i risultati scientifici più recenti;

Emendamento 48

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 18
Direttiva 2005/35/CE
Articolo 12 bis – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Nel quadro del riesame la Commissione valuta la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della presente direttiva, se del caso, alla luce, tra l'altro, **delle** norme internazionali per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico provocato dalle navi di cui alla convenzione Marpol 73/78, in particolare per quanto riguarda le emissioni di ossidi di zolfo e di ossidi di azoto dalle navi, nonché alla luce di altre norme che regolano gli scarichi delle navi di cui a detta convenzione, ad esempio concernenti il particolato carbonioso, i rifiuti marini, la perdita di container, la perdita di pellet di plastica e il rumore sottomarino.”;

Emendamento

2. Nel quadro del riesame la Commissione valuta la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della presente direttiva, se del caso, alla luce **dell'evoluzione delle convenzioni internazionali e delle normative dell'UE concernenti**, tra l'altro, **le** norme internazionali per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico provocato dalle navi di cui alla convenzione Marpol 73/78, in particolare per quanto riguarda le emissioni di ossidi di zolfo e di ossidi di azoto dalle navi, nonché alla luce di altre norme che regolano gli scarichi delle navi di cui a detta convenzione, ad esempio concernenti il particolato carbonioso, i rifiuti marini **da fonti diverse dalle navi**, la perdita di container **diversi da quelli già disciplinati dall'allegato III alla Marpol**, la perdita di pellet di plastica e il rumore sottomarino. **Le eventuali modifiche dell'ambito di applicazione tengono conto della legislazione internazionale e dell'UE in vigore, evitando la duplicazione di atti legislativi dell'Unione già esistenti e dei relativi meccanismi di esecuzione.**

Emendamento 49

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 18 bis (nuovo)
Direttiva 2005/35/CE
Articolo 12 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

18 bis) È inserito il seguente articolo:
"Articolo 12 ter
Esercizio della delega

- 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.*
- 2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 sexies è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da [...]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.*
- 3. La delega di potere di cui all'articolo 12 sexies può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.*
- 4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.*
- 5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.*
- 6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 sexies entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non*

intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.";