



Documento di seduta

A9-0365/2023

17.11.2023

*****I**

RELAZIONE

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

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Marian-Jean Marinescu

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	35
ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI IL RELATORE HA RICEVUTO CONTRIBUTI	36
PARERE DELLA COMMISSIONE PER LA PESCA	37
PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	67
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	68

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

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

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0273),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0187/2023),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del xx¹,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0365/2023),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

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)

(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

PE752.749v01-00

Emendamento

(9) Le sanzioni previste dalla direttiva 2005/35/CE dovrebbero essere rafforzate

8/68

RR\1290791IT.docx

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 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

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 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).

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 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.

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 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).

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 debba essere considerata sospetta.

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 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

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 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.

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 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

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 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

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).

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

(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.

Emendamento 12

Proposta di direttiva
Considerando 15

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.

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.

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 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

(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 **nesso 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

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.

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.

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

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 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).

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

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

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

(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).

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

Emendamento

soppresso

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

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.";

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 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

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.";

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 208 del 5.8.2002, pag. 10).

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 208 del 5.8.2002, pag. 10).

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 **inviato 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

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,***

comprende le informazioni elencate nell'allegato II della presente direttiva.

sull'attuazione e sull'applicazione della 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)

Emendamento

1. La Commissione sviluppa, mantiene ***e rende facilmente accessibile al pubblico*** un canale di segnalazione esterna online riservato per la ricezione delle

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

segnalazioni, ai sensi della direttiva (UE) 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
ogniqualevolta 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)

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)

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.";

MOTIVAZIONE

L'obiettivo principale della proposta della Commissione è quello di recepire nel diritto dell'UE le norme internazionali sugli scarichi illegali delle navi in mare e garantire che i responsabili di tali scarichi siano soggetti a sanzioni dissuasive, effettive e proporzionate. Il risultato dovrebbe essere quello di proteggere più efficacemente l'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi e di migliorare la sicurezza marittima. Pur condividendo gli obiettivi della proposta della Commissione, il relatore propone una serie di aggiunte e modifiche per migliorare ulteriormente il testo. Ad esempio intende garantire che tutte le parti interessate possano accedere agevolmente ai testi completi e aggiornati delle convenzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), cosa che invece non avviene al momento della stesura del presente documento. Sebbene l'obiettivo generale della direttiva attualmente 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"), 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. Il relatore intende inoltre garantire che tutte le parti, compresi il settore del trasporto marittimo, le amministrazioni nazionali e la società civile, possano accedere facilmente al testo di riferimento della presente direttiva in vigore alla data di una violazione. Nell'applicare le disposizioni della presente direttiva e le corrispondenti leggi nazionali, occorre prendere in considerazione la convenzione Marpol 73/78 e i suoi allegati di cui alla presente direttiva in vigore alla data della violazione.

Il relatore desidera inoltre chiarire il livello delle sanzioni. Occorre precisare con maggiore chiarezza rispetto alla proposta della Commissione che non si può permettere che il livello delle sanzioni amministrative sia fissato a livelli talmente bassi da comprometterne di fatto il carattere dissuasivo, effettivo e proporzionato. Il limite massimo delle sanzioni amministrative di soli 10 000 EUR per le persone giuridiche, come le società di navigazione, o i limiti minimi a partire da soli 10 EUR per le persone fisiche e 32 EUR per le persone giuridiche, come indicato per alcuni Stati membri nella valutazione d'impatto allegata, appaiono eccessivamente bassi per sanzionare o addirittura disincentivare comportamenti palesemente illeciti.

Infine, il relatore desidera chiarire e aumentare il livello di verifica. Propone che gli Stati membri analizzino scrupolosamente tutte le segnalazioni che ricevono da CleanSeaNet e procedano quindi a una percentuale di verifiche sul posto superiore a quella prevista nella proposta della Commissione. Onde evitare verifiche sul posto palesemente inutili, è possibile sottrarre da questo obiettivo i falsi allarmi manifesti eventualmente emersi dall'analisi delle immagini.

Con questi e altri emendamenti, il relatore intende migliorare ulteriormente l'efficacia della direttiva sull'inquinamento provocato dalle navi e trasformarla in uno strumento più potente e vantaggioso per tutti, capace di ridurre l'inquinamento marino e aumentare la sicurezza marittima, mantenendo nel contempo la proporzionalità di tutte le misure.

**ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE
DA CUI IL RELATORE HA RICEVUTO CONTRIBUTI**

L'elenco in appresso è compilato sotto l'esclusiva responsabilità del relatore. Nel corso dell'elaborazione della relazione, fino alla sua approvazione in commissione, il relatore ha ricevuto contributi dalle seguenti entità o persone:

Entità e/o persona
Assarmatori, The Italian Shipowner's Association
Costa Cruises
ECSA
IFAW
EMSA
Fincantieri
SafeSeas
MSC Group
ESPO
CLIA
World Shipping Council
Intertanko
FEPORIT

15.11.2023

PARERE DELLA COMMISSIONE PER LA PESCA

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

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

Relatrice per parere: Cláudia Monteiro de Aguiar

BREVE MOTIVAZIONE

La conservazione delle risorse biologiche marine è un aspetto centrale della politica comune della pesca, dal momento che il settore della pesca è vittima dell'inquinamento marino dovuto, tra le molte altre cause, agli scarichi illeciti di sostanze inquinanti in mare da parte delle navi.

Pertanto la relatrice accoglie con favore la proposta della Commissione che aggiorna la direttiva [2005/35/CE¹ relativa all'inquinamento provocato dalle navi](#) e all'introduzione di sanzioni per i reati di inquinamento.

La relatrice sottolinea che la definizione di inquinamento causato dalle navi è riportata negli allegati I e VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 e nel relativo protocollo del 1978 (convenzione Marpol 73/78), che sono giuridicamente vincolanti per l'Unione europea. L'applicazione di norme più rigorose garantirà parità di condizioni per il trasporto marittimo, che presenta una dimensione transnazionale con effetti positivi sugli ecosistemi marini e di conseguenza sulla pesca.

La relatrice accoglie con favore l'inasprimento dei limiti di emissione; tuttavia avverte che l'inclusione di disposizioni relative alle emissioni di ossido di zolfo e di ossido di azoto provenienti dai gas di scarico delle navi potrebbe avere un impatto sulla flotta peschereccia dell'UE, che è composta per la maggior parte da navi ormai datate e appartenenti a piccole e medie imprese con risorse limitate da investire in nuovi motori a basse emissioni. L'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva a sostanze aggiuntive contemplate dalla convenzione Marpol 73/78 dovrà avere un forte riscontro nel Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMP) attraverso un maggiore sostegno per i motori a basse emissioni e per il rinnovo delle flotte.

La relatrice esorta la Commissione a sostenere il rinnovo delle flotte attraverso il FEAMP.

Inoltre la relatrice aggiunge una nuova definizione alla proposta e sottolinea la necessità di

¹ GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11.

vigilare nelle zone interessate da un'attività di pesca significativa, difendendo la duplice causa della protezione ambientale e della sopravvivenza delle comunità di pescatori. La relatrice invita inoltre a costruire una comunità marittima informata, sottolineando la necessità dell'istruzione e della formazione.

Da ultimo la relatrice raccomanda che l'inclusione dei riscontri delle comunità di pescatori e un approccio collaborativo con i portatori di interessi marittimi siano di sostegno all'idea globale della direttiva, che punta a bilanciare la protezione ambientale con la sostenibilità delle comunità di pescatori.

In conclusione la relatrice auspica che, oltre a garantire parità di condizioni tra le flotte dei paesi terzi che operano nelle acque dell'UE, il testo agevoli il coordinamento dei controlli da parte degli Stati membri, nonché le azioni legali e l'applicazione transfrontaliera delle norme, portando, in ultima analisi, a una riduzione dell'inquinamento provocato dalle navi.

EMENDAMENTI

La commissione per la pesca invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a prendere in considerazione quanto segue:

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 1

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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. ***A tal proposito, occorre ricordare che l'oceano dovrebbe essere riconosciuto a livello internazionale come un bene comune globale ed essere protetto in virtù della sua unicità e interconnessione e dei servizi ecosistemici essenziali che fornisce, da cui dipendono la sopravvivenza e il benessere delle generazioni attuali e future.***

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) L'azione più incisiva in riferimento all'inquinamento e ai rifiuti marini consiste nel prevenire fin dall'inizio il rilascio di sostanze inquinanti nell'oceano. In considerazione della forte prevalenza di rifiuti di polistirene espanso nell'ambiente marino, dovuta al fatto che tali prodotti, data la loro leggerezza, si staccano facilmente dalle imbarcazioni e finiscono in mare, gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione l'eliminazione graduale dei contenitori e degli imballaggi in polistirene espanso dai prodotti della pesca, in linea con l'obiettivo di sostituire la plastica monouso con alternative durevoli a beneficio dell'ambiente e dei pescatori.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 ter) È inoltre importante sostenere le azioni volte a recuperare efficacemente i materiali e i rifiuti inquinanti rilasciati. I pescatori, gli acquacoltori e le loro organizzazioni si stanno già operando per la raccolta dei rifiuti, compresi gli attrezzi da pesca perduti o abbandonati in mare e gli "attrezzi fantasma", che rappresentano una minaccia per tutte le attività e gli ecosistemi marini in tutto il mondo. Non ci si può attendere che tali sforzi si concretizzino senza un meccanismo di compensazione adeguato. Considerando che nell'UE, secondo le stime, il 20 % degli attrezzi da pesca viene

perduto in mare, pari a quasi un terzo dei rifiuti marini nei mari europei^{18 bis}, e solo l'1,5 % degli attrezzi da pesca usurati viene riciclato^{18 ter}, vi è l'urgente necessità di migliorare la raccolta, il riciclaggio e la riparazione di tutti gli attrezzi da pesca ed è dunque necessario un sostegno. A tal proposito, gli Stati membri dovrebbero condividere le migliori pratiche e riferire in merito alle diverse misure adottate per smaltire e prevenire il rilascio di materiali e rifiuti inquinanti.

^{18 bis} "Circular economy: From abandoned fishing nets to sustainable clothing" (Economia circolare: dalle reti da pesca abbandonate all'abbigliamento sostenibile), Commissione europea.

^{18 ter} "Lost fishing gear: a trap for our ocean" (Attrezzi da pesca perduti: una trappola per il nostro oceano), Commissione europea.

Emendamento 4

**Proposta di direttiva
Considerando 4 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) L'età media della flotta peschereccia dell'UE è pari a 31,5 anni; il rinnovo della flotta dovrebbe essere sostenuto attraverso il FEAMP (regolamento UE 2021/1139) contribuendo al rispetto di norme ambientali sempre più stringenti, soprattutto in relazione allo sviluppo di una pesca costiera su piccola scala sostenibile.

Emendamento 5

**Proposta di direttiva
Considerando 5 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) Il regolamento (CE) n. 1224/2009 impone agli Stati membri di trasmettere alla Commissione informazioni sugli attrezzi perduti. La Commissione dovrebbe utilizzare le informazioni ricevute al momento di valutare l'attuazione della presente direttiva e lo stato dell'Unione al riguardo.

Emendamento 6

**Proposta di direttiva
Considerando 7 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Il regolamento (CE) n. 1224/2009 considera una violazione grave lo smaltimento illegale in mare di attrezzi da pesca o di altri attrezzi da un peschereccio, a condizione che siano soddisfatti criteri specifici. Per tali violazioni, il regolamento (CE) n. 1224/2009 impone agli Stati membri di prevedere sanzioni amministrative o penali adeguate che siano effettive, proporzionate e dissuasive.

Emendamento 7

**Proposta di direttiva
Considerando 8**

Testo della Commissione

Emendamento

(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. Nell'applicare la legislazione

(8) Le sanzioni amministrative introdotte nel recepimento della direttiva 2005/35/CE non dovrebbero pregiudicare la direttiva (UE) 2023/xxxx, ***al fine di armonizzare e sanzionare proporzionalmente i reati di inquinamento provocato dalle navi.*** Gli Stati membri dovrebbero definire la portata del contrasto amministrativo e penale per

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*.

quanto riguarda *tali* reati secondo il loro diritto nazionale. Nell'applicare la legislazione nazionale che recepisce la direttiva 2005/35/CE, gli Stati membri dovrebbero garantire che l'irrogazione delle sanzioni penali e delle sanzioni amministrative rispetti i principi della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, compreso il principio del *ne bis in idem*.

Emendamento 8

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

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 **sia** alla società della nave che **a** uno o più membri dell'equipaggio 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

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).

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).

Emendamento 9

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 promuovere un ulteriore ravvicinamento e una maggiore efficacia dei livelli delle sanzioni attraverso la definizione di criteri concreti per l'applicazione delle sanzioni

Emendamento

(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. ***Le autorità nazionali dovrebbero istituire un sistema globale e proporzionale per sanzionare i reati di inquinamento provocato dalle navi, che tenga conto delle dimensioni della nave, della natura e della quantità di rifiuti nonché della frequenza delle violazioni, promuovendo nel contempo la responsabilità ambientale e scoraggiando l'inquinamento illegale.*** Tenendo conto della diversa natura delle sostanze inquinanti contemplate dalla direttiva

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.

2005/35/CE e dell'importanza di un'applicazione coerente delle sanzioni in tutta l'Unione alla luce della natura transfrontaliera del comportamento oggetto della regolamentazione, è opportuno promuovere un ulteriore ravvicinamento e una maggiore efficacia dei livelli delle sanzioni attraverso la definizione di criteri concreti per l'applicazione delle sanzioni per gli scarichi di diverse sostanze inquinanti. ***Al fine di garantire condizioni di parità e un ampio sostegno in tutti gli Stati membri per le azioni amministrative e giudiziarie da intraprendere, è importante garantire un'applicazione quanto più uniforme possibile delle sanzioni.*** È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire ***tali*** 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).

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 10

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

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 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.

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. ***I diritti dei membri dell'equipaggio che segnalano eventuali reati da essi riscontrati dovrebbero essere tutelati diligentemente. In tale contesto, gli Stati membri dovrebbero inoltre condividere informazioni sulle migliori pratiche e sulle azioni intraprese per prevenire i rifiuti marini, compresi i rifiuti della pesca, sulle modalità per ridurre i rifiuti marini più comuni e il loro impatto sull'ambiente grazie a una progettazione maggiormente ecocompatibile, nonché sugli interventi efficaci per recuperare i rifiuti marini già in mare.***

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) Il regolamento (UE) 2021/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio prevede che gli Stati membri possano sostenere azioni volte a migliorare la progettazione ecocompatibile degli attrezzi da pesca nonché azioni di sostegno per la prevenzione e il recupero dei rifiuti marini.

Emendamento 12

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 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

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 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 13

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

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 *e proporzionalmente* 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).

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

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. ***È inoltre importante includere in questi sottogruppi tutti i portatori di interessi, compreso il settore della pesca.***

Emendamento 14

Proposta di direttiva Considerando 15

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 il sostegno necessario per garantire l'attuazione della presente direttiva. ***La Commissione dovrebbe inoltre utilizzare i dati raccolti dall'EFCA, se del caso, in particolare per quanto riguarda gli attrezzi da pesca perduti.***

²⁹ GU L xxxx.

Emendamento 15

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

Emendamento

(18) Per sensibilizzare maggiormente il pubblico circa gli scarichi inquinanti delle navi, migliorare la protezione dell'ambiente, ***contribuire al***

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.

conseguimento dell'obiettivo di ripristino della natura e rispettare gli impegni assunti nell'ambito del Green Deal europeo, 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. ***A tal fine è necessario compilare statistiche sul numero e sull'ubicazione degli sversamenti rilevati dal sistema CleanSeaNet ed elaborare una relazione annuale contenente i dati pervenuti, il numero di sversamenti verificati e confermati nonché il numero di sanzioni amministrative e penali irrogate.*** 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).

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 16

Proposta di direttiva Considerando 21

Testo della Commissione

Emendamento

(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. Tra queste figurano gli inquinanti idrici dei rifiuti marini, come i container e i pellet di plastica dispersi, il rumore sottomarino e gli inquinanti atmosferici come il particolato carbonioso. Tali discussioni potrebbero sfociare nell'elaborazione di nuove norme nell'ambito della convenzione Marpol 73/78. Inoltre la direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁴ richiede agli Stati membri di conseguire un buono stato ecologico dell'ambiente marino, il quale comprende come descrittori qualitativi, tra l'altro, i rifiuti marini e il rumore sottomarino delle navi. A tal proposito la direttiva (UE) 2023/xxxx³⁵ stabilisce i valori limite per il biossido di azoto (NO₂) derivante dalle emissioni di ossidi di azoto (NO_x). Le attività di trasporto marittimo contribuiscono a livelli più elevati di NO₂ nelle aree costiere e portuali. In questo contesto un futuro riesame della direttiva 2005/35/CE dovrebbe tenere conto dei nuovi sviluppi e la Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della direttiva, se del caso, alla luce di eventuali nuove norme internazionali nel quadro della convenzione Marpol 73/78. Detto futuro riesame dovrebbe valutare la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE, se del caso, al fine di integrare le emissioni di SO_x e NO_x, come disciplinato nell'allegato VI della convenzione Marpol, sulla base dell'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva (UE) 2016/802 e dello sviluppo e della maturità del monitoraggio e del rilevamento delle emissioni di SO_x e NO_x delle navi, in modo da garantire un regime di applicazione coerente, efficiente ed efficace, nonché l'imposizione di sanzioni dissuasive, in linea con il piano d'azione per l'inquinamento zero e in

(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. Tra queste figurano gli inquinanti idrici dei rifiuti marini, come i container e i pellet di plastica dispersi, il rumore sottomarino e gli inquinanti atmosferici come il particolato carbonioso. Tali discussioni potrebbero sfociare nell'elaborazione di nuove norme nell'ambito della convenzione Marpol 73/78. ***Un futuro riesame della convenzione Marpol 73/79 dovrebbe includere anche l'azzeramento dell'inquinamento da (micro)plastiche e PFAS.*** Inoltre la direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁴ richiede agli Stati membri di conseguire un buono stato ecologico dell'ambiente marino, il quale comprende come descrittori qualitativi, tra l'altro, i rifiuti marini e il rumore sottomarino delle navi. A tal proposito la direttiva (UE) 2023/xxxx³⁵ stabilisce i valori limite per il biossido di azoto (NO₂) derivante dalle emissioni di ossidi di azoto (NO_x). Le attività di trasporto marittimo contribuiscono a livelli più elevati di NO₂ nelle aree costiere e portuali. In questo contesto un futuro riesame della direttiva 2005/35/CE dovrebbe tenere conto dei nuovi sviluppi e la Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della direttiva, se del caso, alla luce di eventuali nuove norme internazionali nel quadro della convenzione Marpol 73/78. Detto futuro riesame dovrebbe valutare la possibilità di modificare l'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE, se del caso, al fine di integrare le emissioni di SO_x e NO_x, come disciplinato nell'allegato VI della convenzione Marpol, sulla base dell'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva (UE) 2016/802 e dello sviluppo e della maturità del monitoraggio e del rilevamento delle emissioni di **CO₂**, SO_x e NO_x delle navi, in modo da

particolare con la sua iniziativa faro 5
Rispettare insieme l'obiettivo
"inquinamento zero".

garantire un regime di applicazione
coerente, efficiente ed efficace, nonché
l'imposizione di sanzioni dissuasive, in
linea con il piano d'azione per
l'inquinamento zero e in particolare con la
sua iniziativa faro 5 Rispettare insieme
l'obiettivo "inquinamento zero".

³⁴ Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) (GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19).

³⁵ GU L xxxx.

³⁴ Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) (GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19).

³⁵ GU L xxxx.

Emendamento 17

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 i responsabili di scarichi illegali di sostanze inquinanti siano soggetti a sanzioni amministrative dissuasive, effettive e proporzionate, al fine di aumentare la sicurezza marittima, ***contribuire al conseguimento dell'obiettivo di ripristino della natura, rispettare gli impegni assunti nell'ambito del Green Deal europeo*** e migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi.

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 2

Testo della Commissione

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;

Emendamento

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, ***nella sua versione aggiornata;***

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 2 – comma 1 – punto 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. "danno": un danno materiale accidentale che compromette il valore, l'utilità o il normale funzionamento della nave o del suo equipaggiamento, a esclusione della normale usura.

Emendamento 20

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

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.";

Emendamento 21

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 c), d) ed e), non è considerato una violazione da parte della società, del comandante o dell'equipaggio se **si tratta della conseguenza diretta di una causa di forza maggiore. Detto scarico è giustificato soltanto se vengono fornite prove inconfutabili o se** sono soddisfatte **tutte** le condizioni seguenti:

Motivazione

Ad esempio possono verificarsi incidenti di navigazione imprevisti, collisioni con altre navi o incidenti che coinvolgono ostacoli sottomarini, come container o detriti sommersi, e che provocano danni all'equipaggiamento della nave, comportando scarichi inquinanti accidentali. In questi casi, la società della nave, il comandante o l'equipaggio possono essere esentati dalla responsabilità se sono in grado di dimostrare di avere adottato tutte le precauzioni ragionevoli per prevenire o ridurre al minimo lo scarico al momento dell'incidente.

Inoltre possono verificarsi condizioni climatiche estreme e impreviste, situazioni in cui sono necessarie risposte alle crisi o interventi di emergenza, ecc.

Emendamento 22

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 23

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 24

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Il paragrafo 1 non si applica se la società, il comandante o l'equipaggio responsabili dell'avaria hanno agito con l'intenzione di provocarla o incautamente e con la consapevolezza che l'avaria sarebbe probabilmente avvenuta.";

2. Il paragrafo 1 non si applica se la società, il comandante o l'equipaggio responsabili dell'avaria hanno agito con l'intenzione di provocarla ***per negligenza*** o incautamente e con la consapevolezza che l'avaria sarebbe probabilmente avvenuta. ***Ciò include agire contro le norme di sicurezza e le migliori prassi, e soprattutto ignorare gli avvertimenti, quando è dimostrato che i rischi sono stati assunti con piena consapevolezza del pericolo.***;

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 8 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Gli Stati membri sono invitati a

includere programmi di istruzione e formazione nel sistema di sanzioni, assicurandosi che gli operatori della pesca, i comandanti e gli equipaggi siano a conoscenza delle migliori prassi e dell'importanza della conformità.

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 2005/35/CE

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

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) il contenuto e la quantità dei rifiuti scaricati, come fattori aggravanti;

Motivazione

Gli Stati membri sono incoraggiati a commisurare le sanzioni al contenuto specifico dei rifiuti scaricati e a operare una distinzione tra le diverse categorie di rifiuti, applicando le sanzioni più rigorose allo scarico illecito di materiali che comportano un maggiore rischio ambientale.

Gli Stati membri dovrebbero creare categorie di sanzioni basate sul volume o sulla quantità di rifiuti scaricati. Agli scarichi più limitati dovrebbero essere applicate sanzioni inferiori, mentre gli scarichi più ampi o più significativi dovrebbero comportare sanzioni più rigorose.

Emendamento 27

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 8 quinquies – paragrafo 1 – lettera a ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a ter) la categoria di grandezza della nave;

Motivazione

Gli Stati membri sono incoraggiati a introdurre una struttura di sanzioni a più livelli, in virtù della quale le multe o le sanzioni aumentano in base alle dimensioni della nave. Per reati

analoghi, le navi più grandi potrebbero ricevere multe maggiori rispetto alle navi più piccole.

Emendamento 28

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 8 quinquies – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) i danni causati dallo scarico all'ambiente o alla salute umana;

Emendamento

c) i danni causati dallo scarico all'ambiente o alla salute umana, **la valutazione dell'impatto ambientale e il costo del risanamento ambientale;**

Motivazione

Gli Stati membri sono incoraggiati a valutare l'impatto ambientale del reato, tenendo conto di fattori quali la sensibilità dell'ecosistema locale e i potenziali danni alla fauna selvatica e alle aree costiere, e ad adeguare le sanzioni in base alla gravità dell'impatto ambientale, con particolare attenzione alla mitigazione e al ripristino degli ecosistemi colpiti.

Le sanzioni dovrebbero coprire le spese necessarie per rimediare al danno ambientale causato dallo scarico illecito, garantendo che chi inquina si assuma la responsabilità finanziaria degli sforzi di bonifica e risanamento.

Emendamento 29

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 2005/35/CE

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

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) le misure adottate dalla persona o dalla società responsabile per informare le autorità competenti o i superiori, nel caso si tratti del dipendente di un'azienda;

Motivazione

Gli Stati membri potrebbero prendere in considerazione una riduzione delle sanzioni per le persone che informano della violazione le autorità o, nel caso dei dipendenti, i loro supervisori, come modalità per bilanciare la responsabilità e la cooperazione, promuovendo

al contempo la responsabilità ambientale. Ciò potrebbe incoraggiare l'onestà, l'allocazione efficiente delle risorse e la tempestività degli sforzi di riparazione, garantendo al contempo la correttezza e l'equità del trattamento delle violazioni ambientali.

Emendamento 30

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 8 quinquies – paragrafo 1 – lettera h

Testo della Commissione

h) ***qualsiasi precedente violazione commessa*** dalla persona responsabile.

Emendamento

h) ***la quantità e la portata delle precedenti violazioni commesse*** dalla persona responsabile.

Motivazione

Gli Stati membri sono incoraggiati ad attuare un sistema che aumenti le sanzioni per i trasgressori recidivi. Ad esempio, per ogni successiva infrazione commessa dalla stessa nave, la sanzione potrebbe essere moltiplicata. È necessario definire soglie chiare legate al numero di reati ripetuti e specificare il moltiplicatore da applicare in ciascun caso. Gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione l'aumento esponenziale delle sanzioni per i trasgressori abituali al fine di creare un forte deterrente contro le violazioni persistenti.

Emendamento 31

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 32

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 13

Direttiva 2005/35/CE
Articolo 8 quinquies – paragrafo 1 – lettera h ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h ter) nelle zone interessate da attività di pesca significative, gli Stati membri sono invitati ad applicare meccanismi di monitoraggio potenziati e a prendere in considerazione sanzioni più severe e dissuasive per scoraggiare le violazioni.

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. Gli Stati membri tengono in considerazione gli obblighi derivanti da altri atti dell'Unione, come il regolamento (UE) n. 1224/2009 sul controllo della pesca, al momento di adempiere agli obblighi di cui al paragrafo 1.

Emendamento 34

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 35

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 14
Direttiva 2005/35/CE
Articolo 10 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Gli Stati membri e la Commissione cooperano condividendo informazioni sulle migliori pratiche, sulle azioni intraprese per prevenire la dispersione di rifiuti marini, compresi i rifiuti della pesca, sulle modalità per ridurre i rifiuti marini più comuni e il loro impatto sull'ambiente grazie a una progettazione maggiormente ecocompatibile, nonché sugli interventi efficaci messi in campo per recuperare i rifiuti marini già presenti in mare.

Emendamento 36

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

Testo della Commissione

Emendamento

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.";

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, ***nonché i rappresentanti delle comunità e delle associazioni di pescatori,*** 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 37

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 15
Direttiva 2005/35/CE
Articolo 10 bis – paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. *Inoltre gli Stati membri comunicano le misure adottate per prevenire la dispersione di rifiuti marini e per recuperarli, nonché le azioni intraprese per sostituire i materiali presenti negli attrezzi e nei prodotti utilizzati in mare, come i container e gli imballaggi in polistirene espanso, se del caso, tenendo in considerazione ulteriori obblighi di comunicazione sanciti da altri atti dell'Unione.*

Emendamento 38

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

1 bis. *Questa formazione comprende inoltre moduli relativi all'impatto ambientale dell'inquinamento marino, incentrati specificamente sulle conseguenze per le popolazioni ittiche, le zone riproduttive e i regimi migratori. Esperti del settore della pesca sono invitati a contribuire e a partecipare a queste sessioni di formazione per condividere conoscenze dirette e approfondimenti in materia di effetti dell'inquinamento sulle attività di pesca e sulla vita marina. La Commissione e gli Stati membri si impegnano a diffondere le informazioni e gli approfondimenti principali emersi nel corso di queste sessioni di formazione alle comunità di pescatori, assicurandosi che queste ultime siano ben informate e attrezzate per collaborare al conseguimento degli obiettivi sanciti dalla presente direttiva.*

Emendamento 39

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 10 quater – paragrafo 1

Testo della Commissione

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 nell'allegato II della presente direttiva.

Emendamento

1. Sulla base delle informazioni comunicate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 bis **e delle informazioni pertinenti ricevute a norma di altri atti dell'Unione, come il regolamento (CE) n. 1224/2009 sugli attrezzi da pesca perduti**, 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 nell'allegato II della presente direttiva.

Emendamento 40

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

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) 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 41

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 42

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 15

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 10 quinquies – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Gli Stati membri si assicurano che le persone che segnalano potenziali violazioni della presente direttiva non subiscano ricadute occupazionali, molestie, minacce o discriminazioni a causa della loro segnalazione. L'identità degli informatori è mantenuta riservata nella misura consentita dalla legge. Gli informatori non sono considerati responsabili per la loro segnalazione, a condizione che sia fatta in buona fede e senza malevolenza.

Emendamento 43

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) le informazioni pertinenti raccolte a norma di altri atti dell'Unione, come il regolamento (CE) n. 1224/2009.

Emendamento 44

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 18

Direttiva 2005/35/CE

Articolo 12 bis – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Inoltre la Commissione raccoglie le informazioni trasmesse dagli Stati membri conformemente all'articolo 10 bis, paragrafo 2 bis, valuta l'eventuale necessità di ulteriori azioni a livello dell'UE e, ove necessario, presenta proposte a tal fine.

**ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE
DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI**

L'elenco in appresso è compilato sotto l'esclusiva responsabilità della relatrice. Nel corso dell'elaborazione del parere, fino alla sua approvazione in commissione, la relatrice ha ricevuto contributi dalle seguenti entità o persone:

Entità e/o persona
Nessun contributo

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Modifica della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, comprese sanzioni penali, per reati di inquinamento
Riferimenti	COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 10.7.2023
Parere espresso da Annuncio in Aula	PECH 10.7.2023
Relatore(trice) per parere Nomina	Cláudia Monteiro de Aguiar 12.9.2023
Esame in commissione	9.10.2023
Approvazione	9.11.2023
Esito della votazione finale	+: 21 -: 0 0: 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, François-Xavier Bellamy, Isabel Carvalhais, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Anja Hazekamp, Niclas Herbst, Jan Huitema, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Cláudia Monteiro de Aguiar, Elżbieta Rafalska, Lucia Vuolo
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Iskra Mihaylova

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

21	+
ECR	Ladislav Ilčić, Elżbieta Rafalska
NI	Marc Tarabella
PPE	François-Xavier Bellamy, Anja Haga, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Cláudia Monteiro de Aguiar, Lucia Vuolo, Theodoros Zagorakis
Renew	Asger Christensen, Jan Huitema, Iskra Mihaylova
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matic
The Left	Anja Hazekamp
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro

0	-

1	0
ID	France Jamet

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

Titolo	Modifica della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, comprese sanzioni penali, per reati di inquinamento			
Riferimenti	COM(2023)0273 – C9-0187/2023 – 2023/0171(COD)			
Presentazione della proposta al PE	1.6.2023			
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 10.7.2023			
Commissioni competenti per parere Annuncio in Aula	BUDG 10.7.2023	ENVI 10.7.2023	PECH 10.7.2023	JURI 10.7.2023
	LIBE 10.7.2023			
Pareri non espressi Decisione	BUDG 28.6.2023	ENVI 17.7.2023	JURI 18.9.2023	LIBE 29.6.2023
Relatori Nomina	Marian-Jean Marinescu 7.7.2023			
Esame in commissione	19.9.2023			
Approvazione	16.11.2023			
Esito della votazione finale	+: -: 0:	36 1 0		
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Magdalena Adamowicz, José Ramón Bauzá Díaz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski			
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Sara Cerdas, Leila Chaibi, Valter Flego, Ljudmila Novak, Marianne Vind			
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Daniel Freund, Gabriel Mato, Ana Miranda, Dennis Radtke, Michaela Šojdrová, Eugen Tomac			
Deposito	17.11.2023			

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

36	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Kosma Zlotowski
ID	Marco Campomenosi
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Lukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Gabriel Mato, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Michaela Šojdrová, Eugen Tomac, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Valter Flego, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Thomas Rudner, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Daniel Freund, Tilly Metz, Ana Miranda
1	-
ID	Philippe Olivier
0	0

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti