Parlamento europeo
2019-2024

Commissione per la pesca

2023/0171(COD)

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

PA_Legam

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/CE[1] 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 convezione 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 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

[1] GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11.

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	*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.	(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 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.	(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 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	*Emendamento*
(9) Le sanzioni previste dalla direttiva 2005/35/CE dovrebbero essere rafforzate garantendo un'applicazione coerente delle sanzioni amministrative in tutta l'Unione. Al fine di potenziare l'effetto deterrente delle sanzioni comminate per i reati di inquinamento provocato dalle navi, queste dovrebbero almeno assumere la forma di ammende imposte alla società della nave***, a meno*** che ***la società non possa dimostrare che il comandante della nave o*** uno o più membri dell'equipaggio***, nel caso in cui questi ultimi non agiscano sotto la responsabilità del comandante stesso, sono*** responsabili dello scarico. 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 Consiglio[25]. 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.	(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 Consiglio[25]. 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.	[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	[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).

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	*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. 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 Consiglio[26]. Per l'adozione di tali atti di esecuzione è opportuno far ricorso alla procedura d'esame.	(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 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 Consiglio[26]. 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	*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.	(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. ***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	*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	(13) Il servizio satellitare esistente "CleanSeaNet", che notifica alle autorità degli Stati membri i potenziali scarichi illegali, dovrebbe essere ulteriormente potenziato per includere informazioni sulle sostanze inquinanti aggiuntive che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2005/35/CE. Le informazioni relative agli scarichi potenziali o effettivi segnalati dagli Stati membri in conformità della direttiva 2005/35/CE e di altre banche

dati dell'Unione sulla sicurezza marittima, come il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi istituito dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[27] ("SafeSeaNet") e la banca dati sulle ispezioni istituita dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[28] ("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.

dati dell'Unione sulla sicurezza marittima, come il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi istituito dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[27] ("SafeSeaNet") e la banca dati sulle ispezioni istituita dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[28] ("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 ***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

[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).

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	*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.	(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. ***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	*Emendamento*
(15) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima ("EMSA"), istituita dal regolamento (UE) xxxx/xxxx[29], dovrebbe fornire alla Commissione il sostegno necessario per garantire l'attuazione della presente direttiva.	(15) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima ("EMSA"), istituita dal regolamento (UE) xxxx/xxxx[29], 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.	[29] GU L xxxx.

Emendamento 15

Proposta di direttiva
Considerando 18

Testo della Commissione	*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 Consiglio[30] 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	(18) Per sensibilizzare maggiormente il pubblico circa gli scarichi inquinanti delle navi**,** migliorare la protezione dell'ambiente***, contribuire al 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

dagli Stati membri, fatte salve le disposizioni della direttiva 2003/4/CE.

direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[30] 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 Consiglio[34] richiede agli Stati membri di conseguire un buono stato ecologico dell'ambiente marino, il quale comprende come descrittori qualitativi, tra l'altro, i	(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 Consiglio[34]

rifiuti marini e il rumore sottomarino delle navi. A tal proposito la direttiva (UE) 2023/xxxx[35] stabilisce i valori limite per il biossido di azoto (NO2) derivante dalle emissioni di ossidi di azoto (NOx). 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 SOx e NOx, 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 SOx e NOx 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 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.

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/xxxx[35] stabilisce i valori limite per il biossido di azoto (NO2) derivante dalle emissioni di ossidi di azoto (NOx). 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 SOx e NOx, 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,*** SOx e NOx 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 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.

Emendamento 17

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

Testo della Commissione	*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 e migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi.	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	*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;	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	*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 sono soddisfatte ***entrambe*** le condizioni seguenti:	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	*Emendamento*
c) i danni causati dallo scarico all'ambiente o alla salute umana;	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	*Emendamento*
h) ***qualsiasi precedente violazione commessa*** dalla persona responsabile.	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)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	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)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	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	*Emendamento*
1. Sulla base delle informazioni comunicate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 bis, la Commissione rende disponibile al pubblico una panoramica a livello dell'Unione regolarmente aggiornata sull'attuazione e sull'applicazione della presente direttiva. La panoramica comprende le informazioni elencate	1. Sulla base delle informazioni comunicate dagli Stati membri a norma dell'articolo 10 bis ***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

nell'allegato II della presente direttiva.	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	*Emendamento*
1. La Commissione sviluppa ***e*** mantiene un canale di segnalazione esterna online riservato per la ricezione delle segnalazioni, ai sensi della direttiva (UE) 2019/1937[40], su potenziali violazioni della presente direttiva e trasmette tali segnalazioni allo Stato membro o agli Stati membri interessati.	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) 2019/1937[40], 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	*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,	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.	***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 Matić
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