

**DIRETTIVA (UE) 2019/883 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 17 aprile 2019****relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La politica marittima dell'Unione mira a conseguire un elevato livello di sicurezza e protezione dell'ambiente. Questo obiettivo si può raggiungere attraverso il rispetto delle convenzioni, dei codici e delle risoluzioni internazionali, mantenendo nel contempo la libertà di navigazione prevista dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare («UNCLOS»).
- (2) L'obiettivo di sviluppo sostenibile n. 14 delle Nazioni Unite richiama l'attenzione sulle minacce rappresentate dall'inquinamento marino e da quello da sostanze eutrofizzanti, dall'esaurimento delle risorse e dai cambiamenti climatici, tutte principalmente dovute alle azioni umane. Tali minacce esercitano un'ulteriore pressione sui sistemi ambientali quali la biodiversità e l'infrastruttura naturale, creando nel contempo problemi socioeconomici globali, compresi rischi per la salute e la sicurezza e rischi finanziari. L'Unione deve adoperarsi per proteggere le specie marine e sostenere le persone che dipendono dagli oceani in termini di occupazione, risorse o attività ricreative.
- (3) La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi («convenzione MARPOL») stabilisce i divieti generali relativi agli scarichi delle navi in mare, ma disciplina altresì le condizioni alle quali alcuni tipi di rifiuti possono essere scaricati nell'ambiente marino. La convenzione MARPOL prescrive che le parti contraenti garantiscano la fornitura di adeguati impianti portuali di raccolta.
- (4) L'Unione ha proseguito l'attuazione di alcune parti della convenzione MARPOL mediante la direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>, seguendo un approccio portuale. La direttiva 2000/59/CE mira a conciliare gli interessi del buon funzionamento del trasporto marittimo con la tutela dell'ambiente marino.
- (5) Negli ultimi vent'anni la convenzione MARPOL e i relativi allegati sono stati oggetto di importanti modifiche che hanno posto in essere norme e divieti più severi per gli scarichi in mare dei rifiuti delle navi.
- (6) L'allegato VI della convenzione MARPOL ha introdotto norme relative allo scarico di nuove categorie di rifiuti, in particolare i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico, costituiti da fanghi e acque di lavaggio. Tali categorie di rifiuti dovrebbero essere incluse nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

<sup>(1)</sup> GU C 283 del 10.8.2018, pag. 61.

<sup>(2)</sup> GU C 461 del 21.12.2018, pag. 220.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 13 marzo 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 9 aprile 2019.

<sup>(4)</sup> Direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico (GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81).

- (7) Gli Stati membri dovrebbero continuare ad adoperarsi a livello dell'Organizzazione marittima internazionale («IMO») per giungere a una considerazione complessiva dell'impatto ambientale generato dagli scarichi delle acque reflue degli scrubber a circuito aperto, comprese misure per contrastare potenziali impatti.
- (8) È opportuno incoraggiare gli Stati membri ad adottare misure appropriate, conformemente alla direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup>, compresi divieti di scarico delle acque reflue degli scrubber a circuito aperto e di taluni residui del carico nelle rispettive acque territoriali.
- (9) Il 1° marzo 2018 l'IMO ha adottato la guida consolidata rivista per i gestori e gli utenti degli impianti portuali di raccolta (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1) («guida consolidata IMO»), che comprende formati standard per la notifica dei rifiuti, per la ricezione di conferimento dei rifiuti e per la segnalazione di presunte inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta, nonché i requisiti di segnalazione degli impianti di raccolta dei rifiuti.
- (10) Nonostante tali sviluppi normativi, gli scarichi dei rifiuti in mare continuano a verificarsi, comportando costi ambientali, sociali ed economici significativi. Ciò è dovuto a una combinazione di fattori, tra cui l'assenza in alcuni porti di impianti portuali di raccolta adeguati, un'applicazione spesso insufficiente della normativa e la mancanza di incentivi al conferimento dei rifiuti a terra.
- (11) La direttiva 2000/59/CE ha contribuito ad aumentare il volume dei rifiuti conferiti agli impianti portuali di raccolta, assicurando tra l'altro che le navi contribuiscano ai costi di tali impianti, indipendentemente dal loro effettivo utilizzo, svolgendo in tal modo un ruolo determinante nella riduzione degli scarichi in mare, come evidenziato nella valutazione della suddetta direttiva effettuata nel quadro del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione («valutazione REFIT»).
- (12) La valutazione REFIT ha dimostrato inoltre che la direttiva 2000/59/CE non è stata pienamente efficace a causa di incoerenze con il quadro della convenzione MARPOL. Gli Stati membri hanno altresì elaborato interpretazioni diverse dei concetti essenziali di tale direttiva, quali l'adeguatezza degli impianti, la notifica anticipata dei rifiuti, l'obbligo di conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta e le esenzioni per le navi in servizio di linea. La valutazione REFIT ha evidenziato la necessità di una maggiore armonizzazione di tali concetti e del pieno allineamento con la convenzione MARPOL, al fine di evitare inutili oneri amministrativi sia per i porti sia per gli utenti degli stessi.
- (13) Al fine di allineare la direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup> alle pertinenti disposizioni della convenzione MARPOL relative alle norme in materia di scarico, la Commissione dovrebbe valutare l'opportunità di rivedere la suddetta direttiva, in particolare mediante un'estensione del suo ambito di applicazione.
- (14) La politica marittima dell'Unione dovrebbe mirare a conseguire un elevato livello di protezione dell'ambiente marino, tenendo conto della diversità delle zone marittime dell'Unione. Tale politica dovrebbe fondarsi sui principi di prevenzione, eliminazione alla fonte dei danni causati all'ambiente marino, nonché sul principio «chi inquina paga».
- (15) La presente direttiva dovrebbe essere fondamentale per l'applicazione dei principali fondamenti normativi in campo ambientale nel contesto dei porti e della gestione dei rifiuti delle navi. In particolare, sono adeguati strumenti le direttive 2008/56/CE <sup>(7)</sup> e 2008/98/CE <sup>(8)</sup>.
- (16) La direttiva 2008/98/CE stabilisce i principi più importanti per la gestione dei rifiuti, compresi il principio «chi inquina paga» e la gerarchia dei rifiuti, che privilegia il riutilizzo e il riciclaggio rispetto ad altre forme di recupero e smaltimento e richiede l'istituzione di sistemi per la raccolta differenziata dei rifiuti. Inoltre, il concetto di responsabilità estesa del produttore è un principio guida del diritto dell'Unione in materia di rifiuti, in base al quale i produttori sono responsabili degli impatti ambientali dei loro prodotti per tutto il loro ciclo di vita. Tali obblighi si applicano anche alla gestione dei rifiuti delle navi.

<sup>(5)</sup> Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque (GU L 327 del 22.12.2000, pag. 1).

<sup>(6)</sup> Direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11).

<sup>(7)</sup> 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).

<sup>(8)</sup> Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

- (17) La raccolta differenziata dei rifiuti delle navi, compresi le reti da pesca in disuso, è necessaria per garantirne un ulteriore recupero per consentire che siano preparati per il riutilizzo o il riciclaggio nella catena di gestione dei rifiuti a valle e per evitare che provochino danni agli animali e agli ambienti marini. I rifiuti spesso sono separati a bordo delle navi in conformità delle norme e degli standard internazionale e il diritto dell'Unione dovrebbe garantire che gli sforzi per separare i rifiuti a bordo non siano pregiudicati dalla mancanza di organizzazione per la raccolta differenziata a terra.
- (18) Ogni anno un ingente quantitativo di plastica finisce nei mari e negli oceani nell'Unione. Sebbene, in gran parte delle zone marittime, la maggior parte dei rifiuti marini è generata da attività a terra, anche il trasporto marittimo, compresi i settori della pesca e della navigazione da diporto, contribuisce in misura importante, scaricando rifiuti quali plastiche e reti da pesca in disuso, che finiscono direttamente in mare.
- (19) La direttiva 2008/98/CE invita gli Stati membri a fermare la produzione di rifiuti marini come contributo all'obiettivo di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite di prevenire e ridurre in modo significativo l'inquinamento marino di tutti i tipi.
- (20) La comunicazione della Commissione del 2 dicembre 2015, dal titolo «L'anello mancante — Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare», aveva riconosciuto, in tale contesto, il ruolo specifico della direttiva 2000/59/CE, garantendo la disponibilità di impianti adeguati per la raccolta dei rifiuti solidi e provvedendo al giusto livello di incentivi e di misure esecutive per il conferimento dei rifiuti agli impianti a terra.
- (21) Gli impianti in mare costituiscono una delle fonti di inquinamento marino. Per tale ragione gli Stati membri dovrebbero adottare, ove opportuno, misure sul conferimento dei rifiuti da impianti in mare battenti la loro bandiera o che operano nelle loro acque o entrambi, nonché assicurare il rispetto rigoroso delle norme previste dalla convenzione MARPOL in materia di scarico, applicabili agli impianti in mare.
- (22) I rifiuti, in particolare quelli da materie plastiche, provenienti dai fiumi, compresi gli scarichi delle navi adibite alla navigazione interna, sono fra i principali responsabili dell'inquinamento marino. Dette navi dovrebbero pertanto essere soggette a norme rigorose in materia di scarico e conferimento. Oggi, tali norme sono stabilite dalla commissione fluviale pertinente. Ai porti di navigazione interna si applica tuttavia il diritto dell'Unione in materia di rifiuti. Per proseguire gli sforzi tesi ad armonizzare il quadro normativo delle vie navigabili interne dell'Unione, la Commissione è invitata a considerare un regime europeo di norme in materia di scarico e conferimento applicabili alle navi adibite alla navigazione interna, che tenga conto della convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna del 9 settembre 1996.
- (23) Ai sensi del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio<sup>(9)</sup>, i pescherecci battenti la bandiera di uno Stato membro dispongono a bordo delle attrezzature per il recupero delle reti da pesca perdute. Se le reti da pesca sono state perdute, il comandante del peschereccio deve cercare di recuperarle quanto prima possibile. Se le reti da pesca non possono essere recuperate, entro 24 ore il comandante del peschereccio deve informare le autorità del proprio Stato membro di bandiera. Lo Stato membro di bandiera deve informare a sua volta l'autorità competente dello Stato membro costiero. Le informazioni includono il numero d'identificazione esterno e il nome del peschereccio, il tipo di reti da pesca perdute e il luogo della perdita, nonché le misure messe in atto per recuperarle. I pescherecci di lunghezza inferiore a 12 metri possono essere esentati. Ai sensi della proposta di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, la segnalazione da parte dei pescherecci deve avvenire mediante un giornale di bordo elettronico e gli Stati membri sono tenuti a raccogliere e registrare le informazioni sulle reti da pesca perdute e a fornirle alla Commissione su richiesta. Anche le informazioni raccolte e disponibili nelle ricevute di conferimento dei rifiuti accidentalmente pescati in linea con la presente direttiva potrebbero essere comunicate in questa maniera.
- (24) Conformemente alla convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi, che è stata adottata dall'IMO il 13 febbraio 2004 ed è entrata in vigore l'8 settembre 2017, tutte le navi sono obbligate a eseguire le procedure di gestione delle acque di zavorra conformemente alle norme dell'IMO, mentre i porti e i terminali designati per la pulizia e la riparazione delle cisterne di zavorra devono fornire impianti adeguati per la raccolta dei sedimenti.

<sup>(9)</sup> Regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo unionale per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 847/96, (CE) n. 2371/2002, (CE) n. 811/2004, (CE) n. 768/2005, (CE) n. 2115/2005, (CE) n. 2166/2005, (CE) n. 388/2006, (CE) n. 509/2007, (CE) n. 676/2007, (CE) n. 1098/2007, (CE) n. 1300/2008, (CE) n. 1342/2008 e che abroga i regolamenti (CEE) n. 2847/93, (CE) n. 1627/94 e (CE) n. 1966/2006 (GU L 343 del 22.12.2009, pag. 1).

- (25) Gli impianti portuali di raccolta sono considerati adeguati se sono in grado di rispondere alle esigenze delle navi che utilizzano abitualmente il porto, senza causare loro ingiustificati ritardi, come specificato anche nella guida consolidata IMO e nelle linee guida IMO per garantire l'adeguatezza degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti (risoluzione MEPC.83(44)). L'adeguatezza si riferisce sia alle condizioni operative dell'impianto in considerazione delle esigenze degli utenti, sia alla gestione ambientale degli impianti in conformità del diritto dell'Unione in materia di rifiuti. In taluni casi potrebbe essere difficile valutare se un impianto portuale di raccolta situato al di fuori dell'Unione rispetta tale norma.
- (26) Il regolamento (CE) n. 1069/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(10)</sup> prescrive lo smaltimento in una discarica autorizzata mediante incenerimento o interrimento dei rifiuti di cucina e ristorazione provenienti da mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali, compresi i rifiuti delle navi che fanno scalo nei porti dell'Unione i quali siano stati potenzialmente in contatto a bordo con sottoprodotti di origine animale. Affinché tale prescrizione non limiti la preparazione al riutilizzo e riciclaggio dei rifiuti delle navi, è opportuno adoperarsi, conformemente alla guida consolidata IMO, per separare meglio i rifiuti in modo da evitare potenziali contaminazioni, per esempio dei rifiuti di imballaggio.
- (27) Come stabilito nel regolamento (CE) n. 1069/2009, in combinato disposto con il regolamento (UE) n. 142/2011 della Commissione <sup>(11)</sup>, i viaggi intra-Unione non sono considerati tragitti internazionali e i rifiuti di cucina e ristorazione generati durante tali viaggi non devono essere inceneriti. Ai sensi della legislazione marittima internazionale [convenzione MARPOL e convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS)], i suddetti viaggi intra-Unione sono tuttavia assimilati ai viaggi internazionali. Al fine di garantire la coerenza del diritto dell'Unione, è opportuno attenersi alle definizioni del regolamento (CE) n. 1069/2009 allorché sono definiti, nella presente direttiva, in combinato disposto con il regolamento (UE) n. 142/2011, l'ambito di applicazione e il trattamento dei rifiuti di cucina e ristorazione provenienti da mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali.
- (28) Al fine di garantire l'adeguatezza degli impianti portuali di raccolta, è essenziale sviluppare, attuare e riesaminare il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, previa consultazione di tutte le parti interessate. Per motivi pratici e organizzativi, i porti limitrofi nella stessa regione geografica potrebbero sviluppare un piano comune, che comprenda la disponibilità di impianti portuali di raccolta in ciascuno dei porti interessati dal piano, fornendo nel contempo un quadro amministrativo comune.
- (29) Per i piccoli porti non commerciali può rivelarsi difficile adottare e monitorare i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti, per esempio le aree di ormeggio e i porti turistici, che sono interessati da un traffico poco frequente, caratterizzato solo da imbarcazioni da diporto, o che è utilizzato solo per una parte dell'anno. I rifiuti prodotti da questi piccoli porti sono solitamente gestiti dal sistema di gestione dei rifiuti urbani, in conformità dei principi della direttiva 2008/98/CE. Al fine di non sovraccaricare gli enti locali e agevolare la gestione dei rifiuti in detti piccoli porti, dovrebbe essere sufficiente includere i rifiuti prodotti da tali porti nel flusso di rifiuti urbani e gestirli di conseguenza, richiedendo altresì che i porti mettano a disposizione dei loro utenti informazioni relative alla raccolta dei rifiuti e che i porti esentati siano inseriti in un sistema elettronico per consentire un livello minimo di monitoraggio.
- (30) Per affrontare il problema dei rifiuti marini in modo efficace, è fondamentale fornire il giusto livello di incentivi per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta, in particolare i rifiuti di cui all'allegato V della convenzione MARPOL («allegato V della MARPOL sui rifiuti»). Ciò può essere conseguito attraverso un sistema di recupero dei costi che comporti l'applicazione di una tariffa indiretta. Tale tariffa indiretta dovrebbe essere dovuta indipendentemente dal conferimento dei rifiuti e autorizzare il conferimento dei rifiuti senza aggiungere ulteriori oneri diretti. Dovrebbero essere soggetti all'imposta indiretta anche i settori della pesca e della navigazione da diporto, dato il loro contributo alla produzione di rifiuti marini. Tuttavia, qualora una nave conferisca un quantitativo eccessivo di rifiuti di cui all'allegato V della convenzione MARPOL, in particolare i rifiuti operativi, che superi la massima capacità di stoccaggio dedicata così come menzionata nel modulo di notifica anticipata per il conferimento dei rifiuti, dovrebbe essere possibile addebitare una tariffa diretta supplementare al fine di garantire che i costi relativi al ricevimento di tale quantitativo in eccesso di rifiuti non costituiscano un onere sproporzionato per il sistema di recupero dei costi del porto. Questo anche nel caso in cui la capacità di stoccaggio dedicata dichiarata è sproporzionata o irragionevole.

<sup>(10)</sup> Regolamento (CE) n. 1069/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale e ai prodotti derivati non destinati al consumo umano e che abroga il regolamento (CE) n. 1774/2002 (regolamento sui sottoprodotti di origine animale) (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 1).

<sup>(11)</sup> Regolamento (UE) n. 142/2011 della Commissione, del 25 febbraio 2011, recante disposizioni di applicazione del regolamento (CE) n. 1069/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale e ai prodotti derivati non destinati al consumo umano, e della direttiva 97/78/CE del Consiglio per quanto riguarda taluni campioni e articoli non sottoposti a controlli veterinari alla frontiera (GU L 54 del 26.2.2011, pag. 1).

- (31) In taluni Stati membri sono stati istituiti regimi per fornire un finanziamento alternativo dei costi per la raccolta e la gestione a terra dei rifiuti degli attrezzi da pesca o dei rifiuti accidentalmente pescati, compresi i cosiddetti «sistemi per la pesca dei rifiuti». Tali iniziative dovrebbero essere accolte con favore ed è opportuno incoraggiare gli Stati membri a integrare i sistemi di recupero dei costi istituiti a norma della presente direttiva con i sistemi per la pesca dei rifiuti per coprire i costi dei rifiuti pescati passivamente. È quindi opportuno che tali sistemi di recupero dei costi, che si basano sull'applicazione di una tariffa indiretta del 100 % per i rifiuti di cui all'allegato V della MARPOL, esclusi i residui del carico, non creino un disincentivo alla partecipazione delle comunità dei porti di pesca ai regimi esistenti di conferimento dei rifiuti accidentalmente pescati.
- (32) Una nave dovrebbe beneficiare di tariffe ridotte qualora sia progettata, attrezzata o utilizzata per ridurre al minimo i rifiuti, seguendo alcuni criteri che devono essere elaborati mediante competenze di esecuzione attribuite alla Commissione, in linea con le linee guida IMO per l'attuazione dell'allegato V della MARPOL e con le norme elaborate dall'Organizzazione internazionale per la standardizzazione. La riduzione e l'efficiente riciclaggio dei rifiuti si conseguono principalmente mediante l'efficace separazione dei rifiuti a bordo, in linea con le suddette linee guida e norme.
- (33) Data la tipologia di traffico, caratterizzato da scali frequenti, il trasporto marittimo a corto raggio sostiene costi notevoli nell'ambito dell'attuale regime per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta, poiché deve corrispondere una tariffa per ogni singolo scalo effettuato. Al tempo stesso, il traffico non è sufficientemente pianificato e regolare tale da poter usufruire di un'esenzione dal pagamento e dal conferimento dei rifiuti per questi motivi. Al fine di ridurre gli oneri finanziari a carico del settore, dovrebbero essere applicate tariffe ridotte alle navi in base al tipo di traffico cui sono adibite.
- (34) I residui del carico restano di proprietà del proprietario delle merci anche successivamente al loro scarico presso il terminal e possono avere un valore economico. Per questo motivo i residui del carico non dovrebbero essere inclusi nei sistemi di recupero dei costi e nell'applicazione della tariffa indiretta. Gli oneri per il conferimento dei residui del carico dovrebbero essere pagati dall'utente dell'impianto di raccolta del porto, così come indicato nelle convenzioni contrattuali tra le parti interessate o in altre convenzioni locali. I residui del carico comprendono inoltre i resti di carichi oleosi o di carichi liquidi nocivi dopo le operazioni di pulizia, a cui si applicano le norme in materia di scarico di cui agli allegati I e II della convenzione MARPOL e che, a determinate condizioni specificate in detti allegati, non occorre conferire nel porto al fine di evitare costi operativi inutili per le navi e la congestione dei porti.
- (35) È opportuno che gli Stati membri incoraggino il conferimento dei residui delle acque di lavaggio delle cisterne contenenti sostanze galleggianti persistenti a viscosità elevata, eventualmente mediante incentivi finanziari adeguati.
- (36) Il regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(12)</sup> considera la fornitura di impianti portuali di raccolta come un servizio compreso nel suo ambito di applicazione. Esso prevede norme sulla trasparenza del sistema di tariffazione applicato per l'uso dei servizi portuali, sulla consultazione degli utenti dei porti e sulla gestione delle procedure di reclamo. La presente direttiva va oltre il quadro fornito da tale regolamento e fornisce maggiori dettagli per la predisposizione e il funzionamento dei sistemi di recupero dei costi per gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti delle navi e per la trasparenza della struttura dei costi.
- (37) Oltre a fornire incentivi per il conferimento di rifiuti, è essenziale prevedere un'applicazione efficace dell'obbligo di conferimento, che dovrebbe seguire un approccio basato sul rischio per il quale è opportuno stabilire un meccanismo unionale di selezione che privilegia il rischio.
- (38) Uno dei principali ostacoli all'applicazione efficace dell'obbligo di conferimento è costituito dalla diversa interpretazione e attuazione da parte degli Stati membri della deroga basata sulla sufficiente capacità di stoccaggio. Al fine di evitare che l'applicazione di tale deroga comprometta l'obiettivo principale della presente direttiva, la sufficiente capacità di stoccaggio dovrebbe essere ulteriormente precisata, in particolare rispetto al successivo porto di scalo, e dovrebbe essere determinata in modo armonizzato, in base a una metodologia e a criteri comuni. Nei casi in cui è difficile stabilire se sono disponibili impianti portuali di raccolta adeguati nei porti al di fuori dell'Unione, è essenziale che l'autorità competente valuti attentamente l'applicazione della deroga.

<sup>(12)</sup> Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (GUL 57 del 3.3.2017, pag. 1).

- (39) È necessaria un'ulteriore armonizzazione del regime delle esenzioni per le navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari, e in particolare occorre chiarire i termini e le condizioni che disciplinano tali esenzioni. La valutazione REFIT e la valutazione d'impatto hanno messo in luce che la mancanza di armonizzazione delle condizioni e dell'applicazione delle esenzioni ha provocato oneri amministrativi inutili per le navi e i porti.
- (40) Il monitoraggio e l'applicazione dovrebbero essere facilitati mediante un sistema basato sulla comunicazione e sullo scambio di informazioni per via elettronica. A tal fine il sistema informativo e di monitoraggio esistente, istituito a norma della direttiva 2000/59/CE, dovrebbe essere ulteriormente sviluppato e dovrebbe continuare a essere utilizzato sulla base di sistemi di dati elettronici esistenti, in particolare il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet), istituito dalla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(13)</sup>, e la banca dati sulle ispezioni, istituita dalla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(14)</sup> (THETIS). Tale sistema dovrebbe altresì includere le informazioni sugli impianti portuali di raccolta disponibili nei diversi porti.
- (41) La direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(15)</sup> semplifica e armonizza le procedure amministrative applicate al trasporto marittimo attraverso l'uso più generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità delle segnalazioni. La dichiarazione di La Valletta sulle priorità per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2020, approvata dal Consiglio nelle sue conclusioni dell'8 giugno 2017, ha invitato la Commissione a proporre un seguito adeguato alla revisione di detta direttiva. Una consultazione pubblica sulle formalità di segnalazione delle navi è stata svolta dalla Commissione dal 25 ottobre 2017 al 18 gennaio 2018. Il 17 maggio 2018 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di regolamento che istituisce un'interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE.
- (42) La convenzione MARPOL impone alle parti contraenti di mantenere aggiornate le informazioni sui loro impianti portuali di raccolta e di comunicarle all'IMO. A tal fine l'IMO ha istituito una banca dati sugli impianti portuali di raccolta dei rifiuti nel proprio sistema integrato globale di informazione sul traffico marittimo («GISIS»).
- (43) Nella sua guida consolidata IMO, l'IMO prevede la segnalazione delle presunte inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta. Secondo tale procedura, una nave dovrebbe segnalare tali inadeguatezze all'amministrazione dello Stato di bandiera, che a sua volta ne deve informare l'IMO e lo Stato di approdo. Lo Stato di approdo dovrebbe esaminare la segnalazione e rispondere adeguatamente, informando l'IMO e lo Stato di bandiera. La segnalazione diretta di tali informazioni sulle presunte inadeguatezze al sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione previsto dalla presente direttiva consentirebbe la successiva trasmissione delle suddette informazioni al sistema GISIS, dispensando gli Stati membri, in qualità di Stati di bandiera e di approdo, dall'obbligo di segnalazione all'IMO.
- (44) Il sottogruppo sugli impianti portuali di raccolta, 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. Dato che tale sottogruppo ha fornito preziosi orientamenti e consulenze alla Commissione, sarebbe auspicabile costituire un analogo gruppo di esperti con il mandato di scambiare esperienze in merito all'attuazione della presente direttiva.
- (45) È importante che le eventuali sanzioni previste dagli Stati membri siano applicate correttamente e siano effettive, proporzionate e dissuasive.
- (46) Le buone condizioni di lavoro per il personale portuale che lavora negli impianti portuali di raccolta sono di fondamentale importanza per rendere il settore marittimo sicuro, efficiente e socialmente responsabile, in grado di attirare lavoratori qualificati e garantire condizioni paritarie in tutta Europa. La formazione iniziale e periodica del personale è essenziale per garantire la qualità dei servizi e la protezione dei lavoratori. Le autorità portuali e degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti dovrebbero provvedere affinché tutto il personale riceva la formazione necessaria ad acquisire le conoscenze essenziali per lo svolgimento delle proprie funzioni, con particolare attenzione per gli aspetti di salute e di sicurezza connessi alle attività che prevedono l'utilizzo di materiali pericolosi, e affinché i requisiti di formazione siano periodicamente aggiornati per rispondere alle sfide dell'innovazione tecnologica.

<sup>(13)</sup> Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10).

<sup>(14)</sup> Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

<sup>(15)</sup> Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).

- (47) Le competenze conferite alla Commissione per attuare la direttiva 2000/59/CE dovrebbero essere aggiornate in conformità del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).
- (48) È opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla modifica degli allegati della presente direttiva e dei riferimenti agli strumenti internazionali nella misura necessaria per renderli conformi al diritto dell'Unione o per tener conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare a livello dell'IMO; modificando gli allegati della presente direttiva quando ciò è necessario per migliorare le disposizioni di attuazione e controllo da esso stabilite, in particolare in relazione alla notifica e al conferimento dei rifiuti efficaci e alla corretta applicazione delle esenzioni; nonché, in circostanze eccezionali, ove debitamente giustificato da un'appropriate analisi da parte della Commissione e al fine di evitare una minaccia grave e inaccettabile per l'ambiente marino, modificando la presente direttiva nella misura necessaria per evitare tale minaccia, allo scopo di evitare, se necessario, che si applichino modifiche di tali strumenti internazionali ai fini della presente direttiva. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti e che tali consultazioni siano svolte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 <sup>(16)</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (49) Al fine di fornire i metodi per il calcolo della sufficiente capacità di stoccaggio dedicata; per sviluppare criteri comuni per riconoscere, ai fini della concessione di una tariffa ridotta sui rifiuti delle navi, che la progettazione, le attrezzature e il funzionamento della nave dimostrano che essa produce minori quantità di rifiuti e siano gestiti in modo sostenibile e compatibile con l'ambiente; per definire le metodologie sui dati di monitoraggio sul volume e sulla quantità di rifiuti accidentalmente pescati e il formato delle relazioni; per definire nel dettaglio gli elementi del meccanismo unionale basato sul rischio, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(17)</sup>.
- (50) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire la protezione dell'ambiente marino dagli scarichi di rifiuti in mare, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata dell'azione, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (51) L'Unione è caratterizzata da differenze regionali a livello di porti, come dimostra anche la valutazione dell'impatto territoriale eseguita dalla Commissione. I porti differiscono in base all'ubicazione geografica, alle dimensioni, all'assetto amministrativo e proprietario e sono caratterizzati dal tipo di navi che vi fanno scalo abitualmente. I sistemi di gestione dei rifiuti riflettono inoltre le differenze a livello comunale e dell'infrastruttura di gestione dei rifiuti a valle.
- (52) L'articolo 349 TFUE impone di tener conto delle caratteristiche specifiche delle regioni ultraperiferiche dell'Unione, segnatamente la Guadalupa, la Guyana francese, la Martinica, Mayotte, la Riunione, Saint Martin, le Azzorre, Madera e le isole Canarie. Per garantire l'adeguatezza e la disponibilità degli impianti portuali di raccolta, potrebbe essere opportuno che gli Stati membri adottino azioni a supporto degli operatori o delle autorità portuali delle suddette regioni dell'Unione per far fronte agli effetti degli svantaggi permanenti di cui a detto articolo. Tali azioni messe a disposizione dagli Stati membri in tale contesto sono esenti dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE se, al momento della concessione, soddisfano le condizioni previste dal regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione <sup>(18)</sup>, adottato ai sensi del regolamento (CE) n. 994/98 del Consiglio <sup>(19)</sup>.
- (53) È pertanto opportuno abrogare la direttiva 2000/59/CE,

<sup>(16)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

<sup>(17)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

<sup>(18)</sup> Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

<sup>(19)</sup> Regolamento (CE) n. 994/98 del Consiglio, del 7 maggio 1998, sull'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a determinate categorie di aiuti di stato orizzontali (GU L 142 del 14.5.1998, pag. 1).

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

## Sezione 1

### Disposizioni generali

#### Articolo 1

##### Oggetto

La presente direttiva ha l'obiettivo di proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano porti situati nel territorio dell'Unione e di garantire nel contempo il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento degli stessi presso tali impianti.

#### Articolo 2

##### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «nave»: un'imbarcazione di qualsiasi tipo che opera nell'ambiente marino, compresi i pescherecci, le imbarcazioni da diporto, gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili e le imbarcazioni galleggianti;
- 2) «convenzione MARPOL»: la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, nella versione aggiornata;
- 3) «rifiuti delle navi»: tutti i rifiuti, compresi i residui del carico, prodotti durante le operazioni di servizio di una nave o durante le operazioni di carico, scarico e pulizia, e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, II, IV, V e VI della convenzione MARPOL, nonché i rifiuti accidentalmente pescati;
- 4) «rifiuti accidentalmente pescati»: rifiuti raccolti dalle reti durante le operazioni di pesca;
- 5) «residui del carico»: i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo, che rimangono sul ponte, nella stiva o nelle cisterne dopo le operazioni di carico e scarico, comprese le eccedenze di carico e scarico e le fuoriuscite, siano essi umidi, secchi o trascinati dalle acque di lavaggio, a eccezione delle polveri del carico che rimangono sul ponte dopo che questo è stato spazzato o della polvere sulle superfici esterne della nave;
- 6) «impianto portuale di raccolta»: qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile che sia in grado di fornire il servizio di raccolta dei rifiuti delle navi;
- 7) «peschereccio»: qualsiasi nave equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura di pesce o di altre risorse marine viventi;
- 8) «imbarcazione da diporto»: una nave di qualsiasi tipo, con scafo di lunghezza pari o superiore a 2,5 metri, indipendentemente dal mezzo di propulsione, destinata all'utilizzo per finalità sportive o ricreative e non impegnata in attività commerciali;
- 9) «porto»: un luogo o un'area geografica cui siano state apportate migliorie e aggiunte attrezzature progettate principalmente per consentire l'attracco di navi, compresa la zona di ancoraggio all'interno della giurisdizione del porto;
- 10) «sufficiente capacità di stoccaggio»: lo spazio necessario a stoccare i rifiuti a bordo dal momento della partenza fino al successivo porto di scalo, compresi i rifiuti che saranno presumibilmente prodotti nel corso del viaggio;



- 11) «traffico di linea»: traffico effettuato in base a una lista pubblicata o pianificata di orari di partenza e di arrivo tra porti specificati o in occasione di traversate ricorrenti, secondo un orario riconosciuto;
- 12) «scali regolari»: viaggi ripetuti dalla stessa nave secondo uno schema costante tra porti individuati o una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi;
- 13) «scali frequenti»: scali effettuati da una nave nello stesso porto, che si verificano almeno una volta ogni due settimane;
- 14) «GISIS»: sistema globale integrato di informazione sul traffico marittimo istituito dall'IMO;
- 15) «trattamento»: operazioni di recupero o smaltimento, inclusa la preparazione prima del recupero o dello smaltimento;
- 16) «tariffa indiretta»: una tariffa pagata per i servizi svolti dagli impianti portuali di raccolta, indipendentemente dall'effettivo conferimento dei rifiuti da parte delle navi.

I «rifiuti delle navi» di cui al punto 3), sono considerati rifiuti ai sensi dell'articolo 3, punto 1), della direttiva 2008/98/CE.

#### Articolo 3

#### **Ambito di applicazione**

1. La presente direttiva si applica a:
  - a) tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano in un porto di uno Stato membro, a esclusione delle navi adibite a servizi portuali ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2017/352, e con l'eccezione delle navi militari da guerra, delle navi ausiliarie o di altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, al momento, solo per servizi statali a fini non commerciali;
  - b) tutti i porti degli Stati membri ove fanno abitualmente scalo le navi cui si applica la lettera a).

Ai fini della presente direttiva, e per evitare ingiustificati ritardi per le navi, gli Stati membri possono decidere di escludere dai loro porti la zona di ancoraggio ai fini dell'applicazione degli articoli 6, 7 e 8.

2. Gli Stati membri adottano misure per garantire che, ove ragionevolmente possibile, le navi escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva conferiscano i loro rifiuti in accordo con la presente direttiva.
3. Gli Stati membri privi di porti o di navi battenti bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, con l'eccezione degli obblighi di cui al terzo comma del presente paragrafo, possono derogare alle disposizioni della presente direttiva.

Gli Stati membri privi di porti che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare alle disposizioni della presente direttiva che riguardano soltanto i porti.

Gli Stati membri che intendono avvalersi delle deroghe di cui al presente paragrafo comunicano alla Commissione, entro il 28 giugno 2021, se le pertinenti condizioni sono state soddisfatte e, successivamente, informano la Commissione con cadenza annuale di ogni eventuale modifica ulteriore. Fino a quando gli Stati membri in questione non avranno recepito e attuato la presente direttiva, essi non possono avere porti che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva e non possono autorizzare navi, comprese le imbarcazioni che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva a battere la loro bandiera.

## Sezione 2

**Fornitura di impianti portuali di raccolta adeguati**

## Articolo 4

**Impianti portuali di raccolta**

1. Gli Stati membri mettono a disposizione impianti portuali di raccolta adeguati a rispondere alle esigenze delle navi che utilizzano abitualmente il porto, senza causare loro ingiustificati ritardi.
2. Gli Stati membri provvedono a che:
  - a) gli impianti portuali di raccolta dispongano della capacità di ricevere i tipi e i quantitativi di rifiuti delle navi che abitualmente utilizzano tale porto, tenendo conto:
    - i) delle esigenze operative degli utenti del porto;
    - ii) dell'ubicazione geografica e delle dimensioni di tale porto;
    - iii) della tipologia delle navi che vi fanno scalo; e
    - iv) delle esenzioni di cui all'articolo 9;
  - b) le formalità e le modalità operative relative all'utilizzo degli impianti portuali di raccolta siano semplici e rapide ed evitino ingiustificati ritardi alle navi;
  - c) le tariffe stabilite per il conferimento non creino un disincentivo all'uso degli impianti portuali di raccolta da parte delle navi; e
  - d) gli impianti portuali di raccolta provvedano a una gestione dei rifiuti delle navi ambientalmente compatibile, conformemente alla direttiva 2008/98/CE e ad altre pertinenti leggi nazionali e dell'Unione sui rifiuti.

Ai fini del primo comma, lettera d), gli Stati membri garantiscono la raccolta differenziata per facilitare il riutilizzo e il riciclaggio dei rifiuti delle navi, nei porti, come previsto nella normativa dell'Unione sui rifiuti, in particolare nella direttiva 2006/66/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(20)</sup>, nella direttiva 2008/98/CE e nella direttiva 2012/19/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(21)</sup>. Al fine di facilitare tale processo, gli impianti portuali di raccolta possono raccogliere le frazioni di rifiuti differenziate conformemente alle categorie di rifiuti stabilite nella convenzione MARPOL, tenendo conto delle sue linee guida.

Il primo comma, lettera d), si applica fatte salve le prescrizioni più rigorose imposte dal regolamento (CE) n. 1069/2009 per la gestione dei rifiuti di cucina e ristorazione derivanti da trasporti internazionali.

3. Gli Stati membri, in qualità di Stati di bandiera, si avvalgono dei moduli e delle procedure stabilite dall'IMO per notificare all'IMO e alle autorità dello Stato di approdo le presunte inadeguatezze degli impianti portuali di raccolta.

Gli Stati membri, in qualità di Stati di approdo, indagano su tutti i casi di presunta inadeguatezza segnalati e si avvalgono dei moduli e delle procedure stabilite dall'IMO per notificare l'esito dell'indagine all'IMO e allo Stato di bandiera che ha effettuato la segnalazione.

4. Le autorità portuali interessate o, in mancanza di queste, le autorità competenti provvedono affinché le operazioni di conferimento o raccolta dei rifiuti siano realizzate adottando misure di sicurezza sufficienti per evitare rischi sia per le persone che per l'ambiente nei porti disciplinati dalla presente direttiva.
5. Gli Stati membri garantiscono che tutte le parti coinvolte nel conferimento o nella raccolta dei rifiuti delle navi abbiano diritto al risarcimento del danno causato da ritardi ingiustificati.

<sup>(20)</sup> Direttiva 2006/66/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e che abroga la direttiva 91/157/CEE (testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 266 del 26.9.2006, pag. 1).

<sup>(21)</sup> Direttiva 2012/19/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2012, sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE) (GU L 197 del 24.7.2012, pag. 38).

## Articolo 5

**Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti**

1. Gli Stati membri garantiscono che per ciascun porto sia predisposto e attuato un adeguato piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, previa consultazione delle parti interessate, tra cui, in particolare, gli utenti del porto o i loro rappresentanti e, se del caso, le autorità locali competenti, gli operatori dell'impianto portuale di raccolta, le organizzazioni che attuano gli obblighi di responsabilità estesi del produttore e i rappresentanti della società civile. Tale consultazione dovrebbe avvenire sia durante la predisposizione del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti sia dopo la sua adozione, in particolare qualora siano stati attuati cambiamenti significativi per quanto riguarda le prescrizioni di cui agli articoli 4, 6 e 7.

Nell'allegato 1 figurano i criteri dettagliati per l'elaborazione del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti.

2. Gli Stati membri provvedono a comunicare agli operatori delle navi le seguenti informazioni riportate nei piani di raccolta e di gestione dei rifiuti in merito alla disponibilità di adeguati impianti di raccolta nei loro porti e come sono strutturati i costi, e a renderle disponibili al pubblico e facilmente accessibili in una lingua ufficiale dello Stato membro in cui si trova il porto e, se del caso, in una lingua usata internazionalmente:

- a) ubicazione degli impianti portuali di raccolta per ogni banchina di ormeggio e, ove opportuno, il loro orario di lavoro;
- b) elenco dei rifiuti delle navi abitualmente gestiti dal porto;
- c) elenco dei punti di contatto, degli operatori degli impianti portuali di raccolta e dei servizi offerti;
- d) descrizione delle procedure per il conferimento dei rifiuti;
- e) descrizione del sistema di recupero dei costi, inclusi sistemi e fondi di gestione dei rifiuti di cui all'allegato 4, se del caso.

Le informazioni di cui al primo comma del presente paragrafo sono rese disponibili anche per via elettronica e aggiornate nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13.

3. Ove necessario per motivi di efficienza, i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti possono essere elaborati congiuntamente da due o più porti limitrofi nella stessa regione geografica con l'adeguata partecipazione di ciascun porto, purché siano specificate per ogni singolo porto l'esigenza e la disponibilità degli impianti portuali di raccolta.

4. Gli Stati membri valutano e approvano il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti e garantiscono che si procederà a una nuova approvazione al termine di almeno cinque anni dalla precedente approvazione o nuova approvazione, e dopo che si siano verificati significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto. Tali cambiamenti possono comprendere modifiche strutturali del traffico diretto al porto, sviluppo di nuove infrastrutture, modifiche della domanda e della fornitura di impianti portuali di raccolta e nuove tecniche di trattamento a bordo.

Gli Stati membri controllano l'attuazione del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del porto. Se durante il periodo di cinque anni di cui al primo comma non si sono verificati cambiamenti significativi, la nuova approvazione può consistere in una convalida dei piani esistenti.

5. I piccoli porti non commerciali, che sono caratterizzati soltanto da un traffico sporadico o scarso di imbarcazioni da diporto, possono essere esentati dai paragrafi da 1 a 4 se i loro impianti portuali di raccolta sono integrati nel sistema di gestione dei rifiuti comunale e se gli Stati membri in cui tali porti sono situati garantiscono che le informazioni relative al sistema di gestione dei rifiuti siano messe a disposizione degli utenti dei porti stessi.

Gli Stati membri in cui tali porti sono situati ne comunicano il nome e l'ubicazione per via elettronica nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13.

## Sezione 3

**Conferimento dei rifiuti delle navi**

## Articolo 6

**Notifica anticipata dei rifiuti**

1. L'operatore, l'agente o il comandante di una nave che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE, diretto verso un porto dell'Unione, compila in modo autentico e accurato il modulo di cui all'allegato 2 della presente direttiva («notifica anticipata dei rifiuti») e trasmette tutte le informazioni in esso contenute all'autorità o all'organismo designato a tale scopo dallo Stato membro in cui è situato il porto:

- a) con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'arrivo se il porto di scalo è noto;
- b) non appena è noto il porto di scalo, qualora questa informazione sia disponibile a meno di 24 ore dall'arrivo; o
- c) al più tardi al momento della partenza dal porto precedente se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.

2. Le informazioni della notifica anticipata dei rifiuti sono riportate per via elettronica nel sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13 della presente direttiva, in conformità delle direttive 2002/59/CE e 2010/65/UE.

3. Le informazioni della notifica anticipata dei rifiuti sono disponibili a bordo, preferibilmente in formato elettronico, almeno fino al successivo porto di scalo e, su richiesta, sono messe a disposizione delle autorità competenti degli Stati membri.

4. Gli Stati membri provvedono a che le informazioni notificate a norma del presente articolo siano esaminate e condivise con le competenti autorità preposte all'applicazione senza incorrere in ritardi.

## Articolo 7

**Conferimento dei rifiuti delle navi**

1. Il comandante di una nave che approda in un porto dell'Unione, prima di lasciare tale porto, conferisce tutti i rifiuti presenti a bordo a un impianto portuale di raccolta tenendo in considerazione le pertinenti norme in materia di scarico previste dalla convenzione MARPOL.

2. Al momento del conferimento l'operatore dell'impianto portuale di raccolta o l'autorità del porto cui i rifiuti sono stati conferiti compila in modo autentico e accurato il modulo di cui all'allegato 3 («ricevuta di conferimento dei rifiuti») e fornisce, senza ingiustificati ritardi, la ricevuta di conferimento dei rifiuti al comandante della nave.

Le disposizioni di cui al primo comma non si applicano ai piccoli porti e senza personale o che sono ubicati in località remote, a condizione che lo Stato membro in cui sono situati tali porti abbia notificato il nome e l'ubicazione di detti porti per via elettronica nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13.

3. L'operatore, l'agente o il comandante di una nave che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE comunica per via elettronica, prima della partenza, o non appena riceve la ricevuta di conferimento dei rifiuti, le informazioni in essa riportate, nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13 della presente direttiva, in conformità delle direttive 2002/59/CE e 2010/65/UE.

Le informazioni della ricevuta di conferimento dei rifiuti sono disponibili a bordo per almeno due anni, ove opportuno insieme al registro degli idrocarburi, al registro dei carichi, al registro dei rifiuti solidi o al piano di gestione dei rifiuti solidi e, su richiesta, sono messe a disposizione delle autorità degli Stati membri.

4. Fatto salvo il paragrafo 1, una nave può procedere verso il successivo porto di scalo senza aver conferito i rifiuti se:

- a) dalle informazioni fornite conformemente agli allegati 2 e 3 risulta la presenza di una sufficiente capacità di stoccaggio dedicata a tutti i rifiuti che sono già stati accumulati e che saranno accumulati nel corso del viaggio previsto della nave fino al successivo porto di scalo; oppure
- b) dalle informazioni disponibili a bordo delle navi che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE risulta la presenza di una sufficiente capacità di stoccaggio dedicata a tutti i rifiuti che sono già stati accumulati e che saranno accumulati nel corso del viaggio previsto della nave fino al successivo porto di scalo; oppure
- c) la nave fa scalo nella zona di ancoraggio solo per meno di 24 ore o in condizioni meteorologiche avverse, a meno che tale zona sia stata esclusa ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, secondo comma.

Al fine di garantire l'uniformità per l'applicazione della deroga di cui alle lettere a) e b) del primo comma, la Commissione adotta atti di esecuzione al fine di definire i metodi da utilizzare per il calcolo della sufficiente capacità di stoccaggio dedicata. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

5. Uno Stato membro chiede alla nave di conferire, prima della partenza, tutti i propri rifiuti se:
  - a) sulla base delle informazioni disponibili, comprese le informazioni disponibili per via elettronica nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13 o nel GISIS, non può essere accertato che nel successivo porto di scalo siano disponibili adeguati impianti portuali per la raccolta; o
  - b) il successivo porto di scalo non è noto.
6. Il paragrafo 4 si applica fatte salve prescrizioni più rigorose a carico delle navi, adottate in base al diritto internazionale.

#### Articolo 8

##### Sistemi di recupero dei costi

1. Gli Stati membri assicurano che i costi degli impianti portuali per la raccolta e il trattamento dei rifiuti delle navi, diversi dai residui del carico, siano recuperati mediante la riscossione di tariffe a carico delle navi. Tali costi comprendono gli elementi di cui all'allegato 4.
2. I sistemi di recupero dei costi non costituiscono un incentivo per le navi a scaricare i loro rifiuti in mare. A tale scopo gli Stati membri applicano tutti i seguenti principi nell'elaborazione e nel funzionamento dei sistemi di recupero dei costi:
  - a) le navi pagano una tariffa indiretta, indipendentemente dal conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta;
  - b) la tariffa indiretta copre:
    - i) i costi amministrativi indiretti;
    - ii) una parte significativa dei costi operativi diretti, come stabilito nell'allegato 4, che rappresenta almeno il 30 % del totale dei costi diretti dell'effettivo conferimento dei rifiuti nell'anno precedente, con la possibilità di tenere conto anche dei costi relativi al volume di traffico previsto per l'anno successivo;
  - c) al fine di prevedere l'incentivo massimo per il conferimento dei rifiuti di cui all'allegato V della convenzione MARPOL, diversi dai residui del carico, per tali rifiuti non si impone alcuna tariffa diretta, allo scopo di garantire un diritto di conferimento senza ulteriori oneri basati sul volume dei rifiuti conferiti, eccetto qualora il volume superi la massima capacità di stoccaggio dedicata menzionata nel modulo di cui all'allegato 2 della presente direttiva; i rifiuti accidentalmente pescati rientrano in questo regime, incluso il diritto di conferimento;
  - d) per evitare che i costi della raccolta e del trattamento dei rifiuti accidentalmente pescati siano soltanto a carico degli utenti dei porti, ove opportuno gli Stati membri coprono tali costi con le entrate generate da sistemi di finanziamento alternativi, compresi sistemi di gestione dei rifiuti e finanziamenti unionali, nazionali o regionali disponibili;
  - e) per incoraggiare il conferimento dei residui delle acque di lavaggio delle cisterne contenenti sostanze galleggianti persistenti a viscosità elevata, gli Stati membri possono accordare adeguati incentivi finanziari;
  - f) la tariffa indiretta non include i costi dei rifiuti dei sistemi di depurazione dei gas di scarico, che sono recuperati in base ai tipi e ai quantitativi di rifiuti conferiti.
3. L'eventuale parte dei costi non coperta dalla tariffa indiretta è recuperata in base ai tipi e ai quantitativi di rifiuti effettivamente conferiti dalla nave.

4. Le tariffe possono essere differenziate sulla base dei seguenti elementi:

- a) la categoria, il tipo e le dimensioni della nave;
- b) la prestazione di servizi alle navi al di fuori del normale orario di lavoro nel porto; o
- c) la natura pericolosa dei rifiuti.

5. Le tariffe sono ridotte sulla base dei seguenti elementi:

- a) il tipo di commercio cui è adibita la nave, in particolare quando una nave è adibita al commercio marittimo a corto raggio;
- b) la progettazione, le attrezzature e il funzionamento della nave dimostrano che la nave produce minori quantità di rifiuti e li gestisce in modo ambientalmente sostenibile e compatibile.

Entro il 28 giugno 2020, la Commissione adotta atti di esecuzione volti a definire i criteri per stabilire che una nave osserva le prescrizioni di cui alla lettera b) del primo comma, in merito alla gestione dei rifiuti a bordo della nave. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

6. Al fine di garantire che le tariffe siano eque, trasparenti, facilmente identificabili e non discriminatorie e che rispecchino i costi degli impianti e dei servizi resi disponibili e, se del caso, utilizzati, l'importo delle tariffe e la base sulla quale sono state calcolate sono messi a disposizione degli utenti dei porti nei piani di raccolta e di gestione dei rifiuti in una lingua ufficiale dello Stato membro in cui è ubicato il porto e, se del caso, in una lingua usata internazionalmente.

7. Gli Stati membri provvedono alla raccolta dei dati di monitoraggio riguardanti il volume e la quantità dei rifiuti accidentalmente pescati e li trasmettono alla Commissione. Sulla base di tali dati di monitoraggio, la Commissione pubblica una relazione entro il 31 dicembre 2022 e successivamente con cadenza biennale.

La Commissione adotta atti di esecuzione per definire le metodologie sui dati di monitoraggio e il formato delle relazioni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

#### *Articolo 9*

#### **Esenzioni**

1. Gli Stati membri possono esentare una nave che fa scalo nei loro porti dagli obblighi di cui all'articolo 6, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8 («esenzione»), qualora vi siano prove sufficienti del rispetto delle seguenti condizioni:

- a) la nave svolge servizio di linea con scali frequenti e regolari;
- b) esiste un accordo che garantisce il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe in un porto lungo il tragitto della nave che:
  - i) è comprovato da un contratto firmato con un porto o con un'impresa di gestione dei rifiuti e da ricevute di conferimento dei rifiuti;
  - ii) è stato notificato a tutti i porti lungo la rotta della nave; e
  - iii) è stato accettato dal porto in cui hanno luogo il conferimento e il pagamento, che può essere un porto dell'Unione o un altro porto, nel quale, come stabilito sulla base delle informazioni comunicate per via elettronica in tale parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13 e nel GISIS, sono disponibili impianti adeguati;
- c) l'esenzione non incide negativamente sulla sicurezza marittima, sulla salute, sulle condizioni di vita e di lavoro a bordo o sull'ambiente marino.

2. Qualora sia concessa l'esenzione, lo Stato membro in cui è situato il porto rilascia un certificato di esenzione, in base al formato di cui all'allegato 5, che conferma che la nave rispetta le condizioni e gli obblighi necessari all'applicazione dell'esenzione stessa e ne attesta la durata.

3. Le informazioni di cui al certificato di esenzione sono riportate per via elettronica dagli Stati membri nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13.
4. Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e alla corretta applicazione degli accordi in essere relativi alle navi soggette a esenzioni che fanno scalo nei loro porti per il conferimento e il pagamento.
5. Fatta salva l'esenzione concessa, una nave non procede verso il successivo porto di scalo se è presente un'insufficiente capacità di stoccaggio dedicata a tutti i rifiuti che sono già stati accumulati e che saranno accumulati nel corso del viaggio previsto della nave fino al successivo porto di scalo.

#### Sezione 4

### Misure esecutive

#### Articolo 10

#### Ispezioni

Gli Stati membri provvedono a ispezioni, anche casuali, per qualsiasi nave per verificarne la conformità alla presente direttiva.

#### Articolo 11

#### Impegni di ispezione

1. Ogni Stato membro ispeziona almeno il 15 % del numero totale di singole navi che fanno scalo nei propri porti ogni anno.

Il numero totale di singole navi che fanno scalo in uno Stato membro corrisponde al numero medio di singole navi registrate nel triennio precedente nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13.

2. Gli Stati membri rispettano il paragrafo 1 del presente articolo selezionando le navi mediante il meccanismo unionale basato sul rischio.

Al fine di garantire l'armonizzazione delle ispezioni e prevedere condizioni uniformi per la selezione delle navi da ispezionare, la Commissione adotta atti di esecuzione affinché possa definire nel dettaglio gli elementi del meccanismo unionale basato sul rischio. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 20, paragrafo 2.

3. Gli Stati membri stabiliscono le procedure di ispezione delle navi che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE al fine di garantire, per quanto possibile, la conformità alla presente direttiva.

Nel definire dette procedure gli Stati membri possono tener conto del meccanismo unionale basato sul rischio di cui al paragrafo 2.

4. Se l'autorità pertinente dello Stato membro non è soddisfatta dei risultati di tale ispezione, fatta salva l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 16, assicura che la nave non lasci il porto fino a che non avrà conferito i propri rifiuti a un impianto portuale di raccolta in conformità dell'articolo 7.

#### Articolo 12

#### Sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione

L'attuazione e l'applicazione della presente direttiva sono agevolate dal sistema elettronico di comunicazione e di scambio di informazioni tra gli Stati membri, in conformità degli articoli 13 e 14.

*Articolo 13***Comunicazione e scambio di informazioni**

1. La comunicazione e lo scambio di informazioni si basano sul sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi («SafeSeaNet») di cui all'articolo 22 bis, paragrafo 3, e all'allegato III della direttiva 2002/59/CE.
2. Gli Stati membri assicurano che le seguenti informazioni siano comunicate per via elettronica entro un tempo ragionevole in conformità della direttiva 2010/65/UE:
  - a) le informazioni sull'ora effettiva di arrivo e di partenza di ogni nave che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE che fa scalo in un porto dell'Unione, insieme a un identificativo del porto in questione;
  - b) le informazioni riportate nella notifica anticipata dei rifiuti di cui all'allegato 2;
  - c) le informazioni riportate nella ricevuta di conferimento dei rifiuti di cui all'allegato 3;
  - d) le informazioni riportate nel certificato di esenzione di cui all'allegato 5.
3. Gli Stati membri assicurano che le informazioni elencate all'articolo 5, paragrafo 2, siano disponibili elettronicamente attraverso SafeSeaNet.

*Articolo 14***Registrazione delle ispezioni**

1. La Commissione elabora, mantiene e aggiorna una banca dati sulle ispezioni a cui sono collegati tutti gli Stati membri e che contiene tutte le informazioni necessarie per attuare il sistema di ispezioni istituito dalla presente direttiva («banca dati sulle ispezioni»). La banca dati sulle ispezioni è basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE e ha funzionalità simili.
2. Gli Stati membri assicurano che le informazioni relative alle ispezioni a norma della presente direttiva, comprese le informazioni relative ai casi di non conformità e ai provvedimenti di fermo emessi, siano trasferite senza ritardi alla banca dati sulle ispezioni, non appena:
  - a) sia stato completato il rapporto di ispezione;
  - b) sia stato revocato il provvedimento di fermo; o
  - c) sia stata concessa un'esenzione.
3. La Commissione assicura che la banca dati sulle ispezioni sia completa di qualsiasi dato pertinente comunicato dagli Stati membri ai fini del monitoraggio dell'attuazione della presente direttiva.

La Commissione assicura che la banca dati sulle ispezioni contiene informazioni per il meccanismo unionale basato sul rischio di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

La Commissione riesamina periodicamente la banca dati sulle ispezioni per monitorare l'attuazione della presente direttiva e richiamare l'attenzione su eventuali dubbi in merito all'attuazione globale al fine di incentivare un'azione correttiva.

4. Gli Stati membri hanno accesso in qualsiasi momento alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni.

*Articolo 15***Formazione del personale**

Le autorità portuali e le autorità dell'impianto portuale di raccolta provvedono affinché tutto il personale riceva la formazione idonea per lo svolgimento del proprio lavoro sul trattamento dei rifiuti, con particolare attenzione agli aspetti relativi alla salute e alla sicurezza connessi al trattamento di materiali pericolosi. Tali autorità garantiscono altresì che i requisiti di formazione siano regolarmente aggiornati per rispondere alle sfide dell'innovazione tecnologica.



*Articolo 16***Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive.

## Sezione 5

**Disposizioni finali***Articolo 17***Scambio di esperienze**

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 nei porti dell'Unione.

*Articolo 18***Procedura di modifica**

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 19 al fine di modificare gli allegati della presente direttiva e i riferimenti agli strumenti dell'IMO nella presente direttiva nella misura necessaria a renderli conformi al diritto dell'Unione o per tenere conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare a livello dell'IMO.

2. Alla Commissione è conferito inoltre il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 19 per modificare gli allegati qualora ciò si renda necessario per migliorarne i meccanismi stabiliti di attuazione e monitoraggio, in particolare, quelli di cui agli articoli 6, 7 e 9, al fine di provvedere alla notifica e al conferimento dei rifiuti efficaci e alla corretta applicazione delle esenzioni.

3. In casi eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi da parte della Commissione e allo scopo di evitare una minaccia grave e inaccettabile all'ambiente marino, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 19 per modificare la presente direttiva, nella misura necessaria a evitare tale minaccia, allo scopo di non applicare una modifica della convenzione MARPOL ai fini della presente direttiva.

4. Gli atti delegati di cui al presente articolo sono adottati almeno tre mesi prima della scadenza del periodo fissato a livello internazionale per la tacita accettazione della modifica della convenzione MARPOL o della data prevista per l'entrata in vigore di detta modifica.

Nel periodo che precede l'entrata in vigore di detti atti delegati gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa volta a integrare la modifica nel diritto nazionale o ad applicare la modifica allo strumento internazionale in questione.

*Articolo 19***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 18, paragrafi 1, 2 e 3, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 27 giugno 2019. 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 18, paragrafi 1, 2 e 3, 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 del «Legiferare meglio»<sup>13</sup> 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 18, paragrafi 1, 2 e 3, 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 sia 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.

#### Articolo 20

##### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(22)</sup>. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

#### Articolo 21

##### Modifica della direttiva 2010/65/UE

Al punto A dell'allegato della direttiva 2010/65/UE, il punto 4 è sostituito dal seguente:

«4. Notifica di rifiuti delle navi, compresi i residui

Articoli 6, 7 e 9 della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 116).».

#### Articolo 22

##### Abrogazione

La direttiva 2000/59/CE è abrogata.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva.

#### Articolo 23

##### Riesame

1. La Commissione procede a una valutazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 28 giugno 2026. Tale valutazione include altresì una relazione dettagliata sulle migliori azioni in materia di prevenzione e gestione dei rifiuti rilevate a bordo delle navi.
2. Nell'ambito del regolamento (UE) 2016/1625 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(23)</sup>, in occasione della prossima revisione del mandato dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), la Commissione valuta l'opportunità di conferire all'EMSA competenze aggiuntive ai fini dell'esecuzione della presente direttiva.

<sup>(22)</sup> Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1).

<sup>(23)</sup> Regolamento (UE) 2016/1625 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 1406/2002 che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 251 del 16.9.2016, pag. 77).

*Articolo 24***Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 28 giugno 2021. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 25***Entrata in vigore**

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

*Articolo 26***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 17 aprile 2019

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

A. TAJANI

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

G. CIAMBA

---

## ALLEGATO 1

**DISPOSIZIONI PER I PIANI DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI NEI PORTI**

I piani di raccolta e di gestione dei rifiuti nei porti devono riguardare tutti i tipi di rifiuti delle navi che abitualmente fanno scalo in un porto e sono elaborati in conformità delle dimensioni del porto e della tipologia delle navi che vi fanno scalo.

I piani di raccolta e di gestione dei rifiuti nei porti devono includere i seguenti elementi:

- a) una valutazione dell'esigenza di impianti portuali di raccolta in funzione delle necessità delle navi che abitualmente fanno scalo nel porto;
- b) una descrizione del tipo e della capacità degli impianti portuali di raccolta;
- c) una descrizione delle procedure di accettazione e raccolta dei rifiuti delle navi;
- d) una descrizione del sistema di recupero dei costi;
- e) una descrizione della procedura per la segnalazione delle presunte inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta;
- f) una descrizione della procedura per le consultazioni permanenti con gli utenti dei porti, le imprese di gestione dei rifiuti, gli operatori dei terminal e le altre parti interessate; nonché
- g) una panoramica del tipo e dei quantitativi di rifiuti conferiti dalle navi e gestiti negli impianti.

I piani di raccolta e di gestione dei rifiuti nei porti possono includere:

- a) una sintesi del diritto nazionale pertinente, la procedura e le formalità per il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta;
- b) l'identificazione di un punto di contatto nel porto;
- c) una descrizione degli impianti e dei processi di pretrattamento per eventuali flussi specifici di rifiuti nel porto;
- d) una descrizione delle modalità di registrazione dell'uso effettivo degli impianti portuali di raccolta;
- e) una descrizione delle modalità di registrazione dei quantitativi di rifiuti conferiti dalle navi;
- f) una descrizione delle modalità di gestione nel porto dei diversi flussi di rifiuti.

Le procedure di accettazione, raccolta, stoccaggio, trattamento e smaltimento dovrebbero essere del tutto conformi a un programma di gestione ambientale in grado di ridurre progressivamente l'impatto ambientale di queste attività. Tale conformità si presume se le procedure sono conformi al regolamento (CE) n. 1221/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (1).

---

(1) Regolamento (CE) n. 1221/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS), che abroga il regolamento (CE) n. 761/2001 e le decisioni della Commissione 2001/681/CE e 2006/193/CE (GU L 342 del 22.12.2009, pag. 1).

## ALLEGATO 2

**FORMATO STANDARD DEL MODULO DI NOTIFICA ANTICIPATA PER IL CONFERIMENTO DEI RIFIUTI  
AGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA**

Notifica del conferimento dei rifiuti a: [inserire il nome del porto di destinazione di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2019/883]

Il presente modulo dovrebbe essere conservato a bordo della nave insieme al registro degli idrocarburi, al registro dei carichi, al registro dei rifiuti solidi o al piano di gestione dei rifiuti, come prescritto dalla convenzione MARPOL.

## 1. DATI DELLA NAVE

1.1. Nome della nave	1.5. Proprietario o operatore:
1.2. Numero IMO:	1.6. Lettere o numero di identificazione:
	Numero MMSI (identificativo del servizio mobile marittimo):
1.3. Stazza lorda:	1.7. Stato di bandiera:
1.4. Tipo di nave: <input type="checkbox"/> Petroliera <input type="checkbox"/> Chimichiera <input type="checkbox"/> Portarinfuse <input type="checkbox"/> Container <input type="checkbox"/> Nave da carico di altro tipo <input type="checkbox"/> Nave passeggeri <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Altro (specificare)	

## 2. DATI RELATIVI AL VIAGGIO E AL PORTO

2.1. Luogo/nome del terminal:	2.6. Ultimo porto in cui sono stati conferiti i rifiuti:
2.2. Data e ora di arrivo:	2.7. Data dell'ultimo conferimento:
2.3. Data e ora di partenza:	2.8. Porto di conferimento successivo:
2.4. Ultimo porto e paese di scalo:	2.9. Persona che presenta il presente modulo (se diversa dal comandante):
2.5. Porto o paese successivo di scalo (se noto):	

## 3. TIPO E QUANTITATIVO DI RIFIUTI E CAPACITÀ DI STOCCAGGIO

Tipo	Rifiuti da conferire (m <sup>3</sup> )	Massima capacità di stoccaggio dedicata (m <sup>3</sup> )	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo (m <sup>3</sup> )	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti	Quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo (m <sup>3</sup> )
MARPOL allegato I — Idrocarburi					
Acque oleose di sentina					
Residui oleosi (fanghi)					
Acque oleose di lavaggio delle cisterne					
Acque di zavorra sporche					

Tipo	Rifiuti da conferire (m <sup>3</sup> )	Massima capacità di stoccaggio dedicata (m <sup>3</sup> )	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo (m <sup>3</sup> )	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti	Quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo (m <sup>3</sup> )
Fanghi e residui di lavaggio delle cisterne					
Altro (specificare)					
MARPOL allegato II — Sostanze liquide nocive (NLS) (1)					
Sostanza di categoria X					
Sostanza di categoria Y					
Sostanza di categoria Z					
OS - Altre sostanze					
MARPOL allegato IV — Acque reflue					
MARPOL allegato V — Rifiuti solidi					
A. Plastica					
B. Rifiuti alimentari					
C. Rifiuti domestici (ad esempio prodotti di carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame ecc.)					
D. Olio da cucina					
E. Ceneri prodotte dagli inceneritori					
F. Rifiuti operativi					
G. Carcasse di animali					
H. Attrezzi da pesca					
I. Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche					

(1) Indicare la designazione ufficiale di trasporto della sostanza liquida nociva coinvolta.

Tipo	Rifiuti da conferire (m <sup>3</sup> )	Massima capacità di stoccaggio dedicata (m <sup>3</sup> )	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo (m <sup>3</sup> )	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti	Quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo (m <sup>3</sup> )
J. Residui del carico <sup>(1)</sup> (dannosi per l'ambiente marino)					
K. Residui del carico <sup>(2)</sup> (non dannosi per l'ambiente marino)					
MARPOL allegato VI — Relativo all'inquinamento atmosferico					
Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzature che contengono tali sostanze <sup>(3)</sup>					
Residui della depurazione dei gas di scarico					

Altri rifiuti, non disciplinati dalla convenzione MARPOL					
Rifiuti accidentalmente pescati					

## Note

1. Tali informazioni devono essere usate per i controlli da parte dello Stato di approdo (PSC) e per altri scopi connessi con le ispezioni.
2. Il presente modulo deve essere compilato in ogni sua parte, salvo nel caso in cui la nave sia esentata a norma dell'articolo 9 della direttiva (UE) 2019/883

<sup>(1)</sup> Può trattarsi di stime. Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco.

<sup>(2)</sup> Può trattarsi di stime. Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco.

<sup>(3)</sup> Derivanti dalle normali attività di manutenzione a bordo.

## ALLEGATO 3

**FORMATO STANDARD PER LA RICEVUTA DI CONFERIMENTO DEI RIFIUTI**

*Il rappresentante designato del gestore dell'impianto portuale di raccolta deve fornire il seguente modulo al comandante della nave che ha conferito i rifiuti in conformità dell'articolo 7 della direttiva (UE) 2019/883.*

*Il presente modulo deve essere conservato a bordo della nave insieme al registro degli idrocarburi, al registro dei carichi, al registro dei rifiuti o al pPiano di gestione dei rifiuti, come prescritto dalla convenzione MARPOL.*

## 1. DATI DELL'IMPIANTO PORTUALE DI RACCOLTA E DEL PORTO

1.1. Luogo/nome del terminal:	
1.2. Gestore/i dell'impianto portuale di raccolta:	
1.3. Gestore/i dell'impianto di trattamento — se diverso dal precedente:	
1.4. Data e ora di conferimento dei rifiuti da:	a:

## 2. DATI DELLA NAVE

2.1. Nome della nave:	2.5. Proprietario o operatore:
2.2. Numero IMO:	2.6. Lettere o numero di identificazione: Numero MMSI (identificativo del servizio mobile marittimo):
2.3. Stazza lorda:	2.7. Stato di bandiera:
2.4. Tipo di nave: <input type="checkbox"/> Petroliera <input type="checkbox"/> Chimichiera <input type="checkbox"/> Portarinfuse <input type="checkbox"/> Container <input type="checkbox"/> Nave da carico di altro tipo <input type="checkbox"/> Nave passeggeri <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Altro (specificare)	



## 3. TIPO E QUANTITATIVO DI RIFIUTI RICEVUTI

MARPOL allegato I — Idrocarburi	Quantità (m <sup>3</sup> )	MARPOL allegato V — Rifiuti solidi	Quantità (m <sup>3</sup> )
Acque oleose di sentina		A. Plastica	
Residui oleosi (fanghi)		B. Rifiuti alimentari	
Acque oleose di lavaggio delle cisterne		C. Rifiuti domestici (ad esempio prodotti di carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame ecc.)	
Acque di zavorra sporche		D. Olio da cucina	
Fanghi e residui di lavaggio delle cisterne		E. Ceneri prodotte dagli inceneritori	
Altro (specificare)		F. Rifiuti operativi	
MARPOL allegato II — Sostanze liquide nocive (NLS)	Quantità (m <sup>3</sup> )/Nome (1)	G. Carcasse di animali	
Sostanza di categoria X		H. Attrezzi da pesca	

Sostanza di categoria Y		I. Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche	
		J. Residui del carico (2) (dannosi per l'ambiente marino)	
		K. Residui del carico (2) (non dannosi per l'ambiente marino)	
		MARPOL allegato VI — Relativo all'inquinamento atmosferico	Quantità (m <sup>3</sup> )
Sostanza di categoria Z		Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzature che contengono tali sostanze	
AS — Altre sostanze		Residui della depurazione dei gas di scarico	
MARPOL allegato IV — Acque reflue	Quantità (m <sup>3</sup> )	Altri rifiuti, non disciplinati dalla convenzione MARPOL	Quantità (m <sup>3</sup> )
		Rifiuti pescati passivamente	

(1) Indicare la designazione ufficiale di trasporto della sostanza liquida nociva coinvolta.

(2) Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco

## ALLEGATO 4

## CATEGORIE DI COSTI E DI ENTRATE NETTE CONNESSE AL FUNZIONAMENTO E ALL'AMMINISTRAZIONE DEGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA

Costi diretti	Costi indiretti	Entrate nette
Costi operativi diretti derivanti dall'effettivo conferimento dei rifiuti delle navi, comprese le voci di costo elencate di seguito	Costi amministrativi indiretti derivanti dalla gestione del sistema nel porto, comprese le voci di costo elencate di seguito	Proventi netti derivanti dai sistemi di gestione dei rifiuti e dai finanziamenti nazionali e regionali disponibili, comprese le entrate di cui sotto
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Fornitura di infrastrutture degli impianti portuali di raccolta, compresi container, cisterne, strumenti di lavorazione, chiatte, camion, raccolta dei rifiuti e impianti di trattamento.</li> <li>— Concessioni per l'affitto degli spazi, se del caso, o delle attrezzature necessarie al funzionamento degli impianti portuali di raccolta.</li> <li>— Effettivo funzionamento degli impianti portuali di raccolta: raccolta dei rifiuti delle navi, trasporto dei rifiuti dagli impianti portuali di raccolta per il trattamento finale, manutenzione e pulizia degli impianti portuali di raccolta, costi per il personale, comprese le ore di straordinario, fornitura di elettricità, analisi dei rifiuti e assicurazione.</li> <li>— Preparazione al riutilizzo, riciclaggio o smaltimento dei rifiuti delle navi, compresa la raccolta differenziata dei rifiuti.</li> <li>— Amministrazione: fatturazione, emissione delle ricevute di conferimento dei rifiuti alla nave, comunicazioni.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Elaborazione e approvazione del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, compresa la sua attuazione ed eventuali audit.</li> <li>— Aggiornamento del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, compresi i costi del lavoro e i costi di consulenza, se del caso.</li> <li>— Organizzazione delle procedure di consultazione per la (ri)valutazione del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti.</li> <li>— Gestione dei sistemi di notifica e di recupero dei costi, compresa l'applicazione di tariffe ridotte per le «navi verdi», la fornitura di sistemi informatici a livello dei porti, le analisi statistiche e i costi del lavoro associati.</li> <li>— Organizzazione delle procedure di appalto pubblico per la fornitura di impianti portuali di raccolta, così come il rilascio delle necessarie autorizzazioni per la fornitura di impianti portuali di raccolta nei porti;</li> <li>— Comunicazione di informazioni agli utenti del porto mediante la distribuzione di volantini, l'affissione di cartelli e manifesti nel porto o la pubblicazione delle informazioni sul sito web del porto, nonché trasmissione elettronica delle informazioni come previsto all'articolo 5;</li> <li>— Gestione dei sistemi di gestione dei rifiuti: regimi di responsabilità estesa del produttore, riciclaggio nonché richiesta ed esecuzione di fondi nazionali e regionali;</li> <li>— Altri costi amministrativi: costi di monitoraggio e comunicazione elettronica delle esenzioni di cui all'articolo 9.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Benefici finanziari netti ottenuti da regimi di responsabilità estesa del produttore;</li> <li>— Altre entrate nette derivanti dalla gestione dei rifiuti, quali i sistemi di riciclaggio;</li> <li>— Finanziamenti nell'ambito del fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP);</li> <li>— Altri finanziamenti o sussidi disponibili per i porti per la gestione dei rifiuti e la pesca.</li> </ul>

## ALLEGATO 5

**CERTIFICATO DI ESENZIONE A NORMA DELL'ARTICOLO 9 IN RELAZIONE ALLE PRESCRIZIONI DI CUI AGLI ARTICOLI 6, 7, PARAGRAFO 1, E 8 DELLA DIRETTIVA (UE) 2019/883 NEL/I PORTO/I [INSERIRE PORTO] DI [INSERIRE STATO MEMBRO] <sup>(1)</sup>**

Nome della nave	Lettere o numero di identificazione	Stato di bandiera
<i>[inserire il nome della nave]</i>	<i>[inserire il numero IMO]</i>	<i>[inserire il nome dello Stato di bandiera]</i>

effettua traffico di linea con scali frequenti e regolari presso il/i seguente/i porto/i ubicato/i in *[inserire nome dello Stato membro]* secondo un calendario o una rotta prestabilita:

[            ]

e fa scalo presso tali porti almeno una volta ogni due settimane:

[            ]

ed esistono accordi che garantiscono il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe al porto o a una terza parte nel porto di:

[            ]

ed è pertanto esentata, in conformità di *[inserire disposizione pertinente nella legislazione nazionale del paese]*, dalle prescrizioni in materia di:

- obbligo di conferimento dei rifiuti delle navi;*
- notifica anticipata dei rifiuti; e*
- pagamento di una tariffa obbligatoria al seguente porto/ai seguenti porti:*

Il presente certificato è valido fino al *[inserire data]*, a meno che i motivi alla base del rilascio del certificato non cambino prima di tale data.

Luogo e data

.....  
Nome  
Titolo

<sup>(1)</sup> Cancellare la dicitura inutile.