

Bruxelles, 25 maggio 2018
(OR. en)

9011/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0012 (COD)**

**TRANS 203
MAR 64
ENV 307
CODEC 780
PECHE 165**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima)/ Consiglio
n. doc. Comm.:	ST 5454/18 TRANS 20 MAR 9 ENV 30 CODEC 59 IA 19 + ADD 1
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che abroga la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva 2010/65/UE – Orientamento generale

1. INTRODUZIONE

1. Il 16 gennaio 2018 la Commissione ha trasmesso la proposta in oggetto al Parlamento europeo e al Consiglio come parte del cosiddetto pacchetto di misure sull'economia circolare.
2. Il principale obiettivo della proposta è riuscire ad aumentare il livello di protezione dell'ambiente marino.
3. La Commissione ritiene che 17 anni dopo l'entrata in vigore della attuale direttiva sia necessaria una revisione approfondita. La proposta abroga l'attuale direttiva per sostituirla con un'unica nuova direttiva.

4. La direttiva affronta la mancanza di una registrazione sistematica dei rifiuti conferiti nei porti e l'insufficiente scambio di informazioni tra gli Stati membri. La Commissione mira ad allineare la legislazione dell'UE, per quanto possibile, con il quadro giuridico internazionale (convenzione MARPOL) ed ha inoltre rilevato che l'attuale direttiva non è pienamente coerente con la legislazione dell'Unione sui rifiuti e intende porvi rimedio, tra l'altro, tramite l'istituzione di piani di raccolta e di gestione dei rifiuti.
5. La direttiva istituisce anche un sistema di tariffe indirette per tutte le navi al fine di incentivare il conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta.
6. Il 15 marzo 2018 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato relatrice Gesine Meissner (ALDE, DE). La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI) ha competenze condivise su talune parti della proposta. La commissione per la pesca (PECH) formulerà un parere sulla proposta. Nella riunione del 7 giugno 2018 la commissione per i trasporti e il turismo procederà ad un primo scambio di opinioni sulla proposta.
7. Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle regioni devono ancora adottare il loro parere sulla proposta.

2. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO

8. Il 17 gennaio la presidenza bulgara ha invitato la Commissione a presentare la valutazione d'impatto al Gruppo "Trasporti marittimi". In seguito, il 24 gennaio, la Commissione ha fatto una presentazione generale della proposta al Gruppo.
9. Il Gruppo "Trasporti marittimi" ha esaminato la proposta nelle riunioni del 1° e 21 febbraio, 1° e 8 marzo, 12 e 19 aprile, e 2, 14, 22 e 24 maggio 2018. Le principali sfide del fascicolo includono l'obbligo per le navi di conferire i rifiuti presenti a bordo prima di lasciare ciascun porto e il costo degli impianti portuali per la raccolta e il trattamento dei rifiuti delle navi che deve essere recuperato mediante la riscossione di tariffe a carico delle navi. La presidenza ha elaborato un compromesso tra le disposizioni contenute nella direttiva per affrontare tali punti.

3. QUESTIONI IN SOSPESO

10. Il Gruppo ha trattato in gran parte le questioni tecniche. Talune scelte strategiche di base, segnatamente sul riferimento dinamico alla convenzione MARPOL, sulla soppressione di taluni allegati e sull'esenzione per gli accordi che garantiscono il conferimento dei rifiuti e sul pagamento delle tariffe in un porto di un paese terzo non sono pienamente condivisi da tutti gli Stati membri. La presidenza ritiene tuttavia che l'attuale testo di compromesso rappresenta una soluzione equilibrata ma anche coerente delle questioni in gioco.

4. CONCLUSIONI

11. Si invita il Comitato dei rappresentanti permanenti ad approvare il testo di compromesso presentato dalla presidenza nell'allegato del presente documento al fine di giungere a un orientamento generale nella sessione del Consiglio TTE (Trasporti) del 7 giugno 2018.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che abroga
la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva 2010/65/UE**

(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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

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).

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

- (2) 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 la condizioni alle quali alcuni tipi di rifiuti possono essere scaricati nell'ambiente marino. La convenzione MARPOL prescrive che gli Stati membri garantiscano la fornitura di adeguati impianti portuali di raccolta.
- (3) L'Unione ha proseguito l'attuazione della convenzione MARPOL mediante la direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³, seguendo un approccio basato sui porti. La direttiva 2000/59/CE mira a conciliare gli interessi di un buon funzionamento del trasporto marittimo con la tutela dell'ambiente marino.
- (4) Negli ultimi vent'anni, la convenzione MARPOL e i relativi allegati hanno subito importanti modifiche che hanno posto in essere norme e divieti più severi per gli scarichi in mare dei rifiuti delle navi.
- (5) 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 scarico. Tali categorie di rifiuti dovrebbero essere incluse nell'ambito di applicazione della presente direttiva.
- (6) Il 15 aprile 2014 l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato gli orientamenti consolidati per i gestori e gli utenti degli impianti portuali di raccolta (MEPC.1/Circ. 834), comprendente il formato standard per la notifica dei rifiuti e la ricevuta di conferimento dei rifiuti e per segnalare eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta.
- (7) Nonostante questi sviluppi normativi gli scarichi dei rifiuti in mare continuano a verificarsi. Ciò è dovuto a una combinazione di fattori, quali 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.

³ 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).

- (8) Dalla sua entrata in vigore la direttiva 2000/59/CE ha contribuito ad aumentare il volume dei rifiuti conferiti agli impianti portuali di raccolta, 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).
- (9) 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 e l'obbligo di conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta, e delle esenzioni per le navi in servizio di linea. La valutazione REFIT ha evidenziato la necessità di una maggiore armonizzazione di tali concetti e di un ulteriore allineamento con la convenzione MARPOL, al fine di evitare inutili oneri amministrativi sia per i porti sia per gli utenti degli stessi.
- (10) La presente direttiva è inoltre fondamentale per l'applicazione della normativa e dei principi ambientali più importanti nel contesto dei porti e della gestione dei rifiuti delle navi. In particolare, la direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ e la direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ sono strumenti pertinenti a tal proposito.
- (11) La direttiva 2008/98/CE stabilisce i principi più importanti per la gestione dei rifiuti, compreso 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 impone la creazione 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 di prodotti rispondono dell'impatto ambientale dei loro prodotti per tutto il loro ciclo di vita. Tali obblighi si applicano anche alla gestione dei rifiuti delle navi.

⁴ 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).

⁵ 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).

- (12) La raccolta differenziata dei rifiuti delle navi, compresi gli attrezzi da pesca in disuso, è necessaria per garantirne un ulteriore recupero nella successiva catena di gestione dei rifiuti. I rifiuti solidi spesso sono separati a bordo delle navi in conformità alle norme e alla legislazione internazionale e la normativa dell'Unione dovrebbe garantire che gli sforzi per separare i rifiuti a bordo non vadano sprecati perché mancano le disposizioni per la raccolta differenziata a terra.
- (12 bis) La direttiva 20xx/.../UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del [...], che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti⁶ (direttiva quadro sui rifiuti), invita gli Stati membri a porre fine alla 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.
- (13) Sebbene la maggior parte dei rifiuti marini sia 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 solidi, tra cui plastiche e attrezzi da pesca in disuso, che finiscono direttamente in mare.
- (14) La comunicazione della Commissione del 2 dicembre 2015, dal titolo "L'anello mancante - Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare"⁷, ha riconosciuto il ruolo specifico che la direttiva 2000/59/CE deve svolgere tale riguardo, 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.
- (15) 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 in MEPC.1/Circ. 834]. L'adeguatezza si riferisce sia alle condizioni operative dell'impianto in considerazione delle esigenze degli utenti, sia alla gestione ambientale degli impianti in conformità alla legislazione dell'Unione in materia di rifiuti. **In taluni casi può essere difficile valutare se un impianto portuale di raccolta situato al di fuori dell'Unione rispetta tale norma.**

⁶ GU C del , pag. .

⁷ Comunicazione della Commissione "L'anello mancante - Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare", punto 5.1 [COM(2015) 614].

- (16) Il regolamento (CE) n. 1069/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸ prescrive lo smaltimento mediante incenerimento o sotterramento in una discarica autorizzata dei rifiuti di cucina e ristorazione provenienti da mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali, compresi i rifiuti di 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 promozione di un ulteriore riutilizzo e riciclaggio dei rifiuti delle navi, è opportuno adoperarsi per separare meglio i rifiuti a bordo in modo da evitare potenziali contaminazioni, ad esempio dei rifiuti di imballaggio.
- (17) Al fine di garantire l'adeguatezza degli impianti portuali di raccolta, è essenziale sviluppare e rivalutare il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, in base alla consultazione degli utenti dei porti. Per motivi pratici e organizzativi i porti limitrofi nella stessa regione 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.
- (18) Per affrontare il problema dei rifiuti marini in modo efficace, è fondamentale fornire il giusto livello di incentivi per il conferimento dei rifiuti, in particolare i rifiuti solidi, agli impianti portuali di raccolta. Ciò può essere conseguito attraverso un sistema di recupero dei costi che comporti l'applicazione di una tariffa indiretta, che sarà dovuta indipendentemente dal conferimento dei rifiuti e che dovrebbe autorizzare il conferimento dei rifiuti senza aggiungere ulteriori oneri diretti. **Tuttavia, nel caso in cui una nave conferisce un quantitativo eccezionale di rifiuti di cui all'allegato V, in particolare residui operativi, che supera la massima capacità di stoccaggio dedicata menzionata nel modulo di notifica anticipata per il conferimento dei rifiuti, una tariffa diretta supplementare può essere addebitata al fine di garantire che i costi relativi al ricevimento di tale quantitativo eccezionale di rifiuti non costituiscano un onere sproporzionato per il sistema di recupero dei costi del porto. Questo può anche essere il caso quando la capacità di stoccaggio dedicata dichiarata è eccessiva o irragionevole.** In tale sistema dovrebbero essere inclusi anche i settori della pesca e della navigazione da diporto, dato il loro contributo alla produzione di rifiuti marini.

⁸ 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).

- (18 bis) 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 pescati "passivamente". Tali regimi, che possono fondarsi su accordi tra i porti e le comunità di pescatori negli Stati membri, potrebbero essere sostenuti da regimi di responsabilità estesa del produttore, che dovrebbero integrare i sistemi di recupero dei costi istituiti ai sensi della presente direttiva. È opportuno che tali sistemi di recupero dei costi, che si basano sull'applicazione di una tariffa indiretta del 100% per i rifiuti solidi delle navi, non creino un disincentivo per le comunità dei porti di pesca a partecipare ai regimi esistenti di conferimento dei rifiuti pescati "passivamente".
- (19) Il concetto di "nave verde" dovrebbe essere ulteriormente sviluppato per quanto riguarda la gestione dei rifiuti, in modo da attuare un efficace sistema di ricompensa per quelle navi che riducono i rifiuti a bordo. La riduzione dei rifiuti si consegue principalmente mediante l'efficace separazione dei rifiuti a bordo, in linea con gli orientamenti dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per l'allegato V della convenzione MARPOL e con le norme elaborate dall'Organizzazione internazionale per la standardizzazione.
- (20) I residui del carico restano di proprietà del proprietario delle merci anche successivamente al loro scarico presso il terminal e spesso hanno 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; la tariffa per il conferimento dei residui del carico dovrebbe essere pagata dall'utente dell'impianto di raccolta, che è di norma 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 sugli scarichi degli allegati I e II della convenzione MARPOL e che, a determinate condizioni stabilite in detti allegati, non occorre conferire nel porto al fine di evitare costi operativi inutili per le navi e la congestione dei porti.

- (21) Il regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹ 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 prevede prescrizioni più dettagliate per il funzionamento e la concezione dei sistemi di recupero dei costi per gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti delle navi e per la trasparenza della struttura dei costi.
- (22) Oltre a fornire incentivi per il conferimento, è essenziale prevedere un'applicazione efficace dell'obbligo di conferimento, che dovrebbe seguire un approccio basato sul rischio in linea con la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰, la quale non è più coerente con l'obiettivo del 25 % di ispezioni della direttiva 2000/59/CE per le navi che rientrano nel suo ambito di applicazione.
- (23) 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 a bordo. Al fine di evitare che l'applicazione di tale deroga comprometta l'obiettivo principale della 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 nei porti dell'Unione, 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.**

⁹ 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 (GU L 57 del 3.3.2017, pag. 1).

¹⁰ 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).

(24) 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 utilizzato sulla base di sistemi di dati elettronici esistenti, in particolare il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet) e la banca dati sulle ispezioni (THETIS). Il sistema dovrebbe altresì includere le informazioni sugli impianti portuali di raccolta disponibili nei diversi porti.

(24 bis) La direttiva 2010/65/UE semplifica ed armonizza le procedure amministrative applicate al trasporto marittimo attraverso l'uso generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione. La dichiarazione di La Valletta, adottata dal Consiglio l'8 giugno 2017, ha invitato la Commissione europea a proporre un seguito adeguato alla revisione della presente direttiva. Una consultazione pubblica sulle formalità di dichiarazione delle navi è stata svolta dalla Commissione dal 25 ottobre 2017 al 18 gennaio 2018. Al fine di prevedere un efficace sviluppo dei sistemi di informazione, l'attuazione dei nuovi requisiti in materia di informazione per via elettronica sui rifiuti delle navi non dovrebbe essere modificata dall'attuazione della proposta di regolamento che istituisce un'interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE che è stata recentemente adottata dalla Commissione.

(25) 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 nel suo sistema mondiale integrato di informazione sul traffico marittimo (GISIS). Riportando tali informazioni nel sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione istituito dalla direttiva e trasmettendole successivamente mediante il sistema al GISIS, gli Stati membri non dovrebbero più comunicarle separatamente all'IMO.

- (25 bis) Negli orientamenti consolidati per i gestori e gli utenti degli impianti portuali di raccolta (MEPC.1/Circ. 834) l'IMO prevede la segnalazione di eventuali inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta. In virtù di tale procedura, una nave può segnalare tali inadeguatezze all'amministrazione dello Stato di bandiera, che a sua volta ne informa l'IMO e lo Stato di approdo. È opportuno che lo Stato di approdo esamini la segnalazione e risponda adeguatamente, informando l'IMO e lo Stato di bandiera. La segnalazione diretta di tali informazioni sulle eventuali inadeguatezze al sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione previsto dalla presente direttiva consentirebbe la successiva trasmissione delle suddette informazioni al sistema mondiale integrato di informazione sul traffico marittimo (GISIS), dispensando gli Stati membri, in qualità di Stati di bandiera e di approdo, dall'obbligo di segnalazione all'IMO.
- (26) 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.
- (26 bis) A causa della natura dei suoi modelli di traffico, caratterizzati da scali frequenti, il trasporto marittimo a corto raggio sostiene costi notevoli nel quadro 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 da beneficiare di un'esenzione dal pagamento e dal conferimento dei rifiuti per questi motivi. Al fine di ridurre gli oneri finanziari a carico del settore, dovrebbe essere possibile applicare tariffe differenziate alle navi in base al tipo di servizio svolto.
- (27) Il sottogruppo sugli impianti portuali di raccolta, che è stato istituito nell'ambito del Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile e ha riunito un'ampia gamma 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 il 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.

- (28) I poteri conferiti alla Commissione per attuare la direttiva 2000/59/CE dovrebbero essere aggiornati in conformità al trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).
- (29) Al fine di fornire una metodologia per l'applicazione della deroga basata sulla sufficiente capacità di stoccaggio a bordo e per l'ulteriore sviluppo del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione istituito dalla presente direttiva, è opportuno conferire competenze di esecuzione alla Commissione. Gli atti di esecuzione dovrebbero essere adottati in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹.
- (30) Al fine di tener conto degli sviluppi a livello internazionale e di promuovere pratiche efficaci di gestione dei rifiuti a bordo, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del TFUE riguardo alla modifica della presente direttiva per aggiornare i riferimenti agli strumenti internazionali e gli allegati e per modificare i riferimenti agli strumenti internazionali, allo scopo di evitare, se necessario, che si applichino modifiche di tali strumenti internazionali ai fini della presente direttiva, e di sviluppare criteri comuni per il riconoscimento delle "navi verdi", al fine di concedere una tariffa ridotta sui rifiuti di tali navi. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio e allo svolgimento di tali consultazioni nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016¹². 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.

¹¹ 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).

¹² GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (31) 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 tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (32) L'Unione è caratterizzata da differenze regionali a livello di porti, come dimostra anche la valutazione dell'impatto territoriale. 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.
- (32 bis) Al fine di non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare privi di porti o navi battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, tali Stati membri dovrebbero essere autorizzati a derogare alle disposizioni della presente direttiva. Tuttavia, gli Stati membri senza sbocco sul mare con navi battenti la loro bandiera dovrebbero essere autorizzati a derogare unicamente alle disposizioni applicabili ai porti. Ciò significa che, fintantoché tali condizioni sono soddisfatte, essi non hanno l'obbligo di recepire la presente direttiva o talune sue disposizioni.
- (33) È pertanto opportuno abrogare la direttiva 2000/59/CE,

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 di impianti portuali di raccolta adeguati e il conferimento dei rifiuti presso tali impianti.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

- a) "nave": un'imbarcazione di qualsiasi tipo che opera nell'ambiente marino e include i pescherecci, le imbarcazioni da diporto, gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili e i natanti;
- b) "convenzione MARPOL": la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, nella versione aggiornata;
- c) "rifiuti delle navi": tutti i rifiuti, compresi i residui del carico, prodotti durante il 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 e i rifiuti pescati "passivamente";
- c bis) "rifiuti pescati "passivamente"": rifiuti raccolti dalle reti durante le operazioni di pesca;
- d) "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 della polvere del carico che rimane sul ponte dopo che questo è stato spazzato o della polvere sulle superfici esterne della nave;

- e) "impianti portuali di raccolta": qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile, che sia in grado di fornire il servizio di raccolta dei rifiuti delle navi;
- f) "peschereccio": qualsiasi nave equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura di pesce o di altre risorse marine viventi;
- g) "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 ad essere usata con finalità sportive o ricreative e non impegnata in attività commerciali;
- h) [...]
- i) "viaggio nazionale": un viaggio effettuato in tratti di mare da e verso lo stesso porto di uno Stato membro o da un porto a un altro porto di tale Stato membro;
- j) "porto": un luogo o un'area geografica cui siano state apportate migliorie e aggiunte attrezzature principalmente progettate per consentire l'attracco di navi, compresa la zona di ancoraggio all'interno della giurisdizione del porto;
- k) [...]
- l) "capacità di stoccaggio sufficiente": la capacità sufficiente di stoccare i rifiuti a bordo dal momento della partenza fino al successivo porto di scalo, compresi i rifiuti che saranno probabilmente prodotti nel corso del viaggio;
- m) "traffico di linea": traffico generato in base a un elenco pubblicato o pianificato degli orari di partenza e di arrivo tra porti individuati o in occasione di traversate ricorrenti, secondo un orario riconosciuto [...] ¹³;
- n) "scali regolari": viaggi ripetuti della stessa nave secondo uno schema costante tra porti individuati o serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi;

¹³ SE: propone un termine di almeno 3 mesi.

- o) "scali frequenti": scali effettuati da una nave nello stesso porto, che si verificano almeno una volta ogni due settimane;
- p) "GISIS": sistema mondiale integrato di informazione sul traffico marittimo istituito dall'Organizzazione marittima internazionale;
- q) "tariffa indiretta": una tariffa pagata per la prestazione dei servizi degli impianti portuali di raccolta, indipendentemente dall'effettivo conferimento dei rifiuti delle navi.

I "rifiuti delle navi", come definiti alle lettere c), **c bis**) e d), sono considerati rifiuti ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 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, ad esclusione delle navi adibite a servizi portuali definiti dal regolamento (UE) 2017/352, 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 la zona di ancoraggio nei loro porti [...] **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 modo compatibile con la presente direttiva.

3. Gli Stati membri privi di porti o di navi battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare alle disposizioni della presente direttiva, ad eccezione degli obblighi di cui al terzo comma.

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 articolo comunicano alla Commissione, entro il [data di recepimento della presente direttiva di modifica], se le condizioni sono 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 disporre di porti che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva o autorizzare navi o 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 provvedono a mettere 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 delle esigenze operative degli utenti del porto, dell'ubicazione geografica e delle dimensioni dello stesso, della tipologia delle navi che vi fanno scalo nonché delle esenzioni di cui all'articolo 9;

 - b) le formalità e le modalità pratiche relative all'utilizzo degli impianti siano semplici e rapide ed evitino ingiustificati ritardi alle navi;

 - b bis) le tariffe imposte al conferimento non creino un disincentivo all'uso degli impianti portuali di raccolta da parte delle navi;

c) gli impianti portuali di raccolta consentano la gestione dei rifiuti delle navi in modo compatibile con l'ambiente, conformemente alle prescrizioni della direttiva 2008/98/CE e ad altre norme pertinenti dell'Unione. A tal fine gli Stati membri garantiscono la raccolta differenziata nei porti dei rifiuti delle navi, come previsto nella legislazione dell'Unione sui rifiuti, in particolare la direttiva 2008/98/CE, la direttiva 2012/19/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴ e la direttiva 2006/66/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵. Al fine di facilitare tale processo, gli impianti portuali di raccolta possono raccogliere le frazioni di rifiuti differenziate conformemente alle categorie di rifiuti definite nella convenzione MARPOL, tenendo conto dei suoi orientamenti. La presente lettera 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 eventuali inadeguatezze rilevate negli 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 di formulari e delle procedure stabilite dall'IMO per notificare all'IMO e allo Stato di bandiera segnalante l'esito dell'indagine.

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.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

Articolo 5

Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti

1. Gli Stati membri garantiscono che per ciascun porto venga posto in essere e attuato un piano adeguato di raccolta e di gestione dei rifiuti, previa consultazione delle parti interessate, in particolare gli utenti del porto o i loro rappresentanti e se del caso le autorità locali competenti, gli operatori **degli impianti** portuali di raccolta e le organizzazioni che attuano gli obblighi di responsabilità estesi del produttore. Tale consultazione dovrebbe avvenire sia durante la stesura iniziale dei piani sia dopo la loro adozione, in particolare qualora siano stati attuati cambiamenti significativi per quanto riguarda le prescrizioni di cui agli articoli 4, 6 e 7.
[...]

1 bis¹⁶. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione dei piani di raccolta e di gestione dei rifiuti di cui al paragrafo 1, la Commissione adotta atti di esecuzione per definire gli elementi dettagliati da includere in tali piani che riguardano tutti i tipi di rifiuti delle navi che abitualmente fanno scalo in un porto e sono elaborati in conformità alle dimensioni del porto e alla tipologia delle navi che vi fanno scalo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 20, paragrafo 2. Il primo atto di esecuzione di questo tipo è adottato entro il [GU: aggiungere la data di entrata in vigore + 12 mesi].

2. Gli Stati membri provvedono a che le seguenti informazioni riportate nei piani di raccolta e di gestione dei rifiuti in merito alla disponibilità di impianti di raccolta adeguati nei loro porti siano comunicate agli operatori delle navi e rese disponibili al pubblico e facilmente accessibili:
 - a) ubicazione degli impianti portuali di raccolta per ogni banchina di ormeggio;
 - 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;

¹⁶ Riserva della Commissione.

- e) descrizione dei sistemi di recupero dei costi, incluse le tariffe indirette e la base su cui sono state calcolate e i sistemi e fondi di gestione dei rifiuti, se del caso; e
- f) [...]

Tali informazioni sono disponibili anche per via elettronica e aggiornate nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 14 della presente direttiva, in conformità alla direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷.

- 3. I piani di raccolta e di gestione dei rifiuti di cui al paragrafo 1 possono, se è necessario per motivi di efficienza, essere elaborati in collaborazione da due o più porti limitrofi nella stessa regione con l'opportuna partecipazione di ciascun porto, purché l'esigenza e la disponibilità degli impianti portuali di raccolta siano specificate per ogni singolo porto.
- 4. Gli Stati membri valutano e approvano il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti e garantiscono che si procederà ad una nuova approvazione al termine di almeno cinque¹⁸ anni dalla precedente approvazione o nuova approvazione, o dopo che si siano verificati significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto. Tali cambiamenti comprendono in particolare, tra l'altro, 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 tale periodo di cinque anni non si sono verificati cambiamenti significativi, la nuova approvazione può consistere in una convalida dei piani esistenti.

- 5. [...]

¹⁷ 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).

¹⁸ MT: propone 3 anni.

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 situato nell'Unione, compila in maniera fedele e accurata il modulo di cui all'allegato 2 della presente direttiva e notifica tali informazioni all'autorità o all'organismo designato a tale scopo dallo Stato membro in cui si trova il porto:
 - a) con almeno 24 ore di anticipo rispetto all'arrivo se il porto di scalo è noto; o
 - 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 di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono riportate per via elettronica nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 14 della presente direttiva, in conformità alla direttiva 2002/59/CE e alla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹.
3. Le informazioni di cui al paragrafo 1 sono disponibili a bordo, preferibilmente in forma elettronica, almeno fino al successivo porto di scalo e, su richiesta, messe a disposizione delle autorità pertinenti degli Stati membri.
4. Gli Stati membri provvedono a che le informazioni notificate a norma del presente articolo siano esaminate e condivise senza indugio con le pertinenti autorità preposte all'applicazione.

¹⁹ 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).

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 suoi rifiuti presenti a bordo a un impianto portuale di raccolta in conformità alle pertinenti norme in materia di scarico previste dalla convenzione MARPOL.
- 2²⁰. Al conferimento l'operatore dell'impianto portuale di raccolta o l'autorità del porto cui i rifiuti sono stati conferiti compila in modo fedele e accurato il modulo di cui all'allegato 3 ed emette e fornisce, senza ingiustificati ritardi, la ricevuta di conferimento dei rifiuti alla nave.

La prescrizione di cui al primo comma non si applica ai porti **piccoli** e senza personale o [...] **che sono** ubicati in località remote, a condizione che lo Stato membro in cui sono situati tali porti li abbia notificati per via elettronica nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 14 della presente direttiva.

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 le riceve, le informazioni riportate sulla ricevuta di conferimento dei rifiuti nella parte del sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 14 della presente direttiva, in conformità alla direttiva 2002/59/CE e alla direttiva 2010/65/UE.

Le informazioni della ricevuta di conferimento dei rifiuti di cui al presente paragrafo sono disponibili a bordo insieme al registro degli oli minerali, al registro dei carichi, al registro dei rifiuti o al piano di gestione dei rifiuti solidi e, su richiesta, sono messe a disposizione delle autorità degli Stati membri.

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

²⁰ FR: propone di limitare l'obbligo di emettere una ricevuta alla navi di lunghezza superiore a 45 metri.

- a) dalle informazioni fornite conformemente agli allegati 2 e 3 risulta la presenza di una sufficiente capacità di stoccaggio dedicata per 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; [...]
- a bis) 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 per 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) la nave fa scalo nell'ancoraggio solo per meno di 24 ore o in condizioni meteorologiche avverse, se tale zona non è stata esclusa dall'ambito del porto ai sensi dell'articolo 3.
6. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione della deroga basata su una sufficiente capacità di stoccaggio dedicata, sono conferite alla Commissione competenze di esecuzione al fine di definire i metodi da utilizzare per il calcolo della capacità di stoccaggio sufficiente a bordo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 20, paragrafo 2.
7. Se sulla base delle informazioni disponibili, comprese le informazioni messe a disposizione per via elettronica nel sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 14 o nel GISIS, non può essere accertato che nel successivo porto di scalo sono disponibili impianti adeguati, oppure se tale porto non è noto, lo Stato membro richiede alla nave di conferire, prima della partenza, tutti i propri rifiuti che non possono essere raccolti e gestiti adeguatamente nel successivo porto di scalo.
8. Il paragrafo 5 si applica fatte salve prescrizioni più rigorose a carico delle navi, adottate in base al diritto internazionale.

Sistemi di recupero dei costi

1. Gli Stati membri provvedono a 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. Gli Stati membri possono permettere che il recupero dei costi sia integrato da sistemi di finanziamento alternativi, come le entrate dei sistemi e dei fondi di gestione dei rifiuti, se del caso. [...]

1 bis²². Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione dei sistemi di recupero dei costi di cui al paragrafo 1, la Commissione adotta atti di esecuzione per definire le categorie di costi e di entrate nette connesse al funzionamento e all'amministrazione degli impianti portuali di raccolta sulla base di una valutazione di tutti gli elementi seguenti:

- a) costi operativi diretti derivanti dall'effettivo conferimento dei rifiuti delle navi;**
- b) costi amministrativi indiretti derivanti dalla gestione del sistema nel porto; e**
- c) proventi netti derivanti da sistemi di finanziamento alternativi, inclusi sistemi di gestione dei rifiuti e finanziamenti nazionali e regionali disponibili.**

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 20, paragrafo 2. Il primo atto di esecuzione di questo tipo è adottato entro il [GU: aggiungere la data di entrata in vigore + 12 mesi].

2. I sistemi di recupero dei costi non costituiscono un incentivo per le navi a scaricare i loro rifiuti in mare. A tale scopo lo Stato membro applica i seguenti principi nella concezione e nel funzionamento dei sistemi di recupero dei costi nei porti:

²¹ Riserva generale d'esame di DE e EL.

²² Riserva della Commissione.

- a) le navi pagano una tariffa indiretta, indipendentemente dal conferimento dei rifiuti agli impianti portuali di raccolta;
- b) la tariffa indiretta copre i costi amministrativi indiretti, così come una parte significativa dei costi operativi diretti [...]. Tale parte significativa dei costi operativi diretti rappresenta almeno il 30% del totale dei costi diretti dell'effettivo conferimento dei rifiuti nell'anno precedente;
- 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 nessuna tariffa, allo scopo di garantire un diritto di conferimento senza ulteriori oneri basati sul volume dei rifiuti conferiti, eccetto quando tale volume di rifiuti conferito supera la massima capacità di stoccaggio dedicata menzionata nel modulo di cui all'allegato 2 della presente direttiva²³. I rifiuti pescati "passivamente" rientrano in questo regime, incluso il diritto di conferimento;
- c bis) per evitare che i costi della raccolta e del trattamento dei rifiuti pescati "passivamente" siano soltanto a carico degli utenti dei porti, gli Stati membri possono decidere di coprire tali costi con le entrate generate dai **sistemi** di finanziamento alternativi, **inclusi sistemi di gestione dei rifiuti e finanziamenti nazionali o regionali disponibili** [...];
- d) 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 di cui alla lettera b) è recuperata in base ai tipi e ai quantitativi di rifiuti effettivamente conferiti dalla nave.

4. [...]

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

- a) la categoria, il tipo e le dimensioni della nave;

²³ Riserva della Commissione.

- b) [...]
- c) la prestazione di servizi alle navi al di fuori del normale orario di lavoro nel porto; **o**
- d) la natura pericolosa dei rifiuti; [...]
- e) [...]

4 ter. Le tariffe possono essere 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; o**
- b) la progettazione, le attrezzature e il funzionamento della nave che dimostrino che la nave produce minori quantità di rifiuti e li gestisce in modo sostenibile e compatibile con l'ambiente.**

4 **quater** [...]. La Commissione adotta, entro [*GU: aggiungere la data dell'entrata in vigore + 12 mesi*], atti di esecuzione volti a definire i criteri per stabilire che una nave osserva le prescrizioni di cui al paragrafo **4 ter**, lettera **b)** 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.

- 5. [...]
- 6. Al fine di garantire che le tariffe siano eque, trasparenti, non discriminatorie e rispecchino i costi degli impianti e dei servizi forniti 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.

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, qualora vi siano prove sufficienti del fatto che le seguenti condizioni sono soddisfatte:
 - a) la nave svolge servizio di linea con scali frequenti e regolari;
 - b) esistono accordi che garantiscono il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe in un porto lungo la rotta della nave; e
 - c) gli accordi di cui al punto b) sono comprovati da un contratto firmato con un porto o con un'impresa di gestione dei rifiuti, da ricevute di conferimento dei rifiuti e dalla conferma che tali accordi sono stati notificati a tutti i porti lungo la rotta della nave e accettati dal porto in cui hanno luogo il conferimento e il pagamento. [...] ²⁴²⁵²⁶.
2. Se l'esenzione è concessa, lo Stato membro in cui si trova il porto rilascia un certificato di esenzione, in base al modello di cui all'allegato 5, che conferma che la nave rispetta le condizioni e gli obblighi necessari all'applicazione dell'esenzione e attesta la durata dell'esenzione.
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 14 della presente direttiva, in conformità alle disposizioni della direttiva 2002/59/CE.

²⁴ NL: propone di aggiungere una lettera d) così formulata: "Fatta salva l'esenzione concessa nel porto di partenza, una nave non procede verso il successivo porto di scalo se non è presente una sufficiente capacità di stoccaggio dedicata per 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."

²⁵ Riserva della Commissione.

²⁶ Riserva di ES e FI.

4. Gli Stati membri provvedono al monitoraggio e all'applicazione efficaci degli accordi in essere per il conferimento e il pagamento relativi alle navi soggette a esenzioni che fanno scalo nei loro porti.

SEZIONE 4:
MISURE ESECUTIVE

Articolo 10

Ispezioni

Gli Stati membri provvedono a che qualsiasi nave possa essere soggetta a ispezione per verificarne la conformità alle prescrizioni della presente direttiva.

Articolo 11

Ispezioni da parte dello Stato di approdo

[...]

Articolo 12

Ispezioni che non rientrano tra quelle effettuate dallo Stato di approdo

[...]

Articolo 12 bis

Impegni di ispezione

1. Gli Stati membri effettuano ispezioni delle navi che fanno scalo nei loro porti pari ad almeno il 10% del numero totale di singole navi che fanno scalo nello Stato membro ogni anno. Il numero totale di singole navi che fanno scalo in uno Stato membro è calcolato come numero medio di singole navi registrate nel triennio precedente nel sistema informativo, di monitoraggio e di applicazione di cui all'articolo 13.
2. [...]

3. Gli Stati membri rispettano il numero di ispezioni di cui al paragrafo 1 [...] selezionando le navi mediante il meccanismo unionale di selezione basato sul rischio. Al fine di garantire l'armonizzazione delle ispezioni e prevedere condizioni uniformi per la selezione delle navi da ispezionare, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di definire i principi e gli elementi di un meccanismo unionale di selezione basato sul rischio in conformità alla procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

Nella scelta delle navi da ispezionare gli Stati membri si interessano in particolare delle:

- a) navi che non hanno adempiuto agli obblighi di notifica di cui agli articoli 6 e 7;
 - b) navi per le quali l'esame delle informazioni segnalate conformemente agli articoli 6,7 e 9 ha messo in luce altre ragioni per ritenere che la nave non ottemperi alla presente direttiva.
4. [...]
 5. Gli Stati membri stabiliscono le procedure per le ispezioni 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.
 6. Se l'autorità pertinente dello Stato membro non è soddisfatta dei risultati di tale ispezione, essa provvede, fatta salva l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 16, a che la nave non lasci il porto fino a che non avrà conferito i propri rifiuti a un impianto portuale di raccolta in conformità all'articolo 7.

Articolo 13

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, in conformità agli articoli 14 e 15.

Articolo 14

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 provvedono a che i seguenti dati siano comunicati per via elettronica entro un lasso di tempo ragionevole in conformità alla direttiva 2010/65/UE²⁷:
 - a) informazioni sull'ora effettiva di arrivo e di partenza di ogni nave che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE e che fa scalo in un porto dell'UE, insieme ad un identificatore del porto in questione;
 - b) le informazioni riportate nella notifica 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. [...]
4. Gli Stati membri provvedono a che le informazioni elencate all'articolo 5, paragrafo 2, siano messe a disposizione per via elettronica sul SafeSeaNet.

²⁷ FR: formula una riserva riguardante la revisione della direttiva 2010/65 in attesa dell'analisi del testo proposto di revisione (articoli 14 e 15).

Articolo 15

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. Tale banca dati sarà basata su quella di cui all'articolo 24 della direttiva 2009/16/CE e avrà funzionalità simili ad essa.
2. Gli Stati membri provvedono a 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, siano trasferite senza indugio alla banca dati sulle ispezioni, non appena sia stato completato il rapporto di ispezione, o sia stato revocato il provvedimento di fermo, o sia stata concessa un'esenzione.
3. [...]
4. La Commissione provvede a che la banca dati sulle ispezioni consenta di reperire qualsiasi dato pertinente comunicato dagli Stati membri ai fini del monitoraggio dell'attuazione della presente direttiva. Inoltre, la Commissione assicura che la banca dati sulle ispezioni contenga informazioni per il meccanismo unionale di selezione basato sul rischio.
5. Gli Stati membri hanno accesso in qualsiasi momento alle informazioni registrate.

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 efficaci, 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, 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 all'articolo 19 al fine di modificare gli allegati della presente direttiva e i riferimenti agli strumenti dell'IMO nella misura necessaria a renderli conformi al diritto dell'Unione o per tenere conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare nell'ambito dell'IMO.
2. La Commissione può inoltre modificare, mediante atti delegati, gli allegati **2, 3 e 5²⁸** della presente direttiva qualora ciò sia necessario per migliorare l'attuazione e i meccanismi di monitoraggio da essa stabiliti, in particolare quelli indicati agli articoli 6, 7 e 9, al fine di provvedere a una notifica e un conferimento dei rifiuti efficaci e a una corretta applicazione delle esenzioni.
- 3²⁹. In casi eccezionali, ove debitamente giustificato da un'adeguata analisi da parte della Commissione e allo scopo di evitare una minaccia grave e inaccettabile alla sicurezza marittima, alla salute, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo o all'ambiente marino, o di evitare l'incompatibilità con la legislazione marittima dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 19 per modificare la presente direttiva allo scopo di non applicare, ai fini della presente direttiva, una modifica della convenzione MARPOL.

²⁸ Commissione: formula una riserva riguardante la soppressione degli allegati 1 e 4.

²⁹ Riserva di BE, DE, IT, MT, NL.

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

Nel periodo che precede l'entrata in vigore di detto atto delegato gli Stati membri si astengono da qualsiasi iniziativa volta a integrare la modifica nella legislazione 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.
1. 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 da [*data di entrata in vigore della presente direttiva*]. 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.
2. 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.
- 2 bis. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

3. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
4. 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 che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo e del Consiglio.

Articolo 20

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 Consiglio³⁰. 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

Modifiche della direttiva 2009/16/CE

[...]

³⁰ 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).

Articolo 22

Modifica della direttiva 2010/65/UE

La direttiva 2010/65/UE è così modificata:

nell'allegato, parte A, il punto 4 è così modificato:

"4. Notifica dei rifiuti delle navi, compresi i residui

Articoli 6, 7 e 9 della direttiva 201X/XX/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.".

Articolo 23

Abrogazione

La direttiva 2000/59/CE è abrogata.

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

Articolo 24

Riesame

La Commissione procede a una valutazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro sette anni dalla [data di entrata in vigore].

Articolo 25

Attuazione

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il [36 mesi dopo l'entrata in vigore] le misure legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali misure.

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.

Articolo 26

Entrata in vigore

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

Articolo 27

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ..., il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO 1

[...]

³¹ Commissione: formula una riserva riguardante la soppressione degli allegati 1 e 4.

[...]

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 nome del porto di destinazione di cui all'articolo 6 della direttiva XXXX/XX/UE)*

Il presente modulo dovrebbe essere conservato a bordo della nave insieme al registro degli oli minerali, al registro dei carichi o al registro 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:			
	1.6 bis Numero MMSI:			
1.3 Stazza lorda:	1.7 Stato di bandiera:			
1.4 Tipo di nave:	Petroliera Nave da carico di altro tipo	Chimichiera Nave passeggeri	Portarinfuse Ro-ro	Container 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 è (se diverso dal comandante):
2.5 Porto o paese successivo di scalo (se noto):	

3. TIPO E QUANTITATIVO DI RIFIUTI E CAPACITÀ DI STOCCAGGIO³²

Tipo	Rifiuti da conferire (m ³)	Massima capacità di stoccaggio dedicata (m ³)	Quantitativo di rifiuti trattenuti a bordo (m ³)	Porto in cui saranno conferiti i rifiuti restanti	Quantitativo stimato di rifiuti che sarà prodotto tra la notifica e il successivo scalo (m ³)
MARPOL Allegato I - Oli					
Acqua di sentina oleosa					
Residui oleosi (fanghi)					
Acque di lavaggio delle cisterne oleose					
Acque di zavorra sporche					
Fanghi e residui di lavaggio delle cisterne					
Altro (specificare)					

³² SI: propone una categoria per gli "altri" rifiuti.

MARPOL Allegato II - Sostanze liquide nocive (NLS)³³					
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 es. prodotti di carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame, ecc.)					
D. Olio da cucina					
E. Ceneri prodotte dagli inceneritori					
F. Residui operativi					
G. Carcasse di animali					
H. Attrezzi da pesca					
I. Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche					
J. Residui del carico ³⁴ (dannosi per l'ambiente marino)					
K. Residui del carico ³⁵ (non dannosi per l'ambiente marino)					
MARPOL Allegato VI - relativo all'inquinamento atmosferico					
Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzatura che contiene tali sostanze ³⁶					
Residui della depurazione dei gas di scarico					

³³ Indicare la designazione ufficiale di trasporto della sostanza liquida nociva coinvolta.

³⁴ Può trattarsi di stime; indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco.

³⁵ Può trattarsi di stime; indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco.

³⁶ Derivanti dalle normali attività di manutenzione a bordo.

Altri rifiuti, non disciplinati dalla MARPOL					
Rifiuti pescati "passivamente"					

Note

1. Tali informazioni devono essere usate per i controlli da parte dello Stato di approdo 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 XXXX/XXXX/UE.

ALLEGATO 3

FORMATO STANDARD PER LA RICEVUTA DI CONFERIMENTO DEI RIFIUTI

Il rappresentante designato del gestore dell'impianto di raccolta deve fornire il seguente modulo al comandante della nave che ha conferito i rifiuti in conformità all'articolo 7 della direttiva XXXX/XX/UE.

Il presente modulo deve essere conservato a bordo della nave insieme al registro degli oli minerali, al registro dei carichi o al registro dei rifiuti, come prescritto dalla convenzione MARPOL.

1. DATI DELL'IMPIANTO DI RACCOLTA E DEL PORTO

1.1.	Luogo/nome del terminal:
1.2.	Gestore/i dell'impianto 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:
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 RICEVUTI³⁷

MARPOL Allegato I - Oli	Quantità (m ³)	MARPOL Allegato V - Rifiuti solidi	Quantità (m ³)
Acqua di sentina oleosa		A. Plastica	
Residui oleosi (fanghi)		B. Rifiuti alimentari	
Acque di lavaggio delle cisterne oleose		C. Rifiuti domestici (ad es. 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. Residui operativi	

³⁷ SI: propone una categoria per gli "altri" rifiuti.

MARPOL Allegato II - Sostanze liquide nocive (NLS)	Quantità (m³)/Nome⁵	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 ⁶ (dannosi per l'ambiente marino)	
		K. Residui del carico ⁶ (non dannosi per l'ambiente marino)	
		MARPOL Allegato VI - relativo all'inquinamento atmosferico	Quantità (m³)
Sostanza di categoria Z		Sostanze che riducono lo strato di ozono e attrezzatura che contiene tali sostanze	
OS - Altre sostanze		Residui della depurazione dei gas di scarico	
MARPOL Allegato IV - Acque reflue	Quantità (m³)	Altri rifiuti, non disciplinati dalla MARPOL	Quantità (m³)
		Rifiuti pescati "passivamente"	

Io sottoscritto confermo, a nome dell'impianto del porto, che i suddetti rifiuti/residui sono stati conferiti.

Firma: Denominazione completa e timbro dell'impresa:

⁵ Indicare la designazione ufficiale di trasporto della sostanza liquida nociva coinvolta.

⁶ Indicare la designazione ufficiale di trasporto del carico secco.

ALLEGATO 4

[...]

[...]

ALLEGATO 5

Certificato di esenzione

**CERTIFICATO DI ESENZIONE A NORMA DELL'ARTICOLO 9
IN RELAZIONE ALLE PRESCRIZIONI DI CUI AGLI ARTICOLI 6,
7 E 8 DELLA DIRETTIVA XXXX/XX/UE
NEL/I PORTO/I *[INSERIRE PORTO]* DI *[INSERIRE STATO MEMBRO]*³⁸**

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 i seguenti porti ubicati in *[inserire nome dello Stato membro]* secondo una rotta o un calendario prestabilito:

[]

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 al *[inserire articolo 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:

³⁸ Cancellare la dicitura inutile.

[...]

[]

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
