

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B** **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)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► M1	Direttiva 2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 novembre 2002	L 324	53	29.11.2002
► M2	Direttiva 2007/71/CE della Commissione del 13 dicembre 2007	L 329	33	14.12.2007
► M3	Regolamento (CE) n. 1137/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2008	L 311	1	21.11.2008
► M4	Direttiva (UE) 2015/2087 della Commissione del 18 novembre 2015	L 302	99	19.11.2015

Rettificata da:

- **C1** Rettifica, GU L 75 del 22.3.2016, pag. 72 (2000/59/CE)



**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**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾,
visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 18
luglio 2000,

considerando quanto segue:

- (1) La politica comunitaria in materia di ambiente intende raggiungere un livello elevato di protezione. Essa si basa sui principi della precauzione e dell'azione preventiva e sul principio «chi inquina paga».
- (2) Un settore importante dell'azione comunitaria nel settore dei trasporti marittimi riguarda la riduzione dell'inquinamento dei mari. Questo obiettivo si può raggiungere attraverso il rispetto delle convenzioni, dei codici e delle risoluzioni internazionali, mantenendo al contempo la libertà di navigazione, prevista dalla convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, e di fornitura dei servizi, prevista dal diritto comunitario.
- (3) La Comunità nutre gravi preoccupazioni per l'inquinamento dei mari e dei litorali degli Stati membri provocato dagli scarichi di rifiuti e dai residui del carico riversato in mare dalle navi e, in particolare, per l'attuazione della convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, modificata dal relativo protocollo del 1978 (Marpol 73/78), che disciplina i rifiuti che le navi possono scaricare nell'ambiente marino e prescrive inoltre che gli Stati firmatari garantiscano la fornitura di adeguati impianti portuali di raccolta. Tutti gli Stati membri hanno ratificato la convenzione Marpol 73/78.

⁽¹⁾ GU C 271 del 31.8.1998, pag. 79 e GU C 148 del 28.5.1999, pag. 7.

⁽²⁾ GU C 138 del 18.5.1999, pag. 12.

⁽³⁾ GU C 198 del 14.7.1999, pag. 27.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo dell'11 febbraio 1999 (GU C 150 del 28.5.1999, pag. 432) confermato il 16 settembre 1999, posizione comune del Consiglio, dell'8 novembre 1999 (GU C 10 del 13.1.2000, pag. 14) e decisione del Parlamento europeo del 14 marzo 2000. Decisione del Parlamento europeo del 6 settembre 2000, e decisione del Consiglio, del 14 settembre 2000.

▼B

- (4) È possibile proteggere ulteriormente l'ambiente marino riducendo gli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. Tale protezione può essere conseguita migliorando la disponibilità e l'utilizzo di impianti di raccolta e il regime coercitivo. Nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune della sicurezza dei mari ⁽¹⁾ il Consiglio ha inserito, tra le azioni prioritarie, la necessità di migliorare la disponibilità e l'utilizzo degli impianti di raccolta all'interno della Comunità.
- (5) La direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati Membri (controllo dello Stato di approdo) ⁽²⁾, stabilisce che le navi che costituiscono una minaccia irragionevole per l'ambiente marino non sono autorizzate a riprendere il largo.
- (6) L'inquinamento dei mari ha, per sua intrinseca natura, implicazioni transfrontaliere. Alla luce del principio di sussidiarietà, l'azione intrapresa a livello comunitario è lo strumento più efficace per garantire norme ambientali comuni applicabili alle navi e ai porti in tutta la Comunità.
- (7) Alla luce del principio di proporzionalità, una direttiva rappresenta lo strumento giuridico appropriato, poiché fornisce una cornice per l'applicazione uniforme e obbligatoria delle norme in materia ambientale da parte degli Stati membri, lasciando al contempo a ciascuno Stato membro la facoltà di stabilire gli strumenti di attuazione che meglio si adattano al proprio sistema interno.
- (8) Occorre garantire la compatibilità di tale azione con gli accordi regionali esistenti, come la convenzione del 1974/1992 sulla protezione dell'ambiente marino nella regione del Mar Baltico.
- (9) Al fine di migliorare la prevenzione dell'inquinamento e di evitare distorsioni della concorrenza, le prescrizioni ambientali dovrebbero applicarsi a tutte le navi, a prescindere dalla loro bandiera, ed occorrerebbe dotare tutti i porti comunitari di adeguati impianti di raccolta.
- (10) Adeguati impianti portuali di raccolta dovrebbero soddisfare le esigenze degli utenti, dalle navi mercantili di maggiori dimensioni alle più piccole imbarcazioni da diporto, e dell'ambiente, senza causare ingiustificati ritardi alle navi che li utilizzano. L'obbligo di garantire la disponibilità di adeguati impianti portuali di raccolta lascia agli Stati membri un'ampia libertà quanto all'organizzazione migliore per la raccolta dei rifiuti e consente loro, tra l'altro, di prevedere impianti fissi di raccolta oppure di designare prestatori di servizi incaricati di fornire ai porti unità mobili per la raccolta dei rifiuti quando necessario. Tale obbligo comporta anche l'obbligo di fornire tutti i servizi e/o di adottare le altre disposizioni necessarie per l'uso corretto e/o adeguato degli impianti in questione.

⁽¹⁾ GU C 271 del 7.10.1993, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/42/CE (GU L 184 del 27.6.1998, pag. 40).

▼B

- (11) È possibile rendere più adeguati gli impianti mediante piani aggiornati di raccolta e di gestione dei rifiuti, elaborati in consultazione con le parti interessate.
- (12) È possibile migliorare l'efficacia degli impianti portuali di raccolta imponendo alle navi di comunicare la necessità di utilizzare tali impianti. È opportuno che tale notifica fornisca informazioni anche per una gestione dei rifiuti all'insegna dell'efficienza e della pianificazione. I rifiuti prodotti dai pescherecci e dalle imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di 12 passeggeri possono essere gestiti dagli impianti portuali di raccolta senza comunicazioni preliminari.
- (13) È possibile ridurre gli scarichi in mare di rifiuti prodotti dalle navi imponendo a tutte le navi di conferire i loro rifiuti agli impianti portuali di raccolta prima di lasciare il porto. Al fine di conciliare gli interessi di un funzionamento fluido del trasporto marittimo con la tutela dell'ambiente, si possono prevedere deroghe a questa norma, tenendo conto di una sufficiente capacità di stoccaggio ad hoc a bordo, della possibilità di conferimento in un altro porto senza pericolo di scarico in mare, nonché di prescrizioni specifiche in materia di conferimento adottate in base al diritto internazionale.
- (14) Alla luce del principio «chi inquina paga», il costo degli impianti portuali di raccolta, incluso il trattamento e lo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi, dovrebbe essere a carico delle navi. Nell'interesse della tutela ambientale, il regime tariffario dovrebbe incentivare il conferimento dei rifiuti nei porti anziché lo scarico in mare. È possibile promuovere tale prassi prevedendo che tutte le navi contribuiscano ai costi di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi al fine di ridurre gli incentivi economici agli scarichi in mare. Alla luce del principio di sussidiarietà, gli Stati membri dovrebbero secondo la legislazione nazionale e le prassi vigenti, avere la facoltà di stabilire se e in quale proporzione i contributi applicabili ai quantitativi di rifiuti effettivamente conferiti dalle navi debbano essere inclusi nei sistemi di recupero dei costi per l'uso degli impianti portuali di raccolta. La tariffa per l'utilizzo degli impianti dovrebbe essere equa, non discriminatoria e trasparente.
- (15) Le navi che producono quantitativi limitati di rifiuti dovrebbero ricevere un trattamento più favorevole nei sistemi di recupero dei costi. L'identificazione di tali navi sarebbe più facile in presenza di criteri comuni.
- (16) Al fine di evitare un onere eccessivo per le parti interessate, le navi che svolgono servizio regolare, con approdi frequenti e regolari, possono essere esentate da taluni obblighi della presente direttiva qualora sia dimostrato che sussistono disposizioni atte a garantire il conferimento dei rifiuti e il pagamento dei relativi contributi.

▼B

- (17) I residui del carico dovrebbero essere conferiti agli impianti portuali di raccolta in base alla convenzione Marpol 73/78. Essa prevede che i residui del carico devono essere conferiti agli impianti portuali di raccolta entro i limiti necessari per soddisfare le esigenze di pulizia delle cisterne di carico. Ogni tariffa per tale tipo di conferimento dovrebbe essere pagato da chi utilizza l'impianto portuale di raccolta che è di norma indicato nelle convenzioni contrattuali tra le parti interessate o in altre convenzioni locali.
- (18) È necessario svolgere ispezioni mirate al fine di verificare l'osservanza della presente direttiva. Il numero delle ispezioni, nonché le sanzioni applicate, dovrebbero essere tali da scoraggiare violazioni della direttiva. Per motivi di efficacia e di economia tali ispezioni, se del caso, possono essere effettuate nell'ambito della direttiva 95/21/CE.
- (19) Gli Stati membri dovrebbero predisporre un opportuno quadro amministrativo per il funzionamento adeguato degli impianti portuali di raccolta. In base alla convenzione Marpol 73/78, la presunta inadeguatezza degli impianti portuali di raccolta dovrebbe essere segnalata all'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO). Siffatte informazioni potrebbero essere trasmesse contemporaneamente alla Commissione a scopo informativo.
- (20) L'attuazione della presente direttiva può essere rafforzata istituendo un sistema d'informazione per individuare le navi che inquinano o potrebbero inquinare, sistema che sarebbe inoltre utile alla verifica dell'applicazione della direttiva. Il sistema informativo Sirenac, istituito nell'ambito del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo, fornisce molte informazioni supplementari necessarie a tal fine.
- (21) Per l'attuazione efficace della presente direttiva la Commissione deve essere assistita da un comitato costituito da rappresentanti degli Stati membri. Poiché le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono misure di portata generali ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾, tali misure dovrebbero essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 di tale decisione.
- (22) Alcune disposizioni della presente direttiva possono essere modificate, senza ampliare l'ambito d'applicazione, secondo tale procedura al fine di tener conto di misure comunitarie o dell'IMO che entrassero in vigore in futuro per garantirne un'attuazione armonizzata,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B*Articolo 1***Obiettivo**

La presente direttiva ha l'obiettivo di ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, in particolare gli scarichi illeciti, da parte delle navi che utilizzano porti situati nel territorio della Comunità europea, migliorando la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta per i suddetti rifiuti e residui e rafforzando pertanto la protezione dell'ambiente marino.

*Articolo 2***Definizioni**

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) «nave»: imbarcazione di qualsiasi tipo che opera nell'ambiente marino, inclusi gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili e i natanti;
- b) «Marpol 73/78»: convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi, del 1973, come modificata dal relativo protocollo del 1978, e ►**MI** di volta in volta in vigore ◀;
- c) «rifiuti prodotti dalla nave»: tutti i rifiuti, comprese le acque reflue, e i residui diversi dai residui del carico, prodotti durante il servizio di una nave e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, IV e V della Marpol 73/78, nonché i rifiuti associati al carico di cui agli Orientamenti (Guidelines) per l'attuazione dell'allegato V della Marpol 73/78;
- d) «residui del carico»: i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia; tali resti comprendono eccedenze di carico/scarico e fuoriuscite;
- e) «impianto portuale di raccolta»: qualsiasi struttura, fissa, galleggiante o mobile, che sia in grado di ricevere i rifiuti prodotti dalla nave o i residui del carico;
- f) «peschereccio»: qualsiasi imbarcazione equipaggiata o utilizzata a fini commerciali per la cattura del pesce o di altre risorse marine viventi;
- g) «imbarcazione da diporto»: un'imbarcazione di qualunque tipo, a prescindere dal mezzo di propulsione, che viene usata con finalità sportive o ricreative;
- h) «porto»: un luogo o un'area geografica cui siano state apportate migliorie e aggiunte attrezzature tali da consentire, principalmente, l'attracco di navi, compresi i pescherecci e le imbarcazioni da diporto.

A prescindere dalle definizioni di cui alle lettere c) e d), i «rifiuti prodotti dalla nave» e i «residui del carico» sono considerati rifiuti ai sensi dell'articolo 1, lettera a) della direttiva 75/442/CEE del Consiglio, del 15 luglio 1975, relativa ai rifiuti ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ GU L 194 del 25.7.1975, pag. 39. Direttiva modificata da ultimo dalla decisione 96/350/CE della Commissione (GU L 135 del 6.6.1996, pag. 32).

▼B*Articolo 3***Ambito di applicazione**

La presente direttiva si applica a:

- a) tutte le navi, compresi i pescherecci e le imbarcazioni da diporto, a prescindere dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano in un porto di uno Stato membro, ad esclusione delle navi militari da guerra, o 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 normalmente scalo le navi cui si applica la lettera a).

Gli Stati membri adottano misure per assicurare che le navi escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva a norma del precedente comma, lettera a), conferiscano i propri rifiuti ed i residui del carico secondo modalità coerenti con la presente direttiva, nella misura del ragionevole e del praticabile.

*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 normalmente il porto, senza causare loro ingiustificati ritardi.
2. Per essere adeguati gli impianti portuali di raccolta devono essere in grado di ricevere le categorie e i quantitativi di rifiuti prodotti da navi e i residui del carico provenienti dalle navi che normalmente vi approdano, tenendo conto delle esigenze operative degli utenti dello scalo, dell'ubicazione geografica e delle dimensioni del porto, della tipologia delle navi che vi fanno scalo nonché delle esenzioni di cui all'articolo 9.
3. Gli Stati membri stabiliscono le procedure, nel rispetto di quelle stabilite dall'IMO, per segnalare allo Stato di approdo le inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta.

*Articolo 5***Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti**

1. Per ciascun porto è elaborato e applicato un piano adeguato di raccolta e di gestione dei rifiuti, previa consultazione delle parti interessate, in particolare gli utenti dello scalo o i loro rappresentanti, tenendo conto degli obblighi di cui agli articoli 4, 6, 7, 10 e 12. Nell'allegato I figurano le prescrizioni dettagliate per l'elaborazione dei piani in questione.
2. I piani di raccolta e di gestione dei rifiuti di cui al paragrafo 1 possono, se è necessario per la loro efficienza, essere elaborati in un contesto regionale con l'opportuna partecipazione di ciascun porto, purché l'esigenza e la disponibilità di impianti di raccolta siano specificate per ogni singolo porto.

▼ C1

3. Gli Stati membri valutano e approvano i piani di raccolta e di gestione dei rifiuti, ne controllano l'esecuzione e garantiscono che si proceda a una nuova approvazione almeno ogni tre anni e dopo cambiamenti significativi nel funzionamento del porto.

▼ B*Articolo 6***Notifica**

1. Il comandante di una nave diversa da un peschereccio o da un'imbarcazione da diporto omologata per un massimo di 12 passeggeri che sia diretta verso un porto situato nella Comunità compila, in maniera fedele e accurata, il modulo di cui all'allegato II e notifica tali informazioni all'autorità o all'organismo designato a tal fine 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;
- b) non appena è noto il porto, qualora conosciuto a meno di 24 ore dall'arrivo;
- c) entro la partenza dal porto precedente se la durata del viaggio è inferiore a 24 ore.

Gli Stati membri possono decidere che le informazioni siano notificate al gestore dell'impianto di raccolta che le trasmette a sua volta all'autorità competente.

2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 vengono conservate a bordo almeno fino al successivo porto di scalo e, su richiesta, messe a disposizione delle autorità degli Stati membri.

*Articolo 7***Conferimento dei rifiuti prodotti dalla nave**

1. Il comandante di una nave che approda in un porto comunitario conferisce tutti i rifiuti prodotti dalla nave ad un impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto.

2. Nonostante il paragrafo 1, una nave può procedere verso il successivo porto di scalo senza aver conferito i rifiuti prodotti, qualora dalle informazioni fornite a norma dell'articolo 6 e dell'allegato II risulti la presenza di una capacità di stoccaggio sufficiente per tutti i rifiuti prodotti dalla nave che sono già stati accumulati e che saranno accumulati nel corso del tragitto previsto della nave fino al porto di conferimento.

Se vi sono fondati motivi di ritenere che nel porto di conferimento previsto non siano disponibili impianti adeguati o se questo porto non è conosciuto e sussiste quindi il rischio che i rifiuti vengano scaricati in mare, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie atte a prevenire l'inquinamento marino, se necessario richiedendo alla nave di conferire i rifiuti prodotti prima di lasciare il porto.

▼B

3. Il paragrafo 1 si applica fatte salve le prescrizioni a carico delle navi più rigorose in materia di conferimento adottate in base al diritto internazionale.

*Articolo 8***Regime tariffario applicabile ai rifiuti prodotti dalla nave**

1. Gli Stati membri provvedono affinché i costi degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, ivi compreso il trattamento e lo smaltimento degli stessi, siano recuperati attraverso la riscossione di tariffe a carico delle navi.

2. I sistemi di recupero dei costi connessi con l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta non devono non costituire un incentivo per le navi a scaricare i loro rifiuti in mare. A tal fine si applicano i seguenti principi alle navi diverse dai pescherecci e dalle imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di 12 passeggeri:

a) tutte le navi che approdano nei porti di uno Stato membro contribuiscono in misura significativa ai costi di cui al paragrafo 1, a prescindere dall'effettivo uso degli impianti. Tra le disposizioni applicabili a tal fine si possono annoverare l'incorporazione delle tariffe nei diritti portuali o una tariffa standard distinta per i rifiuti. Le tariffe possono essere differenziate in funzione, ad esempio, della categoria, del tipo e della dimensione della nave;

b) la parte dei costi non coperta dalla tariffa di cui alla lettera a) è coperta in base ai quantitativi e ai tipi di rifiuti prodotti dalle navi effettivamente conferiti dalla nave;

c) le tariffe possono essere ridotte se la gestione ambientale, la concezione, le attrezzature e il funzionamento della nave sono tali che il comandante della nave stessa possa dimostrare che essa produce quantità ridotte di rifiuti.

3. Per garantire che le tariffe applicate siano eque, trasparenti, non discriminatorie e rispecchino i costi degli impianti e dei servizi messi a disposizione ed, eventualmente, utilizzati, andrebbero precisati agli utenti dei porti l'importo delle tariffe e la base sulla quale sono state calcolate.

4. Entro tre anni dalla data di cui all'articolo 16, paragrafo 1, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione per valutare l'impatto della varietà di sistemi di recupero dei costi, istituiti a norma del paragrafo 2, sull'ambiente marino e sulla struttura dei flussi di rifiuti. La relazione è predisposta d'intesa con gli Stati membri e i rappresentanti dei porti.

Se necessario, a seguito di questa valutazione, la Commissione presenta una proposta di modifica della presente direttiva introducendo un sistema che preveda che le navi che fanno scalo in un porto di uno Stato membro paghino una percentuale adeguata, pari ad almeno un terzo, dei costi indicati nel paragrafo 1, indipendentemente dall'effettivo utilizzo degli impianti, o un sistema alternativo che abbia effetti equivalenti.

▼B*Articolo 9***Esenzioni**

1. Gli Stati membri possono esonerare dagli obblighi di cui all'articolo 6, articolo 7, paragrafo 1 e all'articolo 8 le navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari presso i loro porti, qualora si possa dimostrare l'esistenza di misure che garantiscano il pagamento delle tariffe e il conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi in un porto lungo la rotta.
2. Gli Stati membri informano periodicamente, almeno una volta all'anno la Commissione delle esenzioni rilasciate in base al paragrafo 1.

*Articolo 10***Conferimento dei residui del carico**

Il comandante di una nave che fa scalo in un porto comunitario garantisce che i residui del carico siano conferiti a un impianto di raccolta dei rifiuti in base alle disposizioni della Marpol 73/78. Ogni tariffa per il conferimento dei residui del carico viene pagata da chi utilizza l'impianto di raccolta.

*Articolo 11***Regime coercitivo**

1. Gli Stati membri provvedono affinché qualsiasi nave possa essere soggetta a ispezione per verificarne la conformità agli articoli 7 e 10 e che sia svolto un numero sufficiente di tali ispezioni.
2. Per le ispezioni riguardanti navi diverse dai pescherecci e dalle imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di 12 passeggeri:
 - a) Nella scelta delle navi da ispezionare gli Stati membri si interessano in particolare delle:
 - navi che non hanno adempiuto agli obblighi di notifica di cui all'articolo 6,
 - navi per le quali l'esame delle informazioni fornite dal comandante a norma dell'articolo 6 ha messo in luce altre ragioni per ritenere che la nave non ottemperi alla presente direttiva.
 - b) Tale ispezione può essere effettuata nel quadro della direttiva 95/21/CE, se applicabile. Vale l'obbligo di ispezionare il 25 % delle navi come previsto dalla direttiva menzionata, a prescindere dal regime applicato alle ispezioni;
 - c) L'autorità pertinente che non è soddisfatta dei risultati di tale ispezione provvede affinché la nave non lasci il porto fino al conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico all'impianto di raccolta, in misura tale da ottemperare agli articoli 7 e 10;

▼B

d) Qualora sia chiaramente dimostrato che una nave ha preso il largo senza aver osservato l'articolo 7 o l'articolo 10, la competente autorità del successivo porto di scalo ne viene informata e, fatta salva l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 13, alla nave non viene consentito di lasciare tale porto fino all'avvenuto svolgimento di una più dettagliata valutazione dei fattori relativi alla conformità della nave alla presente direttiva, quali la precisione delle informazioni fornite a norma dell'articolo 6.

3. Gli Stati membri fissano, nella misura necessaria, le procedure di controllo atte a garantire la conformità alle prescrizioni applicabili della presente direttiva per i pecherecci e le imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di 12 passeggeri.

*Articolo 12***Misure di accompagnamento**

1. Gli Stati membri:

- a) adottano tutte le misure necessarie per garantire che i comandanti, i gestori degli impianti portuali di raccolta e le altre parti interessate siano adeguatamente informati sugli obblighi loro incombenti in base alla presente direttiva e che essi vi si conformino;
- b) designano le autorità o gli organismi incaricati di svolgere gli incarichi previsti dalla presente direttiva;
- c) provvedono a garantire la cooperazione tra le rispettive autorità competenti e le organizzazioni commerciali al fine di garantire un'attuazione efficace della presente direttiva;
- d) provvedono affinché le informazioni notificate dai comandanti delle navi a norma dell'articolo 6 siano esaminate accuratamente;
- e) garantiscono che le formalità relative all'utilizzo degli impianti portuali di raccolta siano semplici e rapide, per incentivare comandanti ad utilizzare gli impianti portuali di raccolta e per evitare ingiustificati ritardi alle navi;
- f) provvedono affinché la Commissione riceva una copia dei rapporti relativi alle inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta di cui all'articolo 4, paragrafo 3;
- g) garantiscono che il trattamento, il recupero o lo smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico siano svolti in conformità della direttiva 75/442/CEE e di altra legislazione comunitaria in materia, in particolare la direttiva 75/439/CEE del Consiglio concernente l'eliminazione degli oli usati⁽¹⁾ e la direttiva 91/689/CEE del Consiglio, del 12 dicembre 1991, relativa ai rifiuti pericolosi⁽²⁾;
- h) garantiscono, conformemente alla propria legislazione nazionale, che le parti coinvolte nel conferimento o nella raccolta di rifiuti prodotti dalla nave o di residui del carico abbiano diritto al risarcimento del danno causato da ritardi ingiustificati.

⁽¹⁾ GU L 194 del 25.7.1975, pag. 23. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 91/692/CEE (GU L 377 del 31.12.1991, pag. 48).

⁽²⁾ GU L 377 del 31.12.1991, pag. 20. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/31/CEE (GU L 168 del 2.7.1994, pag. 28).

▼B

2. Il conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico è considerata come immissione in libera pratica ai sensi dell'articolo 79 del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, che istituisce un codice doganale comunitario ⁽¹⁾. Le autorità doganali non esigono la presentazione della dichiarazione sommaria di cui all'articolo 45 del codice doganale comunitario.

3. Gli Stati membri e la Commissione collaborano per creare un adeguato sistema informativo e di controllo che comprenda quanto meno l'intera Comunità, al fine:

— di migliorare l'individuazione delle navi che non hanno proceduto al conferimento dei rifiuti prodotti e dei residui del carico a norma della presente direttiva,

— di verificare se sono stati conseguiti gli obiettivi di cui all'articolo 1 della direttiva.

4. Gli Stati membri e la Commissione cooperano nella fissazione di criteri comuni per individuare le navi di cui all'articolo 8, paragrafo 2, punto c).

*Articolo 13***Sanzioni**

Gli Stati membri istituiscono un regime sanzionatorio per la violazione delle disposizioni nazionali adottate in base alla presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Le sanzioni così comminate devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

▼M3*Articolo 14***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito a norma dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7, della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

*Articolo 15***Procedura di modifica**

Gli allegati della presente direttiva, la definizione di cui all'articolo 2, lettera b), i riferimenti agli strumenti della Comunità e dell'IMO possono essere adeguati dalla Commissione, al fine di allinearli alle misure della Comunità o dell'IMO che siano entrate in vigore, purché tali modifiche non amplino l'ambito di applicazione della presente direttiva.

⁽¹⁾ GU L 302 del 19.10.1992, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 955/1999 (GU L 119 del 7.5.1999, pag. 1).

⁽²⁾ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

▼ M3

Gli allegati della presente direttiva possono inoltre essere modificati dalla Commissione ove necessario per migliorare il regime istituito dalla presente direttiva senza in alcun caso ampliarne l'ambito di applicazione.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

Le modifiche degli strumenti internazionali di cui all'articolo 2 possono essere escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

▼ B*Articolo 16***Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva prima del 28 dicembre 2002. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Tuttavia, per quanto riguarda le acque reflue di cui all'articolo 2, lettera c), l'applicazione della presente direttiva è sospesa fino a 12 mesi dall'entrata in vigore dell'allegato IV di Marpol 73/78, nel rispetto della distinzione operata in detta convenzione fra navi nuove ed esistenti.

2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

*Articolo 17***Valutazione**

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sullo stato di attuazione della presente direttiva a scadenze triennali.

2. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione sul funzionamento del sistema previsto dalla presente direttiva, in base alle relazioni presentate dagli Stati membri di cui al paragrafo 1, oltre alle proposte eventualmente necessarie in merito all'attuazione della presente direttiva.

*Articolo 18***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 19***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

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

(di cui all'articolo 5)

Il piano riguarda tutte le categorie di rifiuti prodotti dalle navi e di residui del carico provenienti dalle navi che normalmente approdano in un porto. Esso è elaborato tenendo conto delle dimensioni dello scalo e della tipologia delle unità che vi approdano.

I piani devono tener conto dei seguenti elementi:

- valutazione del bisogno di impianti portuali di raccolta in funzione delle esigenze delle navi che abitualmente approdano nel porto,
- descrizione del tipo e della capacità degli impianti portuali di raccolta,
- descrizione dettagliata delle procedure di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico,
- descrizione del sistema di tariffazione,
- procedure per la segnalazione delle inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta,
- procedure per consultazioni permanenti con gli utenti dei porti, le imprese che si occupano dei rifiuti, gli operatori dei terminal e le altre parti interessate,
- tipo e quantità dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico ricevuti e gestiti.

Il piano dovrebbe inoltre comprendere:

- una sintesi della pertinente normativa e delle formalità per il conferimento,
- l'indicazione di una o più persone responsabili dell'attuazione del piano,
- la descrizione, se del caso, delle attrezzature e dei procedimenti di pretrattamento nel porto,
- la descrizione delle modalità di registrazione dell'uso effettivo degli impianti portuali di raccolta,
- la descrizione delle modalità di registrazione dei quantitativi dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico conferiti,
- la descrizione delle modalità di smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.

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 è presunta se le procedure si attengono a quanto previsto dal regolamento (CEE) n. 1836/93 del Consiglio, del 29 giugno 1993, sull'adesione volontaria delle imprese del settore industriale a un sistema comunitario di eco-gestione e audit ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ GU L 168 del 10.7.1993, pag. 1.

▼B

Informazioni da fornire a tutti gli utenti dei porti

- breve accenno alla fondamentale importanza di un corretto conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico,
- ubicazione degli impianti portuali di raccolta per ogni banchina di ormeggio con diagramma/cartina,
- elenco dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico normalmente trattati,
- elenco dei punti di contatto, degli operatori e dei servizi offerti,
- descrizione delle procedure per il conferimento,
- descrizione del sistema di tariffazione,
- procedure per la segnalazione delle inadeguatezze rilevate negli impianti portuali di raccolta.

▼ **M4***ALLEGATO II***INFORMAZIONI DA NOTIFICARE PRIMA DELL'ENTRATA NEL PORTO DI***(Porto di destinazione di cui all'articolo 6 della direttiva 2000/59/CE)*

1. Nome della nave, indicativo radio della nave ed, eventualmente, numero d'identificazione IMO:
2. Stato di bandiera:
3. Ora presunta di arrivo (ETA):
4. Ora presunta di partenza (ETD):
5. Porto di scalo precedente:
6. Prossimo porto di scalo:
7. Ultimo porto e data in cui sono stati conferiti i rifiuti prodotti dalla nave, inclusi i quantitativi (in m³) e i tipi di rifiuti conferiti:
8. Intendete conferire (contrassegnare la casella appropriata):

la totalità alcuni nessuno

dei vostri rifiuti in impianti portuali di raccolta?

9. Tipo e quantitativo di rifiuti e di residui da conferire e/o trattenuti a bordo e percentuale della capacità di stoccaggio massima:

Se intendete conferire la totalità dei rifiuti, completate la seconda e l'ultima colonna, se del caso. Se intendete conferire alcuni rifiuti o nessun rifiuto, completate tutte le colonne.

Tipo	Rifiuti da conferire (m ³)	Capacità di stoccaggio massima 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)	Rifiuti che sono stati conferiti nell'ultimo porto di conferimento di cui al precedente punto 7 (m ³)
------	--	---	--	---	---	---

Oli usati

Acqua di sentina oleosa						
Residui oleosi (fanghi)						
Altro (specificare)						
Acque di scarico (1)						

Rifiuti

Plastica						
Rifiuti alimentari						

▼ **M4**

Tipo	Rifiuti da conferire (m ³)	Capacità di stoccaggio massima 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)	Rifiuti che sono stati conferiti nell'ultimo porto di conferimento di cui al precedente punto 7 (m ³)
Rifiuti domestici (ad es. prodotti di carta, stracci, vetro, metallo, bottiglie, vasellame, ecc.)						
Olio da cucina						
Ceneri prodotte dagli inceneritori						
Residui operativi						
Carcasse di animali						
Residui del carico ⁽²⁾ (specificare) ⁽³⁾						

⁽¹⁾ Le acque di scarico possono essere scaricate in mare conformemente alla regola 11 dell'allegato IV della convenzione Marpol 73/78. Le caselle corrispondenti non devono essere contrassegnate se si intende effettuare uno scarico in mare autorizzato.

⁽²⁾ Può trattarsi di stime.

⁽³⁾ I residui del carico sono specificati e classificati in base ai pertinenti allegati della convenzione Marpol 73/78, in particolare allegati I, II e V.

Note

1. Tali informazioni possono essere usate per i controlli degli Stati di approdo e per altri scopi connessi con le ispezioni.
2. Gli Stati membri decidono quali organismi riceveranno copie della presente notifica.
3. 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 2000/59/CE.

Confermo

— che le suddette informazioni sono accurate e corrette e

— che a bordo vi è una capacità dedicata sufficiente per stoccare tutti i rifiuti prodotti tra il momento della notifica ed il successivo porto in cui saranno conferiti i rifiuti.

Data

Ora

Firma