



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 23.3.2012
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo al riciclaggio delle navi

{SWD(2012) 45 final}
{SWD(2012) 47 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Contesto generale e motivazione della proposta

Alcune pratiche inadeguate e pericolose per l'ambiente utilizzate nella demolizione delle navi sono ancora oggi fonte di notevoli preoccupazioni. Al termine della loro vita utile, la maggior parte delle grandi navi mercantili per la navigazione marittima sono smantellate in impianti che fanno uso di metodi che comportano notevoli ripercussioni sull'ambiente e sulla salute. Questi aspetti negativi impediscono che il riciclaggio delle navi diventi un'industria adeguatamente sostenibile.

La situazione rischia di peggiorare in quanto nei prossimi anni un notevole numero di navi sarà probabilmente destinato alla demolizione a causa dell'attuale situazione di eccesso di capacità della flotta mondiale, che secondo le previsioni dovrebbe perdurare almeno uno o due lustri. Inoltre il prossimo picco di riciclaggio delle navi, in prossimità della data limite per l'eliminazione graduale delle petroliere monoscafo nel 2015, dovrebbe andare essenzialmente a vantaggio degli impianti meno conformi.

Il regolamento relativo alle spedizioni di rifiuti¹ dà attuazione nell'Unione europea ai requisiti della convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento, nonché al disposto dell'emendamento alla convenzione (il cosiddetto "emendamento divieto"), che proibisce l'esportazione di rifiuti pericolosi verso paesi al di fuori dell'OCSE. Questo emendamento non è ancora entrato in vigore a livello internazionale in quanto è stato ratificato da un numero finora insufficiente di paesi.

Secondo il regolamento sulle spedizioni di rifiuti, le navi battenti bandiera di uno Stato dell'UE destinate alla demolizione sono classificate come rifiuti pericolosi poiché contengono sostanze pericolose. In quanto tali, possono essere demolite soltanto nei paesi dell'OCSE. Tuttavia questa normativa è quasi sempre elusa dalle navi battenti bandiera dell'UE² e ciò rende inefficaci le norme internazionali e la legislazione dell'Unione.

Questa diffusa inadempienza è dovuta in primo luogo alla carente capacità di riciclaggio nei paesi dell'OCSE, in particolare per le navi più grandi. La capacità esistente a livello europeo è utilizzata per lo smantellamento di navi piccole e delle navi di Stato, ma non per le grandi navi mercantili per la navigazione marittima. Come è successo per il settore della costruzione navale, negli ultimi decenni il settore dello smantellamento è stato delocalizzato dall'UE verso paesi non membri dell'OCSE per motivi economici (domanda di acciaio, basso costo del lavoro, costi ambientali non internalizzati). Di conseguenza, lo sviluppo di ulteriori capacità di smantellamento in Europa non è risultato economicamente realizzabile.

Al di fuori dell'OCSE, Cina, India, Pakistan e Bangladesh possiedono una notevole capacità di riciclaggio. Si prevede che entro il 2015 gli impianti situati nell'OCSE e in Cina nonché

¹ Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti.

² Nel 2009, oltre il 90% delle navi battenti bandiera di uno Stato dell'UE è stato smantellato al di fuori dell'OCSE, in genere nell'Asia meridionale.

alcuni impianti in India saranno in grado di rispettare le disposizioni della convenzione di Hong Kong.

In effetti la capacità attualmente disponibile in Cina (2,83 milioni di LDT³ nel 2009) è già largamente sufficiente per tutte le navi battenti bandiera di uno Stato dell'UE fino al 2030 (nel periodo 2012-2030 il volume annuo massimo sarà di 1,88 milioni di LDT) e tra breve sarà attivo un nuovo impianto con una capacità di 1 milione di LDT. Questa evoluzione è dovuta sia alle iniziative condotte dalle autorità pubbliche per promuovere specificatamente il mercato del riciclaggio “verde” e chiudere gli impianti che non rispettano gli standard in materia che agli investimenti effettuati da armatori europei responsabili in impianti di riciclaggio sicuri e compatibili con l'ambiente.

Peraltro l'attuale situazione del mercato favorisce gli impianti di riciclaggio delle navi in Bangladesh, India e, in misura minore, Pakistan, mentre i concorrenti nell'UE, in Turchia e in Cina che hanno standard tecnici più elevati possono occupare soltanto mercati di nicchia, come quelli per le navi di piccole dimensioni, per le navi di Stato comprese le navi da guerra e per la flotta di armatori impegnati a livello ambientale.

Infine, l'attuale legislazione non è adeguata alle specificità delle navi. È difficile determinare quando una nave diventa un rifiuto. Gli armatori decidono se destinare o meno le loro navi al riciclaggio sulla base di un raffronto economico dei costi e dei benefici presentati dal mantenimento in attività di una nave rispetto alla sua demolizione.

Se questa decisione è presa quando la nave si trova in acque internazionali o in acque soggette alla giurisdizione dello Stato di riciclaggio è molto difficile, se non impossibile, applicare le procedure del regolamento relativo alle spedizioni di rifiuti. Inoltre le navi mercantili che lasciano i porti e le acque dell'UE di solito ottimizzano il loro ultimo viaggio consegnando merci in Asia prima di essere avviate alla demolizione. Le autorità competenti non possono in genere intervenire se l'armatore non dichiara l'intenzione di smantellare una nave che lascia un porto dell'UE. Il regolamento sulle spedizioni di rifiuti stabilisce diritti e obblighi per lo Stato di esportazione, lo Stato di importazione e, eventualmente, gli Stati di transito. Gli Stati di approdo non sono tuttavia necessariamente informati dell'intenzione dell'armatore di riciclare una nave. Infine, non è raro che una nave sia venduta a un altro operatore con il pretesto che continuerà l'attività per essere invece trasferita a un impianto di demolizione.

In considerazione della carente capacità di riciclaggio nell'OCSE e della possibilità prevista dalla legge che qualsiasi nave possa cambiare lo Stato di immatricolazione (lo “Stato di bandiera”), gli Stati membri dovrebbero attuare sforzi eccessivi per far applicare la legislazione in vigore, in particolare il divieto di esportare al di fuori dei paesi dell'OCSE le navi che sono giunte al termine del loro ciclo di vita.

Al fine di migliorare la situazione, nel 2004 le parti della convenzione di Basilea hanno invitato l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) a definire requisiti vincolanti per il riciclaggio delle navi⁴. Nel 2006, le parti della convenzione di Basilea hanno accolto favorevolmente le iniziative intraprese dall'IMO per sviluppare il progetto di convenzione sul

³ Il peso di una nave da demolire è in genere espresso in tonnellate di dislocamento a vuoto (LDT), ossia il peso calcolato senza carico, carburante, acqua di zavorra, ecc., corrispondente all'incirca al peso dell'acciaio utilizzato per la nave.

⁴ Decisione VII/26 per la gestione compatibile con l'ambiente dello smantellamento delle navi, adottata in occasione della settima conferenza delle parti della convenzione di Basilea.

riciclaggio delle navi e hanno riconosciuto la necessità di evitare la duplicazione di strumenti aventi lo stesso obiettivo. Le parti sono state invitate a valutare il livello di controllo e di esecuzione stabilito dalla convenzione di Basilea nel suo complesso nonché il livello di controllo e di esecuzione previsto dal progetto di convenzione sul riciclaggio delle navi nel suo complesso, e a effettuare un raffronto tra le due convenzioni⁵.

La convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente (di seguito la "convenzione di Hong Kong") è stata adottata nel maggio 2009 dall'Organizzazione marittima internazionale. Quando sarà entrata in vigore, detta convenzione imporrà alle parti (tra le quali figurano gli Stati membri dell'UE) di smantellare le loro grandi navi mercantili esclusivamente in paesi che sono parte della convenzione. Potrà trattarsi di paesi asiatici, i cui impianti di demolizione delle navi dovranno soddisfare gli standard accettati a livello internazionale (superiori a quelli vigenti). Questi impianti dovranno trattare le navi provenienti da parti non contraenti allo stesso modo delle navi che battono bandiera delle parti della convenzione (clausola di "esclusione di un trattamento più favorevole").

La convenzione di Hong Kong è stata adottata nel 2009, ma potrà entrare in vigore e iniziare a produrre effetti soltanto quando sarà stata ratificata da un numero sufficiente di grandi Stati di bandiera e Stati di riciclaggio, prevedibilmente non prima del 2020. La convenzione entrerà in vigore ventiquattro mesi dopo la data in cui saranno soddisfatte le seguenti condizioni:

- almeno 15 Stati l'hanno firmata senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o hanno depositato i necessari strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione;
- la flotta mercantile combinata di detti Stati rappresenta almeno il 40% della stazza lorda della flotta mercantile mondiale; e
- nei 10 anni precedenti il volume annuo massimo combinato di riciclaggio delle navi di detti Stati costituisce almeno il 3% della stazza lorda della flotta mercantile combinata degli stessi Stati.

Le parti della convenzione di Basilea hanno accolto con favore l'adozione della convenzione di Hong Kong nel 2010⁶ e hanno avviato una valutazione preliminare intesa ad accertare se la convenzione di Hong Kong stabilisca un livello di controllo e di esecuzione equivalente a quello previsto dalla convenzione di Basilea⁷.

Nell'aprile 2010 l'Unione europea e i suoi Stati membri hanno finalizzato la loro valutazione, in cui concludono che la convenzione di Hong Kong sembra offrire un livello di controllo e di esecuzione almeno equivalente a quello previsto dalla convenzione di Basilea per le navi classificate come rifiuti ai sensi della convenzione di Basilea⁸.

Nell'ottobre 2011, le parti della convenzione di Basilea hanno incoraggiato la ratifica della convenzione di Hong Kong al fine di consentirne l'entrata in vigore⁹.

⁵ Cfr. decisione VIII/11 <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>.

⁶ Decisione OEWG-VII/12 per una gestione del riciclaggio delle navi compatibile con l'ambiente.

⁷ Cfr. decisione OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>.

⁸ Contributo dell'Unione europea e dei suoi Stati membri disponibile su <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>.

⁹ Decisione X/AA sulla demolizione delle navi compatibile con l'ambiente adottata in occasione della decima conferenza delle parti della convenzione di Basilea.

La Commissione ha adottato nel 2007 un libro verde per una migliore demolizione delle navi e nel 2008 una comunicazione che propone una strategia dell'Unione europea in materia di demolizione delle navi¹⁰. Detta strategia è stata incentrata segnatamente su misure per migliorare quanto più rapidamente possibile, anche nel periodo transitorio prima dell'entrata in vigore della convenzione di Hong Kong, le condizioni di demolizione delle navi: vale a dire affrontando gli aspetti basilari della convenzione, promuovendo le azioni intraprese dal comparto su base volontaria, prevedendo misure di assistenza tecnica e di sostegno ai paesi in via di sviluppo e una migliore applicazione della normativa in vigore. La strategia ha già permesso di conseguire:

- l'adozione di una convenzione che migliorerà il riciclaggio delle navi grazie a procedure adeguate alle specificità delle navi e a requisiti dettagliati che devono essere soddisfatti da infrastrutture di riciclaggio perfezionate;
- il sostegno alle azioni intraprese su base volontaria dal comparto prima dell'entrata in vigore della convenzione:
 - applicazione su base volontaria dei requisiti e degli orientamenti previsti dalla convenzione (come lo sviluppo di inventari di materiali pericolosi);
 - adozione di contratti di compravendita “verdi”;
 - investimenti in infrastrutture di riciclaggio sicure e compatibili con l'ambiente;
- l'attuazione di studi, ricerche e progetti pilota al fine di verificare gli sviluppi e promuovere migliori tecnologie di riciclaggio per le navi che rientrano nel campo di applicazione della convenzione di Hong Kong e per le altre navi;
- l'avviamento da parte della Commissione, quando le è stato segnalato che determinate navi sarebbero state avviate alla demolizione, di iniziative intese a migliorare l'attuazione del regolamento sulle spedizioni di rifiuti;
- l'erogazione di un aiuto ai paesi di riciclaggio delle navi, mediante una sovvenzione nell'ambito del programma tematico per l'ambiente e la gestione sostenibile delle risorse naturali compresa l'energia, a favore del “Programma globale per il riciclaggio sostenibile delle navi” gestito congiuntamente dai segretariati della convenzione di Basilea, dell'Organizzazione marittima internazionale e dell'Organizzazione internazionale del lavoro.

1.2. Obiettivo della proposta

Il regolamento relativo al riciclaggio delle navi è inteso a ridurre in modo significativo gli effetti negativi connessi a tale operazione, in particolare nell'Asia meridionale, delle navi battenti bandiera degli Stati dell'UE, senza che siano imposti inutili oneri economici. La proposta di regolamento prevede l'applicazione anticipata dei requisiti della convenzione di Hong Kong e ne accelera pertanto l'entrata in vigore a livello mondiale.

¹⁰ Comunicazione COM(2008)767 definitivo, del 19 novembre 2008, che presenta una strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi, e relativa valutazione d'impatto nel documento di lavoro dei servizi della Commissione SEC(2008)2846.

1.3. Disposizioni vigenti nel settore della proposta

La proposta riguarda l'adozione di un regolamento relativo al riciclaggio delle navi. Il nuovo regolamento è destinato a sostituire il regolamento in vigore (CE) n. 1013/2006¹¹ per quanto concerne le navi cui si applica la convenzione di Hong Kong.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE D'IMPATTO

2.1. Consultazione delle parti interessate

Nello sviluppare la valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta legislativa, la Commissione ha consultato le parti interessate e ha fatto ricorso a esperti esterni mediante una consultazione pubblica, che si è svolta dall'aprile al giugno 2009, e quattro seminari di esperti.

La maggior parte degli interessati ha espresso un chiaro sostegno alla rapida ratifica della convenzione di Hong Kong da parte degli Stati membri dell'Unione europea, al fine di accelerarne l'entrata in vigore incoraggiandone la ratifica da parte di altri Stati. Numerose parti interessate sono favorevoli a una rapida attuazione della convenzione da parte dell'UE, in quanto ritengono inaccettabile attendere la sua entrata in vigore mentre l'attività di demolizione delle navi continua a causare incidenti, mortali o gravi, per i lavoratori del comparto e notevoli danni per l'ambiente. Alcune parti interessate ritengono tuttavia che l'UE non debba imporre obblighi supplementari rispetto a quelli previsti dalla convenzione. I contributi, la sintesi delle risposte alla consultazione pubblica e le relazioni del seminario delle parti interessate sono disponibili su internet¹².

Il Parlamento europeo, il Comitato economico e sociale europeo e il Consiglio hanno organizzato un dibattito sulla comunicazione e hanno adottato, rispettivamente, una risoluzione il 26 marzo 2009¹³, un parere il 13 maggio 2009¹⁴ e delle conclusioni il 21 ottobre 2010¹⁵ su una strategia dell'UE per una migliore demolizione delle navi.

2.2. Valutazione d'impatto

La Commissione ha effettuato una valutazione d'impatto al fine di esaminare le diverse possibilità per un regime di riciclaggio delle navi che possa essere attuato in modo efficace. Nell'effettuare l'analisi sono state valutate le ripercussioni economiche, sociali e ambientali delle diverse opzioni.

Si è tenuto conto delle raccomandazioni del comitato per la valutazione d'impatto, mentre le principali modifiche hanno riguardato la necessità di definire con maggior chiarezza i

¹¹ Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti.

¹² <http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/index.htm>

¹³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0195+0+DOC+XML+V0//IT>

¹⁴ http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\nat\nat425\ces877-2009_ac.doc&language=IT

¹⁵ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf

problemi, di presentare più esplicitamente le misure già adottate nei paesi di riciclaggio delle navi nello scenario di riferimento, di rafforzare la logica dell'intervento e di stabilire un nesso più chiaro tra obiettivi specifici e operativi, da un lato, e problemi ed esigenze, dall'altro, nonché di una più incisiva valutazione delle diverse opzioni, in particolare per quanto riguarda le difficoltà che potrebbero sorgere in futuro a livello di applicazione e di conformità.

Stando alla valutazione d'impatto, solamente il pacchetto D soddisfa pienamente gli obiettivi individuati.

Questa opzione prevede l'introduzione di un regolamento ad hoc per le navi che rientrano nella convenzione di Hong Kong (grandi navi mercantili per la navigazione marittima). Il regolamento in esame potrebbe coprire l'intero ciclo di vita delle navi battenti bandiere dell'UE, anticipare l'attuazione dei requisiti stabiliti dalla convenzione di Hong Kong e, come consentito dalla convenzione, prevedere requisiti ambientali più rigorosi per le infrastrutture di riciclaggio delle navi. Le navi battenti bandiere dell'UE potrebbero essere riciclate unicamente in impianti che soddisfano detti requisiti.

Gli Stati membri dell'UE saranno informati per iscritto e in tempo utile dell'intenzione dell'armatore di destinare una nave al riciclaggio. La conformità sarà garantita da questa disposizione e dall'introduzione di sanzioni, che sarebbero almeno equivalenti a quelle applicabili in base alla legislazione in vigore. Anche se non ci si può attendere che gli attuali impianti di "arenamento" possano soddisfare tali requisiti, è possibile che le infrastrutture più moderne possano in futuro conformarsi a detti criteri. Al fine di evitare confusione, duplicazioni e inutili oneri amministrativi, le navi che rientrano in questa nuova normativa non sarebbero più interessate dal regolamento sulle spedizioni di rifiuti.

Questo pacchetto costituisce la base della proposta in esame.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Sintesi della proposta

L'allegata proposta legislativa interessa, mediante un nuovo regolamento ad hoc, le navi che rientrano nell'ambito della convenzione di Hong Kong (ossia le grandi navi mercantili per la navigazione marittima). Essa copre l'intero ciclo di vita delle navi battenti bandiere dell'UE, dà attuazione ad alcuni dei requisiti della convenzione di Hong Kong (istituzione dell'inventario dei materiali pericolosi, obbligo di riciclare le navi in infrastrutture sicure e compatibili con l'ambiente, requisiti generali applicabili alle navi prima del riciclaggio) e, come consentito dalla Convenzione, prevede disposizioni ambientali più rigorose che sono necessarie prima dell'entrata in vigore della Convenzione (requisiti cui devono rispondere gli impianti di riciclaggio delle navi, istituzione di un elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, conclusione di un contratto tra armatore e impianto di riciclaggio).

Obbligo di istituire e aggiornare un inventario dei materiali pericolosi presenti a bordo delle navi

Le navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE devono istituire e aggiornare durante la loro intera vita utile un inventario dei materiali pericolosi presenti a bordo. Questo obbligo entra in vigore immediatamente per le nuove navi battenti bandiera di uno Stato membro, mentre le navi già esistenti hanno un periodo di cinque anni per adeguarsi tranne qualora siano destinate alla rottamazione prima di tale termine.

L'inventario deve essere aggiornato e completato prima che la nave sia avviata al riciclaggio, in modo da garantire che l'impianto di riciclaggio prescelto possieda la capacità e le qualifiche per gestire tutti i rifiuti e i materiali pericolosi presenti a bordo.

Le navi battenti bandiera di Stati membri dovranno essere demolite in impianti di riciclaggio sicuri e compatibili con l'ambiente

Sulla base dei requisiti tecnici della convenzione di Hong Kong è stato elaborato un elenco dei requisiti che devono essere rispettati dagli impianti di riciclaggio delle navi. Sono stati previsti ulteriori requisiti intesi a tutelare maggiormente la salute dell'uomo e l'ambiente nonché, in particolare, a garantire che tutti i rifiuti pericolosi siano trattati in modo compatibile con l'ambiente tanto negli impianti di riciclaggio delle navi quanto, in caso di trasferimento, negli impianti di gestione dei rifiuti.

I singoli impianti di riciclaggio che soddisfano tali requisiti dovranno chiedere di essere inseriti in un elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi. Le navi battenti bandiere dell'UE potranno essere riciclate unicamente in impianti che figurano nell'elenco europeo.

Quando la convenzione di Hong Kong entrerà in vigore, le parti dovranno preparare e trasmettere gli elenchi degli impianti di riciclaggio delle navi che sono autorizzati in conformità della convenzione. Questi elenchi saranno trasmessi all'Organizzazione marittima internazionale per l'opportuna distribuzione. Quando detti elenchi di infrastrutture saranno disponibili a livello internazionale, occorrerà riesaminare il regolamento relativo al riciclaggio delle navi per evitare inutili oneri amministrativi e la duplicazione dell'elenco europeo degli impianti per il riciclaggio delle navi. Ad esempio, potrebbe essere introdotto un dispositivo di riconoscimento reciproco.

Requisiti specifici da soddisfare prima del riciclaggio

Le navi battenti bandiera di Stati membri devono ridurre al minimo il quantitativo di rifiuti pericolosi presente a bordo (che possono essere presenti anche in residui di carico, olio combustibile, ecc.) prima di essere consegnate a un impianto di riciclaggio.

Nel caso specifico delle petroliere, gli armatori devono garantire che le navi arrivino all'impianto di riciclaggio in condizioni idonee al rilascio di un certificato che attesti il rispetto delle condizioni di sicurezza per l'ingresso e per lavori a caldo, in modo da evitare esplosioni e incidenti, anche mortali, fra i lavoratori degli impianti di riciclaggio.

Maggiore conformità con la legislazione dell'Unione

A differenza della normativa vigente, il regolamento proposto è basato sul sistema di controllo e di esecuzione della convenzione di Hong Kong, che è specificamente previsto per navi e trasporto marittimo internazionale (certificati, controlli, obblighi specifici per lo Stato di bandiera, ecc.).

Dato che autorizza il riciclaggio delle navi in impianti situati in paesi che non fanno parte dell'OCSE, a condizione che rispettino i requisiti e figurino nell'elenco europeo, il regolamento in esame affronterà anche l'attuale problema della penuria di capacità di riciclaggio cui gli armatori possono legalmente rivolgersi.

Inoltre gli Stati membri dell'UE saranno informati per iscritto e in tempo utile dell'intenzione dell'armatore di inviare una nave al riciclaggio, eliminando così il difficile compito di determinare il momento in cui una nave diventa un rifiuto. Gli Stati membri saranno informati

della data di inizio prevista e del completamento del riciclaggio. Mettendo a confronto l'elenco delle navi per le quali hanno rilasciato un certificato di inventario con l'elenco delle navi riciclate in impianti autorizzati, potranno più facilmente individuare le operazioni di riciclaggio illegale. Inoltre verranno introdotte sanzioni più specifiche e precise rispetto a quelle previste dalla normativa in vigore. Questi requisiti, unitamente alla possibilità di accedere legalmente a capacità di riciclaggio sufficienti, sicure e compatibili con l'ambiente e ad un sistema di controllo adeguato alle specificità delle navi, garantiranno una maggior rispetto della legislazione.

Infine, per evitare confusione, duplicazioni e inutili oneri amministrativi, le navi cui si applica questa nuova normativa non sarebbero più interessate dal regolamento sulle spedizioni di rifiuti.

3.2. Basi giuridiche

La proposta si basa sull'articolo 192, paragrafo 1, del TFUE.

3.3. Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra nella sfera di competenza esclusiva dell'UE.

Il riciclaggio delle navi è già disciplinato dalla normativa europea, segnatamente dal regolamento relativo alle spedizioni di rifiuti.

L'Unione europea non può diventare parte della convenzione di Hong Kong, in quanto questa concerne soltanto gli Stati membri dell'Organizzazione marittima internazionale. Pertanto gli Stati membri dell'UE, soprattutto in quanto Stati di bandiera, svolgeranno un ruolo decisivo nella ratifica e nell'entrata in vigore delle disposizioni di detta convenzione.

Un'iniziativa isolata da parte degli Stati membri non sarà sufficiente, dato che non tutti detti Stati ritengono che la ratifica della convenzione di Hong Kong costituisca una priorità. Vi è evidentemente il rischio che le grandi navi mercantili dell'UE debbano rispettare norme giuridiche diverse a seconda dei diversi Stati membri interessati. Questa situazione potrebbe portare a cambiamenti di bandiera e a una concorrenza sleale tra Stati membri che agiscono in qualità di Stati di bandiera.

L'elaborazione di un elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi che soddisfano i requisiti previsti eviterà le duplicazioni delle attività tra Stati membri dell'UE e faciliterà le rispettive procedure di controllo in quanto Stati di bandiera.

L'inserimento della convenzione di Hong Kong nella legislazione dell'UE promuoverà l'armonizzazione del processo decisionale, oltre ad accelerare il processo di ratifica da parte degli Stati membri. Inoltre, una celere iniziativa da parte dell'Unione europea produrrà sui paesi terzi un effetto assai superiore all'azione di singoli Stati membri e avrà quindi maggiori probabilità di accelerare l'entrata in vigore della Convenzione di Hong Kong. Pertanto unitamente alla presente proposta di regolamento è presentata una proposta di decisione del Consiglio che autorizza gli Stati membri a ratificare la convenzione internazionale di Hong Kong 2009 per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente o ad aderirvi, nell'interesse dell'Unione europea.

3.4. Principio di proporzionalità

La proposta è conforme al principio di proporzionalità. Gli ulteriori oneri a carico degli operatori economici e delle autorità nazionali sono limitati a quanto necessario per garantire che il riciclaggio delle navi sia realizzato in modo sicuro e compatibile con l'ambiente. Anche se la proposta comporta costi aggiuntivi per gli armatori (elaborazione degli inventari di materiali pericolosi e controlli), si ritiene che detti costi saranno compensati dai notevoli benefici conseguiti a livello sociale e ambientale.

3.5. Scelta dello strumento

Lo strumento proposto è un regolamento.

Un regolamento rappresenta lo strumento giuridico appropriato in quanto impone agli armatori e agli Stati membri, direttamente e in un breve periodo di tempo, requisiti precisi da attuare contemporaneamente e in modo uniforme nell'intera Unione. Lo sviluppo di requisiti per impianti di riciclaggio delle navi sicuri e compatibili con l'ambiente e di un elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi garantirà segnatamente un'applicazione armonizzata della convenzione di Hong Kong.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo al riciclaggio delle navi

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,

deliberando conformemente alla procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Alle navi che sono considerate rifiuti e che effettuano movimenti transfrontalieri in vista del loro riciclaggio si applicano la convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento (di seguito "convenzione di Basilea") e il regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti¹⁶. Il regolamento (CE) n. 1013/2006 dà attuazione alla convenzione di Basilea nonché a un emendamento¹⁷ alla convenzione adottato nel 1995, non ancora entrato in vigore a livello internazionale, che istituisce un divieto alle esportazioni di rifiuti pericolosi verso paesi che non sono membri dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economici (OCSE). Poiché contengono materiali pericolosi, le navi sono in genere classificate come rifiuti pericolosi e di conseguenza ne è vietata l'esportazione a fini di riciclaggio verso impianti ubicati in paesi che non appartengono all'OCSE.
- (2) I meccanismi di controllo e di esecuzione della legislazione in vigore a livello internazionale ed europeo non sono adeguati alle specificità delle navi e della navigazione marittima internazionale e sono risultati inefficaci nel prevenire pratiche pericolose e inadeguate di riciclaggio delle navi.
- (3) L'attuale capacità di riciclaggio delle navi nei paesi dell'OCSE, cui possono legalmente accedere le navi battenti bandiera di uno Stato membro, non è sufficiente. La capacità di riciclaggio sicura e compatibile con l'ambiente già esistente in paesi che

¹⁶ GU L 190 del 12.7.2006, pag. 1.

¹⁷ Emendamento alla convenzione di Basilea ("emendamento divieto") adottato con la decisione III/1 delle parti della convenzione di Basilea.

non sono membri dell'OCSE consente di trattare tutte le navi battenti bandiere dell'UE e dovrebbe ulteriormente aumentare entro il 2015 a seguito delle misure adottate dai paesi che effettuano il riciclaggio per soddisfare i requisiti della convenzione di Hong Kong.

- (4) La convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente (di seguito "convenzione di Hong Kong") è stata adottata il 15 maggio 2009, sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale e su richiesta delle parti della convenzione di Basilea. La convenzione di Hong Kong entrerà in vigore 24 mesi dopo la data di ratifica da parte di almeno 15 Stati, la cui flotta mercantile combinata rappresenta almeno il 40% della stazza lorda della flotta mercantile mondiale e il cui volume annuo massimo combinato di riciclaggio delle navi nei 10 anni precedenti rappresenta almeno il 3% della stazza lorda della flotta mercantile combinata di detti Stati. Gli Stati membri devono ratificare quanto prima la convenzione, al fine di accelerarne l'entrata in vigore. La convenzione copre la progettazione, la costruzione, il funzionamento e la preparazione delle navi al fine di facilitare un riciclaggio sicuro e compatibile con l'ambiente, senza compromettere la sicurezza e l'efficienza operativa delle navi e concerne inoltre il funzionamento degli impianti per il riciclaggio sicuro e compatibile con l'ambiente e l'istituzione di un adeguato meccanismo di esecuzione per il riciclaggio delle navi.
- (5) La convenzione di Hong Kong prevede esplicitamente che le sue parti adottino misure più rigorose, conformi al diritto internazionale, per il riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente al fine di evitare, ridurre o minimizzare gli eventuali effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente. L'istituzione di un elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi che soddisfano i requisiti stabiliti dal presente regolamento contribuirà a tale obiettivo nonché a una migliore applicazione della normativa, facilitando il controllo delle navi destinate al riciclaggio da parte degli Stati di bandiera. È opportuno che i requisiti per gli impianti di riciclaggio delle navi ricalchino quelli della convenzione di Hong Kong.
- (6) È interesse degli Stati di bandiera che inviano le loro navi in impianti di riciclaggio ammodernati e conformi ai requisiti della convenzione di Hong Kong assicurare che questa convenzione entri in vigore quanto prima, al fine di stabilire condizioni uniformi a livello mondiale.
- (7) Per le navi che non rientrano nel campo di applicazione della convenzione di Hong Kong e del presente regolamento, è opportuno che il riciclaggio continui a essere effettuato in conformità del disposto rispettivamente del regolamento (CE) n. 1013/2006 e della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive¹⁸.
- (8) È necessario chiarire i rispettivi campi di applicazione del presente regolamento, del regolamento (CE) n. 1013/2006 e della direttiva 2008/98/CE, per evitare il moltiplicarsi di strumenti normativi che hanno lo stesso obiettivo.

¹⁸

GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3.

- (9) Nell'interpretare i requisiti del presente regolamento, occorre tener conto degli orientamenti elaborati dall'Organizzazione marittima internazionale a sostegno della convenzione di Hong Kong.
- (10) È opportuno che gli Stati membri adottino misure intese a prevenire l'elusione delle norme sul riciclaggio delle navi e ad aumentare la trasparenza del riciclaggio. Come previsto dalla convenzione di Hong Kong, gli Stati membri devono comunicare le informazioni concernenti le navi cui è stato rilasciato un certificato di inventario e le navi per le quali hanno ricevuto una dichiarazione di completamento, nonché informazioni relative al riciclaggio illegale e alle azioni successive da essi intraprese in materia.
- (11) È necessario che gli Stati membri stabiliscano regole sulle sanzioni da irrogare in caso di violazioni del presente regolamento e garantiscano l'applicazione di dette sanzioni, in modo da prevenire l'elusione delle norme sul riciclaggio delle navi. Le sanzioni, che possono essere di natura civile o amministrativa, devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.
- (12) Per tenere conto degli sviluppi intervenuti nelle pertinenti convenzioni internazionali, va delegato alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto concerne l'aggiornamento degli allegati del presente regolamento. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione proceda ad adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca contemporaneamente una trasmissione corretta e tempestiva dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (13) Al fine di garantire condizioni di esecuzione uniformi del presente regolamento, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Occorre che tali competenze siano esercitate conformemente alle disposizioni del 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 Commissione¹⁹.
- (14) Poiché l'obiettivo di prevenire, ridurre o eliminare gli effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente dovuti al riciclaggio, al funzionamento e alla manutenzione delle navi battenti bandiera di uno Stato membro non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri, a causa del carattere internazionale del trasporto marittimo e del riciclaggio delle navi, e può dunque essere meglio conseguito a livello dell'Unione, quest'ultima può adottare misure in conformità del principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

¹⁹ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

TITOLO I - AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Obiettivo

Il presente regolamento è inteso a prevenire, ridurre o eliminare gli effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente causati dal riciclaggio, dall'esercizio e dalla manutenzione delle navi battenti bandiera di uno Stato membro.

Articolo 2

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:
 - (1) “nave”: un'unità di qualsiasi tipo che opera o ha operato nell'ambiente marino, inclusi sommergibili, natanti, piattaforme galleggianti, piattaforme autoelevatrici, unità galleggianti di stoccaggio (Floating Storage Units - FSU) e unità galleggianti di produzione, stoccaggio e scarico (Floating Production Storage and Off-loading Units - FPSO) nonché unità private delle attrezzature o rimorchiate;
 - (2) “nuova nave”:
 - (a) una nave il cui contratto di costruzione è stipulato il giorno dell'entrata in vigore del presente regolamento o successivamente a tale data;
 - (b) in assenza di un contratto di costruzione, una nave la cui chiglia sia stata impostata, o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione, alla data di entrata in vigore del presente regolamento o sei mesi dopo tale data;
 - (c) una nave la cui consegna ha luogo il giorno di entrata in vigore del presente regolamento o trenta mesi dopo tale data;
 - (3) “nave cisterna”: una petroliera ai sensi dell'allegato I della convenzione per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL) o una cisterna per il trasporto di sostanze liquide nocive (SLN) ai sensi dell'allegato II di detta convenzione;
 - (4) “materiali pericolosi”: qualsiasi materiale o sostanza suscettibile di creare rischi per la salute umana o l'ambiente, inclusa qualsiasi sostanza considerata pericolosa ai

sensi della direttiva 67/548/CEE²⁰ e del regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio²¹;

- (5) “riciclaggio delle navi”: l’attività di demolizione completa o parziale di una nave in un impianto di riciclaggio al fine di recuperare componenti e materiali da ritrattare e riutilizzare, occupandosi nel contempo dei materiali pericolosi e di altro tipo, che comprende le operazioni connesse come lo stoccaggio e il trattamento di componenti e materiali sul sito, ma non il loro ulteriore trattamento o smaltimento in impianti separati;
- (6) “impianto di riciclaggio delle navi”: un’area delimitata che può essere un sito, un cantiere o un impianto ubicato in uno Stato membro o in un paese terzo e utilizzato per il riciclaggio delle navi;
- (7) “impresa di riciclaggio”: il proprietario dell’impianto di riciclaggio delle navi o qualsiasi persona fisica o giuridica che abbia assunto la responsabilità dell’esercizio dell’impianto di riciclaggio dal proprietario dello stesso;
- (8) “amministrazione”: un’autorità governativa che uno Stato ha designato come responsabile, nell’ambito di una determinata zona geografica o di un settore di competenza, dei compiti attinenti alle navi autorizzate a battere la sua bandiera o alle navi che operano sotto la sua autorità;
- (9) “autorità competente”: un’autorità governativa che uno Stato ha designato come responsabile, nell’ambito di una determinata zona geografica o di un settore di competenza, dei compiti attinenti agli impianti di riciclaggio delle navi che operano nel territorio soggetto alla giurisdizione di detto Stato;
- (10) “stazza lorda”: la stazza lorda (GT) calcolata in conformità delle norme in materia di stazzatura di cui all’allegato I della convenzione internazionale per la stazzatura delle navi o di qualsiasi altra convenzione successiva;
- (11) “persona competente”: una persona in possesso delle qualifiche e della formazione opportune, nonché di conoscenze, di esperienza e di competenze sufficienti per eseguire il lavoro specifico;
- (12) “datore di lavoro”: una persona fisica o giuridica che occupa uno o più lavoratori impegnati nel riciclaggio delle navi;
- (13) “armatore”: la persona fisica o giuridica registrata come proprietario della nave, inclusa la persona fisica o giuridica proprietaria della nave per un periodo limitato in attesa della sua vendita o consegna a un impianto di riciclaggio delle navi, oppure, in mancanza di immatricolazione, qualsiasi persona fisica o giuridica che abbia assunto la responsabilità dell’esercizio della nave dal proprietario della stessa, nonché una persona giuridica che gestisca una nave di proprietà dello Stato;
- (14) “nuova installazione”: l’installazione di sistemi, attrezzature, isolamento o altro materiale su una nave dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento;

²⁰ GU 196 del 16.8.1967, pag. 1.

²¹ GU L 353 del 31.12.2008, pag. 1.

- (15) “locale sicuro per l’ingresso”: una zona di una nave che soddisfa i seguenti criteri:
- (a) il tenore di ossigeno dell’atmosfera e la concentrazione di vapori infiammabili rientrano nei limiti di sicurezza;
 - (b) le concentrazioni di eventuali materiali tossici nell’atmosfera restano nei limiti consentiti;
 - (c) eventuali residui o materiali associati ai lavori autorizzati dalla persona competente non danno luogo a un rilascio incontrollato di materiali tossici o a una concentrazione pericolosa di vapori infiammabili nelle condizioni atmosferiche esistenti, che restano conformi alle prescrizioni;
- (16) “locale sicuro per lavori a caldo”: una zona di una nave che soddisfa i seguenti criteri:
- (a) presenza di condizioni di sicurezza con riguardo ai rischi di esplosione, anche per l’assenza di gas, quando si usano apparecchi di saldatura ad arco elettrico o a gas, attrezzi da taglio o da combustione o altri tipi di fiamma libera, e in occasione di operazioni di riscaldamento, di smerigliatura o che possono generare scintille;
 - (b) i criteri di “locale sicuro per l’ingresso” previsti al punto 15 sono soddisfatti;
 - (c) le condizioni atmosferiche esistenti non cambiano a seguito dei lavori a caldo;
 - (d) tutti i locali contigui sono stati puliti o trattati quanto basta a impedire l’avvio o la propagazione di un incendio;
- (17) “ispezione del sito”: un’ispezione dell’impianto di riciclaggio delle navi allo scopo di confermare le condizioni descritte dalla documentazione verificata;
- (18) “dichiarazione di completamento”: una dichiarazione rilasciata dall’impianto di riciclaggio della nave che conferma il completamento di detta operazione in conformità del presente regolamento;
- (19) “lavoratore”: qualsiasi persona che svolge un’attività, su base regolare o temporanea, nell’ambito di un rapporto di lavoro, incluso il personale alle dipendenze di imprese subappaltanti;
- (20) “organismo riconosciuto”: un organismo riconosciuto in conformità del regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio²².
2. Ai fini del punto 11, paragrafo 1, una persona competente può essere un lavoratore in possesso della necessaria formazione o un impiegato con mansioni di gestione in grado di riconoscere e valutare rischi e pericoli professionali, nonché l’esposizione dei dipendenti a materiali potenzialmente pericolosi o a condizioni non sicure in un impianto di riciclaggio delle navi e che sia in grado di indicare le misure di protezione e le precauzioni da prendere per eliminare o ridurre detti pericoli, rischi o esposizione.

²² GU L 131 del 28.5.2009, pag. 11.

Fatte salve le disposizioni della direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²³, l'autorità competente può definire criteri opportuni per la designazione di tali persone e stabilire i compiti loro affidati.

Articolo 3

Campo di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle navi autorizzate a battere bandiera di uno Stato membro o che operano sotto l'autorità di detto Stato.
2. Il presente regolamento non si applica a:
 - (a) navi da guerra, navi ausiliarie o altre navi possedute o gestite da uno Stato membro e impiegate, nel periodo considerato, esclusivamente per servizi statali non commerciali;
 - (b) navi di stazza inferiore a 500 GT;
 - (c) navi che nel corso della loro intera vita operano unicamente in acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione dello Stato di cui sono autorizzate a battere la bandiera.

TITOLO II - NAVI

Articolo 4

Controllo dei materiali pericolosi

1. In conformità della direttiva 96/59/CE²⁴, è vietata su tutte le navi la nuova installazione di materiali contenenti amianto o policlorodifenili.
2. Sono vietate per tutte le navi le nuove installazioni di materiali contenenti sostanze controllate, ai sensi del regolamento (CE) n. 1005/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵.
3. È vietata, a norma del regolamento (CE) n. 757/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶, la nuova installazione di materiali contenenti acido perfluorottano sulfonato (PFOS) e suoi derivati (PFOS).
4. Gli Stati membri adottano le seguenti misure:

²³ GU L 255 del 30.9.2005, pag. 22.

²⁴ GU L 243 del 24.9.1996, pag. 31.

²⁵ GU L 286 del 31.10.2009, pag. 1.

²⁶ GU L 223 del 25.8.2010, pag. 29.

- (a) vietano o limitano l'installazione o l'uso dei materiali pericolosi di cui ai paragrafi da 1 a 3 sulle navi autorizzate a battere la loro bandiera o che operano sotto la loro autorità;
- (b) vietano o limitano l'installazione o l'uso di detti materiali sulle navi che si trovano nei loro porti, cantieri navali, cantieri di riparazione o terminali offshore;
- (c) garantiscono che le navi soddisfino i requisiti di cui ai punti a) e b).

Articolo 5

Inventario dei materiali pericolosi

1. Un inventario dei materiali pericolosi deve essere tenuto a bordo di ogni nuova nave.
2. Prima di riciclare una nave è necessario istituire detto inventario e tenerlo a bordo.
3. Per le navi esistenti che battono la bandiera di un paese terzo e per le quali è presentata una domanda di immatricolazione in uno Stato membro deve essere garantita la presenza a bordo di un inventario dei materiali pericolosi.
4. L'inventario dei materiali pericolosi:
 - (a) è specifico per ciascuna nave;
 - (b) prova che la nave rispetta divieti o restrizioni in materia di installazione o uso di materiali pericolosi a norma dell'articolo 4;
 - (c) individua quanto meno i materiali pericolosi di cui all'allegato I, presenti nella struttura e nelle attrezzature della nave, la loro ubicazione e i quantitativi approssimativi.
5. Oltre alle informazioni di cui al paragrafo 4, per le navi esistenti occorre elaborare un piano che illustri i controlli visivi/a campione eseguiti per elaborare l'inventario dei materiali pericolosi.
6. L'inventario dei materiali pericolosi è suddiviso in tre parti:
 - (a) un elenco dei materiali pericolosi di cui all'allegato I presenti nella struttura e nelle attrezzature della nave, la loro ubicazione e i quantitativi approssimativi (Parte I);
 - (b) un elenco dei rifiuti presenti a bordo della nave, inclusi i rifiuti prodotti durante l'attività della nave (Parte II);
 - (c) un elenco delle scorte a bordo della nave quando è adottata la decisione sul riciclaggio (Parte III).
7. La parte I dell'inventario dei materiali pericolosi deve essere opportunamente mantenuta e aggiornata durante l'intera vita utile della nave, affinché riporti le nuove

installazioni contenenti materiali pericolosi di cui all'allegato I e le modifiche sostanziali apportate alle strutture e alle attrezzature della nave.

8. Prima del riciclaggio l'inventario deve includere, oltre alla parte I debitamente mantenuta e aggiornata, la parte II per i rifiuti generati dall'attività e la parte III per le scorte ed essere verificato dallo Stato membro di bandiera.
9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 riguardo all'aggiornamento dell'elenco delle voci per l'inventario dei materiali pericolosi nell'allegato I.

Articolo 6

Preparazione al riciclaggio: requisiti generali

1. Gli armatori garantiscono che le navi:
 - (a) prima della pubblicazione dell'elenco europeo, siano riciclate unicamente negli impianti di riciclaggio delle navi ubicati nell'Unione o in un paese membro dell'OCSE;
 - (b) dopo la pubblicazione dell'elenco europeo, siano riciclate unicamente negli impianti di riciclaggio delle navi che figurano in detto elenco;
 - (c) nel periodo che precede l'ingresso della nave nell'impianto di riciclaggio, operino in modo da ridurre al minimo i quantitativi dei residui di carico, oli combustibili restanti e rifiuti generati che restano a bordo;
 - (d) aggiornino e completino l'inventario dei materiali pericolosi, in conformità dell'articolo 5;
 - (e) detengano un certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato dallo Stato membro di bandiera prima che inizino le operazioni di riciclaggio.
2. Gli armatori provvedono inoltre affinché le navi cisterna giungano all'impianto di riciclaggio con cisterne di carico e sale pompe in condizioni che ne permettano la certificazione come sicure per l'ingresso e sicure per i lavori a caldo.

Articolo 7

Piano di riciclaggio della nave

1. Un piano specifico per il riciclaggio della nave è elaborato prima di qualsiasi operazione di riciclaggio della medesima.
2. Il piano di riciclaggio della nave:

- (a) è sviluppato dall'impianto di riciclaggio alla luce delle informazioni trasmesse dall'armatore in conformità dell'articolo 9, paragrafo 3, lettera b);
- (b) è redatto in una lingua ufficiale del paese che autorizza l'impianto di riciclaggio e, se la lingua usata non è l'inglese, il francese o lo spagnolo, è necessario tradurre detto piano in una di queste lingue;
- (c) include informazioni concernenti la definizione, il mantenimento e la supervisione dei criteri relativi alle condizioni di sicurezza per l'ingresso e per i lavori a caldo nonché le altre informazioni necessarie;
- (d) contiene informazioni sul tipo e sul quantitativo di materiali pericolosi e rifiuti prodotti dal riciclaggio della nave di cui trattasi, inclusi i materiali che figurano nell'inventario dei materiali pericolosi, e sulle modalità di gestione di detti materiali pericolosi e rifiuti nell'impianto e nei successivi centri di gestione dei rifiuti;
- (e) qualora venga fatto ricorso a più di un impianto di riciclaggio, identifica gli impianti di riciclaggio da utilizzare e precisa le attività di riciclaggio nonché l'ordine in cui vengono svolte in ciascun impianto di riciclaggio autorizzato.

Articolo 8

Controlli

1. I controlli sono svolti da funzionari dell'amministrazione o da un organismo riconosciuto che agisce per conto dell'amministrazione.
2. Le navi sono oggetto dei seguenti controlli:
 - (a) un controllo iniziale;
 - (b) un controllo di rinnovo;
 - (c) un controllo ulteriore;
 - (d) un controllo finale.
3. Il controllo iniziale deve essere effettuato prima che la nave entri in servizio o prima che sia rilasciato il certificato di inventario. I funzionari che procedono a tale controllo devono verificare che la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi rispetti i requisiti del presente regolamento.
4. Il controllo di rinnovo è effettuato agli intervalli indicati dall'amministrazione, che tuttavia non possono essere superiori a cinque anni. I funzionari che procedono a tale controllo devono verificare che la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi rispetti le prescrizioni del presente regolamento.
5. Il controllo ulteriore, generale o parziale, può essere condotto su richiesta dell'armatore dopo una modifica, una sostituzione o una riparazione significativa

della struttura, degli impianti, dei dispositivi, delle sistemazioni e dei materiali. I funzionari che procedono a questo controllo devono garantire che le eventuali modifica, sostituzione o riparazione significativa siano effettuate in modo che la nave possa soddisfare i requisiti previsti dal presente regolamento e verificano che la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi sia stata modificata di conseguenza.

6. Il controllo finale è effettuato prima che la nave sia ritirata dal servizio e prima del riciclaggio della stessa.

I funzionari addetti a tale controllo devono verificare che:

- (a) l'inventario dei materiali pericolosi soddisfi i requisiti del presente regolamento;
 - (b) il piano di riciclaggio delle navi rifletta correttamente le informazioni contenute nell'inventario dei materiali pericolosi;
 - (c) il piano di riciclaggio delle navi contenga le seguenti informazioni:
 - (1) la definizione, il mantenimento e la supervisione dei criteri relativi alle condizioni di sicurezza per l'ingresso e per i lavori a caldo;
 - (2) il trattamento dei materiali pericolosi e dei rifiuti prodotti dal riciclaggio della nave di cui trattasi nell'impianto di riciclaggio nonché in qualsiasi centro autorizzato per la gestione dei rifiuti;
 - (d) tra l'armatore e l'impianto di riciclaggio delle navi sia stato stipulato un contratto in conformità dell'articolo 9;
 - (e) l'impianto di riciclaggio delle navi in cui la nave deve essere riciclata sia inserito nell'elenco europeo.
7. Per le navi esistenti destinate alla demolizione, il controllo iniziale e quello finale sono effettuati contemporaneamente.

Articolo 9

Contratto tra l'armatore e un impianto di riciclaggio

1. L'armatore e un impianto di riciclaggio conforme ai requisiti di cui all'articolo 12 stipulano un contratto concernente la nave da riciclare.
2. L'efficacia del contratto inizia a decorrere al più tardi dalla data in cui è chiesto il controllo finale di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera d), e dura fino al completamento del riciclaggio.
3. Nel contratto figurano i seguenti obblighi a carico dell'armatore:
 - (a) applicare i requisiti generali per la preparazione al riciclaggio di cui all'articolo 6;

- (b) fornire all'impianto di riciclaggio tutte le informazioni concernenti la nave necessarie per elaborare il piano di riciclaggio della nave di cui all'articolo 7;
 - (c) riprendere la nave prima dell'inizio del riciclaggio o dopo tale inizio, se tecnicamente fattibile, qualora non vi sia una sostanziale corrispondenza tra i materiali pericolosi presenti a bordo e l'inventario dei materiali pericolosi e ciò non consenta un adeguato riciclaggio della nave.
4. Nel contratto figurano i seguenti obblighi a carico dell'impianto di riciclaggio:
- (a) sviluppare, in collaborazione con l'armatore, un piano di riciclaggio specifico per la nave, in conformità dell'articolo 7;
 - (b) comunicare all'armatore la data prevista per l'inizio delle operazioni di riciclaggio, in conformità del formulario di cui all'allegato II;
 - (c) vietare l'inizio di qualsiasi operazione di riciclaggio della nave prima che sia stata trasmessa la relazione di cui alla lettera b);
 - (d) nell'attesa di ricevere la nave da riciclare, notificare per iscritto alle autorità competenti, con un anticipo di almeno 14 giorni rispetto alla data prevista per l'inizio del riciclaggio, l'intenzione di riciclare la nave di cui trattasi, indicando:
 - i) nome dello Stato di bandiera della nave,
 - ii) data in cui la nave è stata immatricolata in detto Stato;
 - iii) numero di identificazione (numero IMO) della nave;
 - iv) numero di scafo sulle nuove navi;
 - v) nome e tipo della nave;
 - vi) porto in cui la nave è immatricolata;
 - vii) nome e indirizzo dell'armatore nonché numero di identificazione IMO del proprietario registrato;
 - viii) nome e indirizzo dell'impresa nonché numero d'identificazione IMO della stessa;
 - ix) nome di tutte le società di classificazione che hanno classificato la nave;
 - x) caratteristiche principali della nave: lunghezza fuori tutto (LOA), larghezza (fuori ossatura), altezza di costruzione, dislocamento a nave scarica, stazza lorda e netta, tipo e prestazioni del motore);
 - xi) inventario dei materiali pericolosi; e
 - xii) progetto di piano di riciclaggio della nave;

- (e) trasferire tutti i rifiuti prodotti nell'impianto di riciclaggio delle navi unicamente in centri di trattamento autorizzati dalle autorità competenti per il trattamento e lo smaltimento sicuri e compatibili con l'ambiente;
 - (f) dopo aver completato, in conformità del presente regolamento, il riciclaggio parziale o totale di una nave comunicare all'armatore il completamento del riciclaggio utilizzando il formulario riportato all'allegato III.
- 5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 riguardo all'aggiornamento del formulario per la comunicazione del previsto inizio del riciclaggio della nave riportato nell'allegato II.
 - 6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 riguardo all'aggiornamento del formulario della dichiarazione di completamento del riciclaggio della nave riportato nell'allegato III.

Articolo 10

Rilascio e convalida dei certificati

- 1. In seguito all'espletamento di un controllo iniziale o di rinnovo oppure di un ulteriore controllo svolto su richiesta dell'armatore, uno Stato membro rilascia un certificato d'inventario in conformità del formulario riportato nell'allegato IV. Questo certificato è completato con la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 riguardo all'aggiornamento del formulario del certificato di inventario riportato nell'allegato IV.
- 2. Dopo aver ultimato con risultato positivo un controllo finale in conformità dell'articolo 8, paragrafo 6, l'amministrazione rilascia un certificato di idoneità al riciclaggio conforme al formulario riportato nell'allegato V. Detto certificato è completato dall'inventario dei materiali pericolosi e dal piano di riciclaggio della nave.
- 3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 riguardo all'aggiornamento del formulario del certificato di idoneità al riciclaggio riportato nell'allegato V. Un certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato a seguito di un controllo effettuato in conformità del paragrafo 2 è accettato dagli altri Stati membri e da questi considerato altrettanto valido, ai fini del presente regolamento, di un certificato da loro rilasciato.
- 4. I certificati di idoneità al riciclaggio sono rilasciati o convalidati dall'amministrazione o da un organismo riconosciuto che agisce per conto dell'amministrazione.

Articolo 11

Durata e validità dei certificati

1. Un certificato di inventario è rilasciato per un periodo stabilito dall'amministrazione, che non può essere superiore a cinque anni.
2. La validità di un certificato di inventario rilasciato a norma dell'articolo 10 del presente regolamento cessa nei seguenti casi:
 - (a) se non vi è una sostanziale corrispondenza tra la condizione della nave e le informazioni riportate nel certificato e anche qualora la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi non sia adeguatamente mantenuta e aggiornata, per rispecchiare le modifiche alla struttura e alle attrezzature della nave;
 - (b) se il controllo di rinnovo non è effettuato agli intervalli stabiliti dall'amministrazione, che non possono essere superiori a cinque anni;
 - (c) se il certificato non è rilasciato e neppure convalidato a norma dell'articolo 10 del presente regolamento.
3. La validità di un certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato a norma dell'articolo 10 del presente regolamento cessa se non vi è una sostanziale corrispondenza tra la condizione della nave e le caratteristiche riportate nel certificato.
4. Un certificato di idoneità al riciclaggio è rilasciato dall'amministrazione per un periodo non superiore a tre mesi. Il certificato di idoneità al riciclaggio può essere prorogato dall'amministrazione o da un organismo riconosciuto che agisce per conto dell'amministrazione per un unico tragitto, da un punto a un altro, avente come destinazione l'impianto di riciclaggio.

TITOLO III - IMPIANTI DI RICICLAGGIO DELLE NAVI

Articolo 12

Requisiti per gli impianti di riciclaggio delle navi

Le navi devono essere riciclate unicamente negli impianti di riciclaggio che sono stati inseriti nell'elenco europeo.

Per essere inserito nell'elenco europeo, un impianto di riciclaggio delle navi deve soddisfare i seguenti requisiti:

- (a) essere progettato, costruito e gestito in modo sicuro e compatibile con l'ambiente;

- (b) prevedere sistemi, procedure e tecniche di gestione e di monitoraggio che non presentano rischi per la salute dei lavoratori interessati o di coloro che vivono in prossimità dell'impianto di riciclaggio delle navi e che consentono di prevenire, ridurre, minimizzare nonché, nella misura del possibile, eliminare gli effetti negativi sull'ambiente dovuti al riciclaggio delle navi;
- (c) prevenire gli effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente;
- (d) elaborare e approvare un piano per l'impianto di riciclaggio delle navi;
- (e) elaborare e tenere aggiornato un piano che assicuri la preparazione e la capacità di reagire alle emergenze;
- (f) garantire la sicurezza e la formazione dei lavoratori, anche prevedendo l'uso di attrezzature per la protezione personale nelle operazioni che lo richiedono;
- (g) registrare incidenti, infortuni e malattie professionali nonché effetti cronici e, ove richiesto dalle autorità competenti, segnalare eventuali incidenti, infortuni, malattie professionali o effetti cronici che causano, o possono causare, rischi per la sicurezza dei dipendenti, per la salute umana e per l'ambiente;
- (h) assicurare una gestione dei materiali pericolosi sicura e compatibile con l'ambiente;
- (i) avere ottenuto dalle autorità competenti l'autorizzazione a svolgere la propria attività;
- (j) assicurare l'accesso a tutte le zone dell'impianto di riciclaggio delle attrezzature di risposta all'emergenza, come i dispositivi e i veicoli antincendio, le ambulanze e le gru;
- (k) assicurare il contenimento di tutti i materiali pericolosi presenti a bordo di una nave durante il processo di riciclaggio, al fine di evitare qualsiasi rilascio di detti materiali nell'ambiente e in particolare nelle zone intercotidali;
- (l) dimostrare di poter controllare eventuali rilasci, in particolare nelle zone intercotidali;
- (m) manipolare i materiali e i rifiuti pericolosi unicamente su suoli impermeabili con un efficace sistema di drenaggio;
- (n) garantire il trasferimento di tutti i rifiuti generati dall'attività di riciclaggio unicamente ai centri di gestione dei rifiuti in possesso delle autorizzazioni necessarie per procedere al loro trattamento e smaltimento in condizioni compatibili con l'ambiente e che non presentano pericoli per la salute umana.

Ai fini della lettera n), si considera che l'operazione di recupero o smaltimento dei rifiuti in questione sia effettuata in modo ecologicamente corretto se l'impianto di riciclaggio può dimostrare che il centro che riceve i rifiuti opererà in base a standard equivalenti, in materia di tutela della salute umana e di ambiente, a quelli stabiliti dalla legislazione dell'Unione europea.

Articolo 13

Elementi di prova che gli impianti di riciclaggio delle navi sono tenuti a fornire

Per poter effettuare operazioni di riciclaggio delle navi ed essere inseriti nell'elenco europeo, gli impianti di riciclaggio delle navi devono dimostrare di soddisfare i requisiti di cui all'articolo 12.

In particolare, un impianto di riciclaggio deve:

- (1) indicare gli estremi del permesso, della licenza o dell'autorizzazione rilasciati dalle autorità nazionali competenti per condurre operazioni di riciclaggio delle navi e specificare i limiti massimi (lunghezza, larghezza e dislocamento a nave scarica) per le navi che è autorizzato a riciclare nonché le eventuali restrizioni applicabili;
- (2) certificare che accetterà una nave battente bandiera di uno Stato membro dell'Unione unicamente per un riciclaggio conforme alle disposizioni del presente regolamento;
- (3) dimostrare di essere in grado di definire, mantenere e controllare le condizioni di sicurezza per l'ingresso e per i lavori a caldo durante l'intero processo di riciclaggio delle navi;
- (4) allegare una mappa con la delimitazione dell'impianto di riciclaggio e l'indicazione dei luoghi in cui sono svolte le operazioni di riciclaggio all'interno del sito;
- (5) indicare, per ogni materiale riportato nell'allegato I e per gli altri materiali pericolosi che potrebbero essere presenti nella struttura della nave:
 - (a) se l'impianto è autorizzato a rimuovere i materiali pericolosi. In tal caso, occorre indicare il personale responsabile autorizzato a procedere alla rimozione e provarne la competenza;
 - (b) quale processo di gestione dei rifiuti è applicato nell'impianto: incenerimento, smaltimento in discarica o altri metodi di trattamento dei rifiuti e provare che il processo utilizzato permette un riciclaggio senza pericoli per la salute umana, senza danni per l'ambiente e, in particolare:
 - i) senza rischi per l'acqua, l'aria, il suolo, la flora o la fauna;
 - ii) senza inconvenienti dovuti a rumori od odori;
 - iii) senza danni per il paesaggio o i siti di particolare interesse.
 - (c) quale processo di gestione dei rifiuti è applicato se i materiali pericolosi sono destinati a un successivo centro di trattamento dei rifiuti al di fuori dell'impianto di riciclaggio. Occorre fornire le seguenti informazioni per ciascun centro successivo di trattamento dei rifiuti:
 - i) nome e indirizzo del centro di trattamento;

- ii) prove dell'autorizzazione di detto centro al trattamento di materiali pericolosi;
- iii) descrizione del processo di trattamento dei rifiuti;
- iv) prove del fatto che il processo di trattamento dei rifiuti permette un riciclaggio senza pericoli per la salute umana, senza danni per l'ambiente e, in particolare:
 - senza rischi per l'acqua, l'aria, il suolo, la flora o la fauna;
 - senza inconvenienti dovuti a rumori od odori;
 - senza danni per il paesaggio o i siti di particolare interesse.

Articolo 14

Autorizzazione di impianti di riciclaggio delle navi situati in uno Stato membro

1. Le autorità competenti autorizzano gli impianti di riciclaggio insediati nel loro territorio che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 12 a procedere al riciclaggio delle navi. L'autorizzazione può esser accordata ai rispettivi impianti di riciclaggio delle navi per un periodo massimo di cinque anni.
2. Gli Stati membri istituiscono e aggiornano un elenco degli impianti di riciclaggio delle navi da essi autorizzati in conformità del paragrafo 1.
3. L'elenco di cui al paragrafo 2 è trasmesso alla Commissione quanto prima ed entro un anno a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
4. Qualora l'impianto di riciclaggio non soddisfi più i requisiti stabiliti all'articolo 12, lo Stato membro revoca l'autorizzazione all'impianto di cui trattasi e ne informa senza indugio la Commissione.
5. Se ha autorizzato un nuovo impianto di riciclaggio delle navi in conformità del paragrafo 1, lo Stato membro ne informa senza indugio la Commissione.

Articolo 15

Impianti di riciclaggio delle navi situati al di fuori dell'Unione

1. Un'impresa di riciclaggio che ha sede al di fuori dell'Unione e che desidera riciclare navi battenti bandiera di uno Stato membro, chiede alla Commissione di inserire il proprio impianto di riciclaggio nell'elenco europeo.
2. La richiesta è corredata delle informazioni e dei documenti giustificativi necessari in base all'articolo 13 e all'allegato VI per attestare che l'impianto di riciclaggio soddisfa i requisiti di cui all'articolo 12.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 riguardo all'aggiornamento del formulario relativo all'identificazione dell'impianto di riciclaggio delle navi riportato nell'allegato VI.

3. Presentando una richiesta di inserimento nell'elenco europeo, gli impianti di riciclaggio delle navi accettano eventuali visite di controllo in loco effettuate, prima o dopo l'inserimento nell'elenco europeo, dalla Commissione o da agenti che agiscono per suo conto al fine di verificarne la conformità con i requisiti stabiliti all'articolo 12.
4. Sulla base di una valutazione delle informazioni e dei documenti giustificativi trasmessi in conformità del paragrafo 2, la Commissione decide, mediante un atto di esecuzione, se inserire nell'elenco europeo un impianto di riciclaggio delle navi situato al di fuori dell'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 27.

Articolo 16

Istituzione e aggiornamento dell'elenco europeo

1. Mediante un atto di esecuzione in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 27, la Commissione istituisce un elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi che:
 - (a) sono situati nell'Unione e sono stati notificati dagli Stati membri a norma dell'articolo 14, paragrafo 3;
 - (b) sono situati al di fuori dell'Unione e il loro inserimento nell'elenco è stato deciso in conformità dell'articolo 15, paragrafo 4).
2. L'elenco europeo è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e sul sito web della Commissione entro trentasei mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. Dopo averlo adottato, la Commissione aggiorna regolarmente l'elenco europeo mediante atti di esecuzione in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 27:
 - (a) per inserire nell'elenco europeo un impianto di riciclaggio delle navi in quanto:
 - i) è stato autorizzato in conformità dell'articolo 13;
 - ii) il suo inserimento nell'elenco europeo è stato deciso in conformità dell'articolo 15, paragrafo 4;
 - (b) per eliminare dall'elenco europeo un impianto di riciclaggio delle navi in quanto:
 - (1) detto impianto non è più conforme ai requisiti di cui all'articolo 12;

- (2) l'impianto di riciclaggio figura nell'elenco da oltre cinque anni e non ha fornito alcuna prova di essere ancora conforme ai requisiti stabiliti all'articolo 12.
4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione tutte le informazioni che possono essere utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco europeo. La Commissione comunica tutte le informazioni pertinenti agli altri Stati membri.

TITOLO IV - DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE GENERALI

Articolo 17

Lingua

Il certificato di inventario e il certificato di idoneità al riciclaggio sono redatti in una delle lingue ufficiali dello Stato membro che li ha rilasciati e, qualora la lingua usata non sia l'inglese, il francese o lo spagnolo, devono essere tradotti in una di queste lingue.

Articolo 18

Designazione delle autorità competenti

Gli Stati membri designano le autorità competenti cui è affidata l'attuazione del presente regolamento e ne informano la Commissione.

Articolo 19

Designazione delle persone di contatto

1. Gli Stati membri e la Commissione designano ciascuno una o più persone di contatto incaricate di informare o consigliare le persone fisiche o giuridiche che desiderano informazioni. La persona di contatto della Commissione trasmette alle persone di contatto degli Stati membri eventuali quesiti ricevuti che interessano questi ultimi e viceversa.
2. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'avvenuta designazione delle persone di contatto.

Articolo 20

Riunione delle persone di contatto

La Commissione organizza, su richiesta degli Stati membri o qualora lo ritenga necessario, riunioni periodiche delle persone di contatto per discutere i problemi inerenti all'applicazione del presente regolamento. Le parti interessate sono invitate a partecipare a tali riunioni o parti

di riunioni, purch  tutti gli Stati membri e la Commissione concordino sull'opportunit  di tale partecipazione.

TITOLO V – COMUNICAZIONE DI INFORMAZIONI E ESECUZIONE

Articolo 21

Obblighi applicabili agli armatori in materia di notifica e di comunicazione di informazioni

Un armatore deve:

- (a) notificare per iscritto all'amministrazione la propria intenzione di riciclare una nave, con un anticipo di almeno 14 giorni rispetto alla data di inizio delle operazioni di riciclaggio, in modo che l'amministrazione possa predisporre il controllo e la certificazione previsti dal presente regolamento;
- (b) trasmettere all'amministrazione la comunicazione relativa alla data prevista per l'inizio delle operazioni di riciclaggio, stabilita dall'impianto di riciclaggio in conformit  dell'articolo 9, paragrafo 4, lettera b);
- (c) trasmettere all'amministrazione la comunicazione relativa al completamento del riciclaggio, stabilita dall'impianto di riciclaggio in conformit  dell'articolo 9, paragrafo 4, lettera f).

Articolo 22

Relazioni degli Stati membri

1. Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione una relazione contenente le seguenti informazioni:
 - (a) un elenco delle navi battenti la rispettiva bandiera cui   stato rilasciato un certificato d'inventario nonch  il nome dell'impianto di riciclaggio e la relativa ubicazione quali risultano dal certificato di idoneit  al riciclaggio;
 - (b) un elenco delle navi battenti la rispettiva bandiera per le quali hanno ricevuto una dichiarazione di completamento;
 - (c) informazioni relative al riciclaggio illegale e al seguito che vi   stato dato da detto Stato membro.
2. Ciascuno Stato membro trasmette la relazione entro il 31 dicembre 2015 e successivamente con scadenza biennale.
3. Le relazioni sono trasmesse alla Commissione in formato elettronico.

Articolo 23

Misure di esecuzione negli Stati membri

1. Gli Stati membri stabiliscono sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive da applicare alle navi che:
 - (a) non tengono a bordo un inventario dei materiali pericolosi, di cui agli articoli 5 e 28;
 - (b) sono state avviate al riciclaggio senza rispettare i requisiti generali in materia di preparazione di cui all'articolo 6;
 - (c) sono state avviate al riciclaggio senza un certificato d'inventario, di cui all'articolo 6;
 - (d) sono state avviate al riciclaggio senza un certificato di idoneità al riciclaggio, di cui all'articolo 6;
 - (e) sono state avviate al riciclaggio senza inviare una notifica scritta all'amministrazione, di cui all'articolo 21;
 - (f) sono state riciclate in modo non conforme al piano di riciclaggio della nave di cui all'articolo 7.
2. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. In particolare, se una nave è riciclata in un impianto di riciclaggio che non figura nell'elenco europeo, le sanzioni applicabili devono come minimo corrispondere al prezzo versato all'armatore della nave per la medesima.
3. Gli Stati membri collaborano, a livello bilaterale o multilaterale, al fine di facilitare la prevenzione e l'individuazione di possibili elusioni e violazioni del presente regolamento.
4. Gli Stati membri designano tra i membri del loro personale in servizio permanente i funzionari cui sono affidati i compiti di collaborazione indicati al paragrafo 3. Le informazioni in materia sono inviate alla Commissione, che trasmette un elenco ricapitolativo ai funzionari interessati.
5. Se una nave viene venduta ed entro sei mesi dalla vendita è riciclata in un impianto che non figura nell'elenco europeo, le sanzioni sono:
 - (a) imposte in solido all'ultimo e al penultimo proprietario se la nave batte ancora la bandiera di uno Stato membro dell'Unione;
 - (b) imposte unicamente al penultimo proprietario se una nave non batte più la bandiera di uno Stato membro dell'Unione.
6. Gli Stati membri possono prevedere esenzioni alle sanzioni di cui al paragrafo 5 qualora il proprietario non abbia venduto la propria nave con l'intenzione di

riciclarla. In tal caso gli Stati membri possono esigere prove a sostegno delle affermazioni del proprietario, ad esempio una copia del contratto di vendita.

7. Gli Stati membri trasmettono regolarmente alla Commissione la normativa nazionale concernente l'attuazione del presente regolamento e le sanzioni applicabili.

Articolo 24

Richiesta di azione

1. Le persone fisiche o giuridiche interessate o che possono essere interessate da una violazione alle disposizioni del presente regolamento o che abbiano un interesse sufficiente nel processo decisionale in materia di ambiente relativo alla violazione del regolamento o, in alternativa, che facciano valere la violazione di un diritto, nei casi in cui il diritto processuale amministrativo di uno Stato membro esiga tale presupposto, sono legittimate a presentare alle persone di contatto di uno Stato membro eventuali osservazioni relative a casi di violazione del presente regolamento o a un imminente rischio di siffatta violazione di cui siano a conoscenza e a chiedere all'autorità competente di intervenire in conformità del presente regolamento.

L'interesse di organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano tutti i requisiti previsti dal diritto nazionale è considerato sufficiente per avere un interesse sufficiente nel processo decisionale in materia di ambiente relativo alla violazione del regolamento. Dette organizzazioni sono altresì considerate titolari di diritti che possono essere lesi, al fine di far valere la violazione di un diritto nei casi in cui il diritto processuale amministrativo di uno Stato membro esiga tale presupposto.
2. La richiesta di azione è corredata di tutti i dati e le informazioni pertinenti a sostegno delle osservazioni presentate in relazione alla violazione del presente regolamento.
3. L'autorità competente tiene conto delle richieste di azione e delle osservazioni ad esse allegate da cui risulta che l'esistenza di una violazione del regolamento è verosimile. In tali circostanze l'autorità competente dà all'impianto di riciclaggio la possibilità di presentare osservazioni riguardo alla richiesta di azione e alle osservazioni allegate.
4. Quanto prima, e comunque in conformità delle pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, l'autorità competente informa le persone di cui al paragrafo 1, che hanno presentato osservazioni all'autorità, della sua decisione di accogliere o respingere la richiesta di azione e indica i motivi della decisione.
5. Gli Stati membri possono decidere di non applicare i paragrafi 1 e 4 qualora vi sia un rischio imminente di violazione del presente regolamento.

Articolo 25

Accesso alla giustizia

1. Gli Stati membri garantiscono alle persone di cui all'articolo 24, paragrafo 1, la possibilità di avviare procedimenti dinanzi a un tribunale o a qualsiasi altro organo pubblico indipendente e imparziale, ai fini di un riesame della legalità procedurale e sostanziale delle decisioni, degli atti o delle omissioni dell'autorità competente ai sensi del presente regolamento.
2. Il presente regolamento lascia impregiudicate le disposizioni nazionali che disciplinano l'accesso alla giustizia e che consentono l'avvio di procedimenti giudiziari solo previo esperimento delle vie di ricorso amministrative.

TITOLO VI - DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 26

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. È conferito alla Commissione il potere di adottare gli atti delegati di cui agli articoli 5, 9, 10 e 15 per un periodo di tempo indeterminato a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega di potere di cui al paragrafo 2 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato conformemente al paragrafo 2 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 27

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. 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 28

Disposizione transitoria

1. Un inventario dei materiali pericolosi è stabilito per tutti le navi entro un termine di cinque anni a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
2. Gli Stati membri possono, prima della pubblicazione dell'elenco europeo, autorizzare il riciclaggio di navi in impianti ubicati al di fuori dell'Unione, a condizione di verificare la conformità dell'impianto di riciclaggio ai requisiti di cui all'articolo 12 sulla base delle informazioni fornite dall'armatore o dagli impianti di riciclaggio o acquisite con altri mezzi.

Articolo 29

Modifica del regolamento (CE) n. 1013/2006

All'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1013/2006 è aggiunta la seguente lettera:

“i) Navi che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (UE) n. XX [*inserire il titolo completo del presente regolamento*] (*).

(*) GU L [...] del [...], pag. [...].”

Articolo 30

Revisione

La Commissione procede alla revisione del presente regolamento entro un periodo di due anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della convenzione di Hong Kong. Detta revisione prenderà in esame l'eventuale inserimento degli impianti autorizzati dalle parti della convenzione di Hong Kong nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi, al fine di evitare la duplicazione dei lavori e degli oneri amministrativi.

Articolo 31

Il presente regolamento entra in vigore il trecentosessantacinquesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO I

ELENCO DEGLI ELEMENTI DA INSERIRE NELL'INVENTARIO DEI MATERIALI PERICOLOSI

1. Materiali contenenti amianto
2. Sostanze che riducono lo strato di ozono: sostanze controllate, quali definite all'articolo 1, paragrafo 4, del protocollo di Montreal relativo a sostanze che riducono lo strato di ozono, elencate negli allegati A, B, C e E di detto protocollo in vigore alla data di applicazione o di interpretazione del presente allegato. Tra le sostanze che riducono lo strato di ozono e che possono essere trovate a bordo di una nave figurano, tra l'altro:
 - halon 1211;
 - bromoclorodifluorometano (halon 1301), bromotrifluorometano (halon 2402); 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetano (detto anche halon 114B2);
 - CFC-11 triclorofluorometano, CFC-12 diclorodifluorometano, CFC-113 1,1,2-tricloro-1,2,2-trifluoroetano;
 - CFC-114 1,2-dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano, CFC-115 cloropentafluoroetano.
3. Materiali contenenti bifenili policlorinati (PCB)
4. Composti antivegetativi e sistemi regolamentati dall'allegato I della convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi ("convenzione AFS")
5. Materiali contenenti acido perfluorottano sulfonato e suoi derivati (PFOS)
6. Cadmio e composti del cadmio
7. Cromo esavalente e composti esavalenti di cromo
8. Piombo e composti di piombo
9. Mercurio e composti del mercurio
10. Difenile polibromurato (PBB)
11. Eteri di difenile polibromurato (PBDE)
12. Naftaleni policlorurati (oltre 3 atomi di cloro)
13. Sostanze radioattive
14. Alcune paraffine clorurate a catena corta (alcani, C10-C13, cloro)
15. Ritardanti di fiamma bromurati (HBCDD)

ALLEGATO II

FORMULARIO PER LA COMUNICAZIONE DEL PREVISTO INIZIO DI RICICLAGGIO DELLA NAVE

L'impresa (*nome dell'impianto di riciclaggio*)

ubicata a (*indirizzo completo dell'impianto di riciclaggio*)

che figura nell'elenco stabilito dal regolamento (UE) n. XXXX del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... , relativo al riciclaggio delle navi e autorizzata a svolgere attività di riciclaggio della navi sotto l'autorità del governo di

..... (*luogo di autorizzazione*)

da (*denominazione completa dell'autorità competente*)

il (gg/mm/aaaa) (*data di rilascio*)

comunica con la presente che l'impianto di riciclaggio delle navi è pronto sotto tutti gli aspetti a iniziare il riciclaggio

della nave..... (*numero OMI*)

Il certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato in conformità delle disposizioni del regolamento (UE) n. XXXX del Parlamento europeo e del Consiglio, del, relativo al riciclaggio delle navi, sotto l'autorità del governo di

..... (*denominazione completa dello Stato*)

da (*denominazione completa della persona o dell'organismo autorizzati a norma del regolamento (UE) n. XXXX*)

il (gg/mm/aaaa) (*data di rilascio*) è riportato in allegato.

Firmato

ALLEGATO III

FORMULARIO DELLA DICHIARAZIONE DI COMPLETAMENTO DEL RICICLAGGIO DELLA NAVE

Il presente documento costituisce una dichiarazione di completamento del riciclaggio della nave..... (nome della nave al momento dell'accettazione per il riciclaggio/al punto di radiazione)

Caratteristiche della nave quando è giunta presso l'impianto per il riciclaggio

Lettere o numero di identificazione	
Porto di immatricolazione	
Stazza lorda	
Numero IMO	
Nome e indirizzo dell'armatore	
Numero IMO d'identificazione del proprietario registrato	
Numero IMO d'identificazione dell'impresa	
Data di costruzione	

SI CONFERMA CHE:

La nave è stata riciclata, in conformità del piano di riciclaggio delle navi e del regolamento (UE) n. XXXX del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... , relativo al riciclaggio delle navi, presso:

..... (nome e ubicazione dell'impianto di riciclaggio autorizzato)

e il riciclaggio della nave è stato completato in data: (gg/mm/aaaa) (data di completamento)

Rilasciato a (luogo di rilascio della dichiarazione di completamento) il (gg/mm/aaaa) (data di rilascio)

(Firma del proprietario dell'impianto di riciclaggio delle navi o di un rappresentante che agisce per conto del proprietario)

ALLEGATO IV

FORMULARIO DEL CERTIFICATO D'INVENTARIO

(Timbro ufficiale)(Stato)

Rilasciato in conformità delle disposizioni del regolamento (UE) n. XXXX del Parlamento europeo e del Consiglio, del, relativo al riciclaggio delle navi (di seguito “il regolamento”)

sotto l'autorità del governo di

..... *(denominazione completa dello Stato)*

da

..... *(persona o organismo autorizzati in base al regolamento)*

Caratteristiche della nave

Nome della nave	
Lettere o numero di identificazione	
Porto di immatricolazione	
Stazza lorda	
Numero IMO	
Nome e indirizzo dell'armatore	
Numero IMO d'identificazione del proprietario registrato	
Numero IMO d'identificazione dell'impresa	
Data di costruzione	

Informazioni concernenti la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi

Numero di identificazione/di verifica dell'inventario dei materiali pericolosi:

.....

SI CERTIFICA CHE:

1. la nave di cui trattasi è stata oggetto di controllo in conformità dell'articolo 8 del regolamento;
2. dal controllo risulta che la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi è pienamente conforme ai requisiti applicabili di detto regolamento.

Data di completamento del controllo sulla cui base è stato rilasciato il presente certificato (gg/mm/aaaa)

Il presente certificato è valido fino a: (gg/mm/aaaa)

Rilasciato a (luogo di rilascio del certificato)

(gg/mm/aaaa)

(data di rilascio) (firma del funzionario autorizzato a rilasciare il certificato)

(timbro o sigillo dell'autorità che procede al rilascio)

**ATTESTAZIONE DI PROROGA DELLA VALIDITÀ DEL CERTIFICATO CHE È
VALIDO PER UN PERIODO INFERIORE A CINQUE ANNI²⁷**

La nave è conforme alle pertinenti disposizioni del regolamento e il certificato, in conformità dell'articolo 10 del regolamento, è considerato valido fino a (gg/mm/aaaa):

Firmato: (firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data: (gg/mm/aaaa)

(timbro o sigillo dell'autorità, a seconda dei casi)

**AUTORIZZAZIONE IN SEGUITO ALL'ESECUZIONE DEL CONTROLLO DI
RINNOVO²⁸**

La nave è conforme alle pertinenti disposizioni del regolamento e il certificato, in conformità dell'articolo 10 del regolamento, è considerato valido fino a (gg/mm/aaaa):.....

Firmato: (firma del funzionario autorizzato)

Luogo:

Data: (gg/mm/aaaa)

(timbro o sigillo dell'autorità, a seconda dei casi)

²⁷ Se l'amministrazione lo ritiene necessario, in occasione del controllo una copia della presente pagina è aggiunta al certificato.

²⁸ Se l'amministrazione lo ritiene necessario, in occasione del controllo una copia della presente pagina è aggiunta al certificato.

**ATTESTAZIONE DI PROROGA DELLA VALIDITÀ DEL CERTIFICATO FINO AL
RAGGIUNGIMENTO DEL PORTO DI CONTROLLO O PER UN PERIODO DI
MORATORIA²⁹**

In conformità dell'articolo 10 del regolamento, il presente certificato è considerato valido fino
a (gg/mm/aaaa):

Firmato: (*firma del funzionario autorizzato*)

Luogo:.....

Data: (gg/mm/aaaa)

(timbro o sigillo dell'autorità, a seconda dei casi)

ATTESTAZIONE DI CONTROLLO SUPPLEMENTARE³⁰

In occasione di un controllo supplementare, a norma dell'articolo 8 del regolamento, la nave è
risultata conforme alle pertinenti disposizioni del regolamento.

Firmato: (*firma del funzionario autorizzato*)

Luogo:.....

Data: (gg/mm/aaaa)

(timbro o sigillo dell'autorità, a seconda dei casi)

²⁹ Se l'amministrazione lo ritiene necessario, in occasione del controllo una copia della presente pagina
dell'autorizzazione è aggiunta al certificato.

³⁰ Se l'amministrazione lo ritiene necessario, in occasione del controllo una copia della presente pagina è
aggiunta al certificato.

ALLEGATO V

FORMULARIO DI IDONEITÀ AL RICICLAGGIO

(Timbro ufficiale) (Stato)

Rilasciato a norma del regolamento (UE) n. XXXX del Parlamento europeo e del Consiglio, del , relativo al riciclaggio delle navi (di seguito “il regolamento”) sotto l’autorità del governo di:

.....(denominazione completa dello Stato)

da

..... (persona o organismo autorizzati in base al regolamento)

Caratteristiche della nave

Nome della nave	
Lettere o numero di identificazione	
Porto di immatricolazione	
Stazza lorda	
Numero IMO	
Nome e indirizzo dell’armatore	
Numero IMO d’identificazione del proprietario registrato	
Numero IMO d’identificazione dell’impresa	
Data di costruzione	

Caratteristiche dell'impianto di riciclaggio della nave

Nome dell'impianto di riciclaggio	
Numero d'identificazione dell'impresa di riciclaggio ³¹	
Indirizzo completo	
Data di scadenza del documento che attesta la conformità al regolamento	

Caratteristiche dell'inventario dei materiali pericolosi

Numero di identificazione/di verifica dell'inventario dei materiali pericolosi:

Informazioni sul piano di riciclaggio della nave

Numero di identificazione/di verifica del piano di riciclaggio della nave:

Nota: il piano di riciclaggio della nave, in conformità dell'articolo 7 del regolamento, è una parte essenziale del certificato di idoneità al riciclaggio e deve sempre accompagnare detto certificato.

SI CERTIFICA CHE:

1. la nave di cui trattasi è stata oggetto di controllo in conformità dell'articolo 8 del regolamento;
2. la nave possiede un inventario dei materiali pericolosi valido, in conformità dell'articolo 5 del regolamento;
3. il piano di riciclaggio della nave, quale previsto all'articolo 7 del regolamento, riflette in modo adeguato le informazioni che figurano nell'inventario dei materiali pericolosi, in conformità dell'articolo 5 del regolamento, e contiene informazioni concernenti la definizione, il mantenimento e la supervisione dei criteri relativi alle condizioni di sicurezza per l'ingresso e per lavori a caldo;
4. l'impianto di riciclaggio in cui questa nave deve essere riciclata è inserito nell'elenco europeo in conformità dell'articolo 16 del regolamento.

Il presente certificato è valido fino al (gg/mm/aaaa) (data)

Rilasciato a (luogo di rilascio del certificato)

(gg/mm/aaaa)

(data di rilascio) (firma del funzionario autorizzato a rilasciare il certificato)

(timbro o sigillo dell'autorità, a seconda dei casi)

³¹ Numero d'identificazione quale indicato nell'elenco europeo.

ATTESTAZIONE DI PROROGA DELLA VALIDITÀ DEL CERTIFICATO PER UN PERIODO DI MORATORIA FINO A QUANDO LA NAVE È GIUNTA NEL PORTO DELL'IMPIANTO DI RICICLAGGIO³²

Il presente certificato, in conformità dell'articolo 8 del regolamento, è considerato valido per un unico tragitto,

dal porto di:

al porto di:

Firmato: (*firma del funzionario autorizzato*)

Luogo:.....

Data: (gg/mm/aaaa)

(timbro o sigillo dell'autorità, a seconda dei casi)

³² Se l'amministrazione lo ritiene necessario, in occasione del controllo una copia della presente pagina dell'attestazione è aggiunta al certificato.

ALLEGATO VI

**FORMULARIO RELATIVO ALL'IDENTIFICAZIONE DELL'IMPIANTO DI
RICICLAGGIO DELLA NAVE**

Identificazione dell'impianto di riciclaggio della nave

Nome dell'impianto di riciclaggio della nave	
Numero di identificazione dell'impresa di riciclaggio della nave	
Indirizzo completo dell'impianto di riciclaggio della nave	
Persona di contatto principale	
Numero di telefono	
Indirizzo e-mail	
Nome, indirizzo e informazioni per contattare l'impresa di riciclaggio	
Lingua(e) di lavoro	