

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul divieto dei composti organostannici sulle navi

(2002/C 262 E/36)

COM(2002) 396 def. — 2002/0149(COD)

(Presentata dalla Commissione il 12 luglio 2002)

RELAZIONE

Introduzione generale

In linea con gli obiettivi politici del Libro bianco della Commissione sulla politica dei trasporti ⁽¹⁾, la presente proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio mira a ridurre l'impatto ambientale negativo delle vernici antivegetative dannose applicate alle navi.

Le navi si spostano più velocemente nell'acqua e consumano meno combustibile se le carene sono pulite e libere da incrostazioni di organismi come lepidi, alghe e molluschi: per tale motivo, alle carene si applicano sistemi anti-incrostazione. Negli anni '60 l'industria chimica ha sviluppato vernici antivegetative efficaci ed economiche, usando composti metallici, in particolare il composto organostannico tributile (TBT). Alla fine degli anni '70 le vernici applicate alla maggior parte delle carene delle navi erano a base di TBT.

La consapevolezza degli effetti nocivi esercitati sull'ambiente dai composti organostannici è progressivamente cresciuta alla fine degli anni '80: studi scientifici hanno dimostrato che i composti organostannici, in particolare il TBT, usati nei preparati antivegetativi sulle navi, possono essere molto tossici per vari organismi marini importanti da un punto di vista ecologico ed economico ⁽²⁾.

Già nel dicembre 1989 la Comunità aveva deciso di vietare sul proprio territorio la commercializzazione dei composti organostannici usati come biocidi per prevenire la formazione di incrostazioni sulle carene di navi di lunghezza inferiore a 25 metri ⁽³⁾. Anche l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha riconosciuto il rischio connesso all'uso di tali composti e ha raccomandato ai governi di adottare provvedimenti per vietare le vernici antivegetative a base di TBT.

L'idea di un divieto totale del TBT ha preso piede negli anni '90, grazie alle pressioni esercitate dai settori ambientalisti; da allora l'industria chimica ha iniziato a produrre sistemi antivegetativi alternativi.

Nel novembre 1999 l'Assemblea dell'IMO ha proposto il divieto a livello mondiale dell'applicazione di composti organostannici che agiscono come biocidi nei sistemi antivegetativi delle navi a decorrere dal 1° gennaio 2003 e il divieto totale della loro presenza sulle navi a decorrere dal 1° gennaio 2008 ⁽⁴⁾. L'IMO ha deciso di attuare tali divieti nel quadro di una convenzione giuridicamente vincolante e applicabile a livello mondiale. In queste circostanze l'Unione europea ha scelto di attendere le decisioni dell'IMO prima di decidere di estendere a tutte le navi il divieto di commercializzazione del TBT ⁽⁵⁾.

Il 5 ottobre 2001, al termine di una conferenza diplomatica di cinque giorni, l'IMO ha adottato una convenzione sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi (convenzione AFS).

⁽¹⁾ In questo Libro bianco [COM(2001) 370 del 12 settembre 2001] si sottolinea, fra l'altro, come «un moderno sistema dei trasporti deve risultare sostenibile tanto dal punto di vista economico, che sociale che ambientale».

⁽²⁾ I composti organostannici si sono dimostrati tossici e capaci di perturbare il sistema ormonale degli organismi marini.

⁽³⁾ Direttiva 89/677/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1989 che modifica per l'ottava volta la Direttiva 76/769/CEE concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri relative alle restrizioni in materia di immissione sul mercato e di uso di talune sostanze e preparati pericolosi (GU L 398 del 30.12.1989, pag. 24).

⁽⁴⁾ Risoluzione IMO A. 895(21) adottata il 25 novembre 1999.

⁽⁵⁾ Direttiva 1999/51/CE della Commissione, del 26 maggio 1999 che adegua per la quinta volta al progresso tecnico l'allegato I della direttiva 76/769/CEE concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri relative alle restrizioni in materia di immissione sul mercato e di uso di talune sostanze e preparati pericolosi (stagno, PCP e cadmio) (GU L 142 del 5.6.1999, pag. 22).

In previsione della conferenza, gli Stati membri e la Commissione hanno cooperato strettamente secondo le linee indicate dal Consiglio ⁽¹⁾.

La nuova convenzione dell'IMO vietà l'uso dei composti organostannici nocivi nelle vernici antivegetative applicate alle navi e creerà un meccanismo volto a prevenire ogni futuro uso di altre sostanze dannose nei sistemi antivegetativi.

La nuova convenzione è aperta alla firma dal 1° febbraio 2002. Entrerà in vigore 12 mesi dopo essere stata ratificata da almeno 25 Stati che rappresentano almeno il 25 % del tonnellaggio mercantile mondiale.

La sintesi delle principali disposizioni della convenzione è riportata nell'allegato A.

Emanando le linee guida per negoziare la convenzione AFS, il Consiglio ha altresì invitato la Commissione a compiere ogni ulteriore azione ritenuta necessaria a garantire un divieto totale del TBT sulle navi in tutta la Comunità e nei mari circostanti alle date raccomandate dalla risoluzione IMO A. 895(21).

In previsione della conferenza diplomatica AFS, l'Unione ha individuato tre obiettivi principali da perseguire nel quadro della nuova convenzione:

- introduzione di date fisse per il divieto del TBT, come messaggio chiaro rivolto sia al settore navale sia a quello chimico;
- integrazione negli articoli della convenzione del «principio di precauzione», da intendersi come «assenza di prova scientifica certa»;
- adozione di un opportuno meccanismo di entrata in vigore ⁽²⁾.

Dopo aver analizzato le conclusioni della conferenza diplomatica, soprattutto con riferimento ai tre obiettivi di cui sopra, il Consiglio ⁽³⁾ e la Commissione hanno accolto positivamente i risultati raggiunti all'IMO.

Per dar seguito alla conferenza AFS, le principali azioni necessarie e auspiccate da parte degli Stati membri sono la firma e la ratifica della convenzione AFS quanto prima.

Considerando l'invito del Consiglio, la Commissione ritiene che siano necessarie ulteriori azioni al fine di:

- porre gli Stati membri nella migliore posizione possibile per ratificare la convenzione AFS e per superare gli eventuali ostacoli che dovessero rallentare la ratifica, contribuendo in tal modo all'entrata in vigore della convenzione AFS quanto prima;
- salvaguardare a livello comunitario il conseguimento dell'obiettivo principale della convenzione AFS, vale a dire il divieto di applicazione dei composti organostannici alle navi entro il 1° gennaio 2003 e il divieto totale della loro presenza entro il 1° gennaio 2008.

Pertanto la Commissione:

- raccomanda agli Stati membri di sottoscrivere e ratificare la convenzione AFS quanto prima;
- adotterà la direttiva . . . della Commissione che adegua per la nona volta al progresso tecnico l'allegato I della direttiva 76/769/CEE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri relative alle restrizioni in materia di immissione sul mercato e di uso di talune sostanze e preparati pericolosi (composti organostannici);

⁽¹⁾ Conclusioni del Consiglio, del 12 febbraio 2001, in materia di negoziati finali sulla convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi.

⁽²⁾ Le condizioni di entrata in vigore contenute nella convenzione Marpol (15 Stati in rappresentanza di almeno il 50 % del tonnellaggio mondiale) non sono state ritenute appropriate. La prassi ha dimostrato che in tali circostanze sarebbero necessari più di sei anni prima che la convenzione possa entrare in vigore.

⁽³⁾ Il Consiglio Ambiente del 21 ottobre 2001 ha preso nota dell'esito positivo della Conferenza AFS, come riferito dalla presidenza belga.

- propone al Parlamento europeo e al Consiglio di adottare entro il 2002 il presente regolamento che vieta l'uso dei composti organostannici che agiscono come biocidi nei sistemi antivegetativi delle navi battenti la bandiera di uno Stato membro a decorrere dal 1° gennaio 2003 e che impone l'eliminazione totale dei composti organostannici attivi sulle navi dirette o provenienti da porti comunitari al 1° gennaio 2008, indipendentemente dall'entrata in vigore della convenzione.

È opportuno sottolineare che, con il presente regolamento, la Commissione non intende creare un doppiopione della convenzione AFS, il cui campo di applicazione è più ampio e non riguarda soltanto il divieto dei composti organostannici.

La convenzione AFS vieta l'uso di qualsiasi composto organostannico dannoso nelle vernici antivegetative applicate sulle navi. Attualmente, il divieto riguarda soltanto i composti organostannici, ma, in virtù del principio di precauzione, la convenzione crea un meccanismo per prevenire ogni futuro uso di sostanze nocive nei sistemi antivegetativi. Dopo l'entrata in vigore della convenzione AFS, si provvederà a disciplinare opportunamente il divieto futuro di qualsiasi altro sistema antivegetativo nocivo.

La linea di condotta seguita dalla Commissione è dettata dalla risoluzione n. 1 della conferenza internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi ⁽¹⁾.

Nella risoluzione citata, indipendentemente dall'approccio proattivo al divieto di applicazione dei composti organostannici, la conferenza ha riconosciuto che il tempo restante fino al 1° gennaio 2003 può non essere sufficiente per consentire l'entrata in vigore della convenzione. Auspicando la cessazione dell'uso di composti organostannici sulle navi dal 1° gennaio 2003, la conferenza ha chiesto agli Stati aderenti all'IMO di approvare con urgenza le disposizioni della convenzione. Parallelamente, l'industria è stata invitata ad astenersi dall'immettere sul mercato, vendere e applicare composti organostannici entro tale data.

Necessità di un regolamento

- Poiché la Comunità non è parte contraente alla convenzione AFS, la ratifica di detta convenzione è lasciata a discrezione degli Stati membri. L'esperienza ha dimostrato che il processo di ratifica è lento e non può essere portato a termine in tempi brevi.
- La Commissione ritiene che soltanto un numero limitato di Stati sarà in grado di ratificare la convenzione AFS entro il 1° gennaio 2003, nonostante la volontà di procedere in tal senso. È realistico auspicare che la convenzione AFS possa entrare in vigore alcuni anni dopo tale data.
- Inoltre, per gli Stati membri che non sono in grado di ratificare la convenzione entro il 1° gennaio 2003, l'attuazione con validità retroattiva del requisito «1° gennaio 2003», contenuto nella convenzione, potrebbe costituire un impedimento al processo di ratifica in base alla normativa nazionale. Pertanto si ritiene opportuno aiutare tali Stati a superare le difficoltà che possono incontrare nell'attuazione, con validità retroattiva, nelle rispettive normative nazionali.
- Dando seguito alla risoluzione n. 1 della conferenza AFS, gli Stati membri potrebbero emanare provvedimenti nazionali aventi campo e date di applicazione diversi. L'introduzione non armonizzata del divieto del TBT nell'Unione danneggerebbe però il settore dei trasporti marittimi e creerebbe con molta probabilità una distorsione della concorrenza fra gli Stati membri. Pertanto, il divieto dovrebbe essere simultaneo.
- In conclusione, è opportuno sottolineare che gli obiettivi e i risultati perseguiti con la modifica della direttiva 76/769/CE del Consiglio relativa all'immissione sul mercato e all'uso di vernici a base di TBT non riguarda le navi verniciate con TBT all'esterno dell'Unione europea né le navi battenti la bandiera di uno Stato non UE. Risulta pertanto necessario ampliare il campo di applicazione del divieto del TBT entro il 1° gennaio 2003.

⁽¹⁾ Doc. IMO AFS/CONF/25 dell'8 ottobre 2001.

Per tali ragioni, la Commissione propone di introdurre il divieto dei composti organostannici:

- per tutte le navi battenti la bandiera di uno Stato membro a decorrere dal 1° gennaio 2003;
- per tutte le navi, indipendentemente dalla bandiera, in approdo ad un porto comunitario a decorrere dal 1° gennaio 2008,

con un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, che dovrebbe entrare in vigore prima del 1° gennaio 2003.

Principi di base della proposta

- Evitare doppioni rispetto alla convenzione AFS

Va sottolineato che tutti gli Stati membri hanno espresso soddisfazione per l'esito della Conferenza AFS. Si può quindi prevedere che tutti essi ratificheranno e attueranno la convenzione AFS.

Considerando gli impegni assunti nel 1999 a livello mondiale nell'ambito dell'Assemblea dell'IMO e il «meccanismo di entrata in vigore» della convenzione AFS più opportuno e tenendo conto della risoluzione n. 1 della conferenza AFS, la Commissione ritiene che la convenzione AFS possa entrare effettivamente in vigore prima del 1° gennaio 2008. In ogni caso, non vi devono essere incertezze a livello comunitario che a questa data il divieto del TBT sarà tassativo.

In queste circostanze, la Commissione si è astenuta dal proporre una legislazione a livello comunitario, che duplicherebbe inutilmente le stesse norme di attuazione che gli Stati membri sono tenuti a recepire come parti contraenti alla convenzione AFS. Inoltre, non si può ignorare che taluni Stati membri e paesi terzi potrebbero nel frattempo diventare parti alla convenzione. Risulterebbe quindi controproducente creare, nell'ambito del presente regolamento, un regime di ispezione e di certificazione diverso da quello previsto dalla convenzione AFS. La Commissione ritiene inoltre che il regime più opportuno per la verifica dell'attuazione del divieto del TBT sulle navi sia quello indicato nella direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, sul controllo dello Stato di approdo. Tuttavia, il ricorso a tale direttiva può avvenire soltanto dopo l'entrata in vigore della convenzione AFS. Questo è il principale motivo per cui nel periodo interinale non si può imporre alle navi che non battono una bandiera UR il divieto di usare vernici TBT nocive. Il presente regolamento dovrebbe pertanto costituire un incentivo a ratificare quanto prima la convenzione AFS.

- Un campo di applicazione limitato

La convenzione AFS è stata concepita come una convenzione quadro. Dopo la sua entrata in vigore e considerando il principio di precauzione, questo quadro faciliterà il censimento di tutti i sistemi antivegetativi nocivi in uso sulle navi. Allo stato attuale, la convenzione riguarda soltanto i composti organostannici presenti nei sistemi antivegetativi che agiscono come biocidi. Considerando le procedure specifiche applicate per aggiungere all'elenco ogni altro sistema antivegetativo nocivo, la Commissione ritiene che il regolamento possa e debba limitarsi ai composti organostannici. Il quadro AFS tratta anche adeguatamente la manipolazione e il trattamento a terra dei rifiuti della rimozione delle sostanze anti-incrostazione nocive.

- Parità di condizioni per gli operatori del settore marittimo

Adottando la convenzione AFS, tutte le parti governative hanno manifestato la volontà di cessare l'uso di composti organostannici nocivi sulle navi dal 1° gennaio 2003 e hanno pertanto chiesto l'adozione di misure specifiche a livello governativo e dei settori in causa, nel rispettivo campo di competenza.

In risposta a tale richiesta e nel rispetto del diritto internazionale, la Commissione si è pertanto astenuta dall'imporre il divieto di applicazione di vernici a base di TBT a tutte le navi che approdano ai porti europei. Inoltre, si deve prendere atto che un gran numero di paesi terzi, che non beneficiano del valore aggiunto di un regolamento sovranazionale, potrebbero avere difficoltà ad imporre, al 1° gennaio 2003, il divieto di applicazione di vernici a base di TBT alle proprie navi ⁽¹⁾. La Commissione propone quindi di sospendere fino all'entrata in vigore della convenzione AFS la validità del divieto di applicazione delle vernici a base di TBT alle navi battenti una bandiera non UE.

Ogni possibile svantaggio in termini di concorrenza sia per gli armatori ⁽²⁾ che per i cantieri navali ⁽³⁾ dell'Unione europea, a seguito del divieto raccomandato al 1° gennaio 2003, potrebbe essere evitato con una decisione spontanea degli organismi professionali che rappresentano tali interessi come la Camera internazionale della marina mercantile (*International Chamber of Shipping* — ICS) e le associazioni di costruzione/riparazione di navi.

La Commissione accoglie favorevolmente la pronta reazione del settore navale internazionale di vietare l'uso del TBT dal 1° gennaio 2003. In particolare, vanno evidenziate le raccomandazioni in tal senso della Camera internazionale della marina mercantile (ICS). Subito dopo la conferenza AFS, l'ICS ha sottolineato che «la questione dell'entrata in vigore o meno della convenzione entro il 1° gennaio 2003 è in un certo senso accademica in quanto le date del 1° gennaio 2003 e del 1° gennaio 2008 vanno considerate tassative per qualsiasi nave della flotta commerciale internazionale». Di conseguenza, nel trattare gli aspetti del divieto del TBT relativi alla navigazione, la Commissione fa leva su tale realtà economica.

Il processo di ratifica esula completamente dal controllo della Comunità. Non sussiste inoltre alcuna garanzia giuridica che il divieto possa risultare effettivamente applicabile al 1° gennaio 2008, data generalmente accettata. Di conseguenza, la marina mercantile mondiale, che deve programmare la manutenzione delle proprie navi, esige una notifica chiara e tempestiva delle nuove condizioni ambientali per l'accesso ai porti dell'UE. Per tale motivo si introduce nella legislazione UE il divieto totale dei composti organostannici.

— Promozione della rapida ratifica della convenzione AFS a livello di Stato di bandiera.

In linea con la risoluzione n. 1 della conferenza AFS, si devono favorire gli impegni volontari a livello di Stato di bandiera ⁽⁴⁾. L'indirizzo seguito dall'Unione con il presente regolamento dovrebbe riflettersi positivamente anche sugli altri Stati di bandiera. Una particolare attenzione dovrebbe essere prestata anche ai paesi che hanno chiesto di aderire all'Unione europea e che in base alle condizioni di adesione saranno soggetti al regolamento alla data in cui entreranno effettivamente a far parte dell'Unione.

Gli Stati di bandiera e in particolare i registri aperti, che hanno vietato l'uso di vernici a base di TBT sulle proprie navi, avranno un interesse economico a fare in modo che la convenzione AFS entri in vigore quanto prima, creando condizioni uniformi a livello mondiale. Il presente regolamento costituirà quindi per gli Stati di bandiera un ulteriore incentivo a ratificare la convenzione AFS.

In tale contesto, è opportuno sottolineare che Cipro, Malta e i paesi baltici rappresentano complessivamente il 10 % del tonnellaggio lordo mondiale. Anche la flotta dei paesi dello Spazio economico europeo (i 15 Stati membri UE, la Norvegia e l'Islanda), insieme alle flotte dei 13 paesi candidati, rappresenta 30 paesi e non meno del 30,91 % del tonnellaggio mondiale.

Supponendo che tutti gli Stati membri rispettino l'impegno politico di ratificare la convenzione AFS nel 2002-2003, che i paesi candidati facciano altrettanto e considerando la volontà già manifestata da alcuni paesi terzi (Giappone, USA), la convenzione potrebbe entrare in vigore nel 2004/2005.

Relativamente all'obiettivo di un divieto completo dei composti organostannici non più tardi del 2005, la Commissione seguirà i progressi dell'entrata in vigore della convenzione AFS e della sua applicazione da parte di navi di paesi terzi che operano nelle acque dell'Unione europea.

⁽¹⁾ In questo contesto è utile notare che nel 2001, secondo le cifre LMIS, 15 875 navi individuali di 500 GT o più hanno attraccato in porti UE. Di esse, 4 503 (28,36 %) battevano una bandiera UE.

⁽²⁾ Da un punto di vista pratico si potrebbe porre la questione se sia realmente vantaggioso per un armatore cambiare bandiera per pochi anni, sapendo che la convenzione AFS entrerà in vigore alcuni anni più tardi e che la data del 1° gennaio 2008 per la rimozione totale del TBT rimane invariata. Inoltre, non si dovrebbe ignorare la pressione esercitata sull'industria che è stata altresì invitata, con la risoluzione n. 1 della conferenza AFS, ad applicare il divieto a decorrere dal 1° gennaio 2003.

⁽³⁾ È opportuno sottolineare che ai sensi della direttiva 76/769/CE i cantieri navali nella Comunità sono già penalizzati in termini di concorrenza rispetto ai cantieri navali al di fuori della Comunità.

⁽⁴⁾ Attualmente il Giappone e la Nuova Zelanda hanno già vietato l'uso di vernici a base di TBT sulle loro navi.

— Considerazioni giuridiche

Per evitare ogni fraintendimento circa l'attuazione di una convenzione ⁽¹⁾ non ancora in vigore e per non interferire nel processo di ratifica che si auspica il più rapido possibile, la Commissione ritiene che il regolamento non debba nelle disposizioni principali (articoli 3-5) trasporre o citare la convenzione AFS.

Un divieto generale (per tutte le navi a prescindere dalla loro bandiera) di applicare TBT sulle navi che entrano in un porto comunitario alla data del 1° gennaio 2003 non sarebbe compatibile con la convenzione AFS.

La Commissione propone di basare il regolamento stesso sull'articolo 80, paragrafo 2, del trattato CE.

Considerazioni specifiche

Articolo 1

Questo articolo definisce la finalità del regolamento.

Articolo 2

Questo articolo contiene la definizione dei termini principali usati nel regolamento. La maggior parte dei termini si basa su quelli usati nella convenzione AFS dell'IMO.

Articolo 3

Questo articolo definisce il campo di applicazione del regolamento e in particolare le navi soggette al disposto di esso. Si prevede di assoggettare al regolamento tutte le navi che approdano ad un porto UE, indipendentemente dalla bandiera, a decorrere dal 1° gennaio 2008. Per attuare la risoluzione n. 1 della conferenza AFS sono inoltre necessari provvedimenti specifici da applicarsi soltanto a tutte le navi battenti la bandiera di uno Stato membro. L'inclusione delle navi «che operano sotto l'autorità di uno Stato membro» è necessaria per assoggettare al regolamento anche le piattaforme off shore, che sono anche coperte dalla convenzione AFS.

Il regolamento non si applica alle navi da guerra o ad altre navi di Stato in quanto tali unità sono già disciplinate dalla convenzione AFS. Di conseguenza, tali navi non dovrebbero rientrare nel campo di applicazione del regolamento, che riguarda essenzialmente il periodo interinale.

La convenzione AFS riguarda altresì le navi che entrano in un cantiere navale. Il presente regolamento non tratta questo caso, considerando che la direttiva 76/769/CEE modificata copre adeguatamente tali navi.

Articolo 4

Questo articolo introduce il divieto di applicazione dei composti organostannici alle navi a decorrere dal 1° gennaio 2003. Fino all'entrata in vigore della convenzione AFS, l'articolo non sarà applicato alle navi che non battono la bandiera di uno Stato membro.

Articolo 5

Il primo paragrafo riguarda le navi che prima del 1° gennaio 2003 battono una bandiera non UE e che dopo tale data, trasferendosi ad un registro UE, applicano un nuovo sistema antivegetativo. Anche queste navi non dovrebbero più applicare, dopo il 1° gennaio 2003, vernici antivegetative a base di composti organostannici attivi. Ciò costituisce pertanto un incentivo per gli armatori di paesi terzi, compresi gli armatori europei le cui navi sono iscritte in un registro aperto, a seguire le raccomandazioni dell'ICS e a considerare tassativa la data del 1° gennaio 2003. In tal modo, detti armatori tutelano il valore di mercato delle proprie navi in caso di trasferimento ad un registro UE.

Anche il secondo paragrafo è un incentivo per gli armatori. Sapendo che in ogni caso i composti organostannici saranno totalmente vietati nell'Unione a decorrere dal 1° gennaio 2008, gli armatori potranno opportunamente programmare la riverniciatura delle proprie navi nei bacini di carenaggio.

⁽¹⁾ Che gode del pieno sostegno di tutti gli Stati membri.

Come previsto dalla convenzione AFS saranno consentite sia la sabbiatura delle navi che l'applicazione di un rivestimento che neutralizzi gli effetti nocivi dei composti organostannici.

Articolo 6

Il paragrafo 1 riguarda gli Stati membri e dovrebbe consentire loro di elaborare il regime di ispezione e di certificazione più opportuno, analogo a quello previsto dalla convenzione AFS, senza pregiudicare l'entrata in vigore della convenzione stessa.

Dovranno essere sottoposte ad ispezione le navi di stazza lorda pari a 400 t, indipendentemente dal viaggio effettuato. Ciò è previsto dalla convenzione AFS per le navi adibite esclusivamente al traffico internazionale.

La convenzione AFS prevede che le navi di lunghezza pari o superiori a 24 metri ma di stazza lorda inferiore a 400 t dovranno essere provviste soltanto di una dichiarazione di conformità. Ai sensi del presente regolamento non è prevista alcuna ispezione o certificazione per non gravare in misura irragionevole sulle amministrazioni degli Stati membri. Tuttavia, se in una fase successiva si rivelasse necessario, si potrebbe introdurre con la procedura di comitato un regime armonizzato.

Per le navi di lunghezza inferiore a 24 metri, in particolare le unità da diporto e i pescherecci, non sono previste ispezioni o certificazioni specifiche. Questi natanti formano una categoria distinta, che opera essenzialmente all'interno dell'Unione. Saranno oggetto delle disposizioni della direttiva 76/769/CE modificata.

Il paragrafo 2 riguarda il riconoscimento dei certificati e dei documenti. Le parti (Stati membri e paesi terzi) che già applicano le norme della convenzione AFS possono rilasciare certificati e dichiarazioni AFS.

Il terzo paragrafo è una clausola di salvaguardia nel caso in cui la convenzione non entrasse in vigore entro il 1° gennaio 2007, caso certamente improbabile se tutti gli Stati europei ratificheranno la convenzione entro il 2005.

Articolo 7

Per la verifica dei certificati si fa esplicito riferimento alla direttiva sul controllo dello Stato di approdo, alle pertinenti disposizioni della convenzione AFS e alle linee guida elaborate dall'IMO entro la fine del 2002.

Questo articolo riguarda il controllo delle navi battenti una bandiera UE nel periodo interinale. Poiché l'ambito giuridico della direttiva 95/21/CE è collegato a convenzioni internazionali già in vigore, ai sensi del presente regolamento detta direttiva non può costituire la base giuridica dei controlli dello Stato di approdo. Pertanto gli Stati membri dovrebbero applicare disposizioni equivalenti a quelle previste dalla direttiva sul controllo dello Stato di approdo. Un approccio analogo è stato seguito per i pescherecci ai sensi della direttiva 97/70/CE. La Commissione raccomanda nondimeno che gli Stati membri elaborino un regime ad hoc nell'ambito del memorandum d'intesa di Parigi e sosterrà quindi ogni iniziativa in tal senso.

È intenzione della Commissione modificare la direttiva 95/21/CE sul controllo dello Stato di approdo per includere la convenzione AFS fra i suoi strumenti.

Una disposizione di salvaguardia analoga a quella introdotta dall'articolo 6, copre il caso in cui la convenzione non entrasse in vigore entro il 1° gennaio 2007.

Articolo 8

Questo articolo stabilisce che la Commissione possa modificare gli allegati in taluni casi limitati.

Articolo 9

Questo articolo conferisce al comitato istituito dall'articolo 12, paragrafo 1 della direttiva 93/75/CE, i compiti di attuazione (procedura di regolamentazione) relativi agli articoli 6, 7 e 8.

Articolo 10

Questo articolo prevede che la Commissione riferisca al Parlamento europeo e al Consiglio un anno dopo l'entrata in vigore del regolamento, sullo stato di ratifica della convenzione AFS e proporrà, se necessario, modifiche per garantire una riduzione accelerata della presenza di composti antivegetativi dannosi nelle acque dell'UE

Articolo 11

Questo articolo prevede l'entrata in vigore immediata per permettere l'effettivo divieto dei composti organostannici sulle navi a decorrere dal 1° gennaio 2003.

Allegato I

Questo allegato stabilisce i requisiti minimi necessari a garantire la corretta attuazione del presente regolamento prima dell'entrata in vigore della convenzione AFS e del suo recepimento nell'ordinamento giuridico degli Stati membri.

La prima parte riguarda il regime di ispezione, la seconda la certificazione. Talune navi rispettano già il requisito della convenzione AFS: ciò è dovuto all'introduzione della data fissa del 1° gennaio 2003 nell'allegato 1 alla convenzione e alla volontà espressa dal settore dei trasporti marittimi (ICS) di applicare effettivamente il divieto dal 1° gennaio 2003. Di conseguenza, taluni Stati hanno già emanato una circolare amministrativa che consente alle società di classificazione riconosciute di rilasciare, a loro nome, una Dichiarazione di conformità alla convenzione AFS in attesa dell'entrata in vigore della convenzione. La Commissione, pur raccomandando questa prassi a tutti gli Stati membri, propone di considerare tale possibilità all'atto della certificazione.

Allegati II e III

Questi allegati introducono i certificati e la documentazione necessari, in totale conformità con la convenzione AFS.

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle Regioni,

conformemente alla procedura prevista all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione europea è seriamente preoccupata per gli effetti ambientali nocivi dei composti organostannici usati come sistemi antivegetativi sulle navi, in particolare i rivestimenti a base di tributile (TBT).
- (2) Una convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi (convenzione AFS) è stata adottata il 5 ottobre 2001 alla conferenza diplomatica

svoltasi sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) con la partecipazione degli Stati membri.

- (3) La convenzione AFS è una convenzione quadro che consente il divieto dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi secondo modalità definite e nel rispetto del principio di precauzione enunciato nella Dichiarazione di Rio sull'ambiente e lo sviluppo.
- (4) Allo stato attuale, la convenzione AFS vieta soltanto l'applicazione dei composti organostannici (rivestimenti contenenti TBT) alle navi.
- (5) La convenzione AFS prevede date di applicazione fisse: 1° gennaio 2003 per il divieto di applicazione dei rivestimenti contenenti TBT alle navi e 1° gennaio 2008 per la rimozione dei rivestimenti contenenti TBT attivo dalle navi.
- (6) La convenzione AFS entrerà in vigore 12 mesi dopo la sua ratifica da parte di almeno 25 Stati che rappresentano almeno il 25 % del tonnellaggio mondiale.
- (7) Gli Stati membri dovrebbero ratificare la convenzione AFS quanto prima.

- (8) Gli Stati membri dovrebbero essere posti nella migliore posizione possibile per ratificare celermente la convenzione AFS; si devono inoltre eliminare gli eventuali ostacoli che dovessero impedire tale ratifica.
- (9) Considerando che il tempo restante prima del 1° gennaio 2003 può non essere sufficiente a consentire l'entrata in vigore della convenzione AFS e auspicando l'effettiva cessazione dell'uso di composti organostannici nelle navi a decorrere dal 1° gennaio 2003, la conferenza internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi, nella risoluzione n. 1 della conferenza AFS, ha chiesto agli Stati membri dell'IMO di adoperarsi al massimo per poter attuare quanto prima la convenzione e ha invitato l'industria del settore ad astenersi dall'immettere sul mercato, vendere e applicare composti organostannici entro tale data.
- (10) Come risultato immediato della conferenza AFS, la Commissione [ha adottato] la direttiva . . ./2002/CE della Commissione che adegua per la nona volta al progresso tecnico l'allegato 1 della direttiva 76/769/CEE del Consiglio al fine di vietare, a decorrere dal 1° gennaio 2003, l'immissione sul mercato di composti organostannici nelle vernici antivegetative destinate a qualsiasi tipo di nave, indipendentemente dalla lunghezza.
- (11) Tenuto conto della risoluzione n. 1 della conferenza AFS, sono necessari ulteriori provvedimenti per attuare le misure relative ai composti organostannici onde garantire il divieto totale del TBT sulle navi in tutta la Comunità e nei mari circostanti alle date indicate nella convenzione AFS.
- (12) Un regolamento si configura come lo strumento giuridico opportuno 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 in tutta l'Unione. Il presente regolamento non dovrebbe rappresentare un duplicato della convenzione AFS in quanto mira unicamente a vietare i composti organostannici.
- (13) A livello comunitario non sono ammissibili incertezze circa il divieto totale dei rivestimenti contenenti TBT attivo; la marina mercantile mondiale, che deve programmare la manutenzione delle proprie navi, deve essere chiaramente e tempestivamente informata del fatto che a decorrere dal 1° gennaio 2008 le navi le cui carene sono rivestite da sostanze a base di TBT attivo non potranno più approdare nei porti comunitari.
- (14) I paesi terzi, in particolare se non beneficiano del valore aggiunto di un regolamento sovranazionale, possono avere difficoltà tecnico-giuridiche nell'imporre al 1° gennaio 2003, tramite la legislazione nazionale, il divieto di applicare il TBT alle proprie navi. L'applicazione del divieto di applicazione di vernici TBT del presente regolamento va pertanto sospesa per le navi battenti una bandiera non UE, durante un periodo interinale, che decorre dal 1° gennaio 2003 e termina alla data di entrata in vigore della convenzione AFS.
- (15) Gli Stati di bandiera che hanno vietato l'uso di vernici a base di TBT sulle proprie navi hanno un interesse economico a fare in modo che la convenzione AFS entri in vigore quanto prima, in modo da assicurare condizioni equivalenti a livello mondiale. Il presente regolamento, che vieta a tutte le navi battenti la bandiera di uno Stato membro di applicare rivestimenti contenenti TBT sulle proprie navi a decorrere dal 1° gennaio 2003, dovrebbe costituire per gli Stati di bandiera un incentivo a ratificare la convenzione AFS.
- (16) Le definizioni e le norme del presente regolamento dovrebbero riflettere il più possibile quelle della convenzione AFS.
- (17) Il presente regolamento si applica anche alle navi che operano sotto l'autorità di uno Stato membro per garantire la sua applicazione anche alle piattaforme off shore. Il presente regolamento non va applicato alle navi da guerra o altre navi dello Stato in quanto esse sono già disciplinate dalla convenzione AFS.
- (18) Il divieto di applicare rivestimenti contenenti TBT attivo a tutte le navi registrate in uno Stato membro a decorrere dal 1° gennaio 2003 e battenti la bandiera di uno Stato membro e il cui sistema antivegetativo sia stato applicato, modificato o sostituito dopo il 1° gennaio 2003 dovrebbe costituire per l'industria della navigazione un incentivo ad attuare la raccomandazione contenuta nella risoluzione n. 1 della conferenza AFS.
- (19) È opportuno stabilire lo stesso regime di ispezione e certificazione di quello contenuto nella convenzione AFS. In base a tale regime, tutte le navi di stazza lorda pari a 400 t, indipendentemente dalla natura del viaggio, dovranno essere sottoposte ad ispezione, mentre le navi di lunghezza pari o superiore a 24 metri, ma di stazza lorda inferiore a 400 t dovranno soltanto essere provviste di una dichiarazione di conformità al regolamento o alla convenzione AFS. La Comunità deve avere il diritto di introdurre un regime di ispezione armonizzato per queste navi se ciò risultasse necessario in una fase successiva.
- (20) Non è necessario prevedere dichiarazioni o ispezioni specifiche per le navi di lunghezza inferiore a 24 metri in quanto tali navi, principalmente unità da diporto e pescherecci, saranno adeguatamente coperte dalle disposizioni della direttiva 76/769/CEE concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri relative alle restrizioni in materia di immissione sul mercato e di uso di talune sostanze e preparati pericolosi ⁽¹⁾.
- (21) I certificati e i documenti rilasciati in base al presente regolamento nonché i certificati AFS e le dichiarazioni AFS rilasciati dalle parti contraenti alla convenzione AFS devono beneficiare del riconoscimento.

⁽¹⁾ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 201, modificata da ultimo con direttiva 2002/. . ./CE della Commissione (GU L . . .).

(22) Nel caso in cui la convenzione AFS non fosse in vigore al 1° gennaio 2007, la Commissione dovrebbe essere autorizzata ad adottare opportuni provvedimenti per consentire alle navi battenti la bandiera di un paese terzo di dimostrare la propria conformità al presente regolamento nonché misure per il controllo dell'attuazione di tali disposizioni.

(23) Il regime più opportuno per il controllo dell'attuazione del divieto del TBT sulle navi e dei requisiti della convenzione AFS è quello figurante nella direttiva 95/21/CE del Consiglio del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo) ⁽¹⁾; al momento opportuno si dovranno apportare modifiche a tale direttiva. Considerando lo specifico campo di applicazione di tale direttiva, durante il periodo interinale si dovranno applicare disposizioni equivalenti alle navi battenti la bandiera di uno Stato membro.

(24) Conformemente all'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽²⁾, quest'ultima dovrebbe essere autorizzata ad adeguare gli allegati del presente regolamento mediante la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 di detta decisione.

(25) Per valutare il conseguimento dell'obiettivo del regolamento, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio e propone, se necessario, opportune modifiche al regolamento.

(26) L'entrata in vigore del presente regolamento dovrebbe essere tale da consentire l'effettivo divieto dei composti organostannici sulle navi a decorrere dal 1° gennaio 2003,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Obiettivo

Il presente regolamento mira a ridurre o ad eliminare gli effetti nocivi per l'ambiente marino e la salute umana dei composti organostannici, che agiscono come biocidi attivi nei sistemi antivegetativi delle navi battenti la bandiera o operanti sotto l'autorità di uno Stato membro e delle navi, indipendentemente dalla bandiera, in entrata o in uscita dai porti degli Stati membri.

⁽¹⁾ GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1, modificata da ultimo con direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 19 del 22.1.2002, pag. 17).

⁽²⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «Sistema antivegetativo»: ogni rivestimento, vernice, trattamento della superficie, superficie o dispositivo usato su una nave per controllare o prevenire la fissazione di organismi indesiderabili;
- 2) «Stazza lorda»: la stazza lorda calcolata conformemente alle norme di misurazione del tonnellaggio contenute nell'allegato 1 alla convenzione internazionale sulla stazza delle navi del 1969 o di qualsiasi altra convenzione successiva;
- 3) «Lunghezza»: la lunghezza secondo la definizione della convenzione internazionale sulle linee di carico del 1966, modificata dal Protocollo del 1988 o di qualsiasi convenzione successiva;
- 4) «Nave»: un'unità di qualsiasi tipo operante nell'ambiente marino e comprendente aliscafi, veicoli su cuscino d'aria, sommergibili, natanti, piattaforme fisse o galleggianti, unità galleggianti di stoccaggio (Floating Storage Units — FSU) e unità galleggianti di produzione, stoccaggio e scarico (Floating Production Storage and Off-loading Units — FPSO);
- 5) «Convenzione AFS»: la convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi, adottata il 5 ottobre 2001;
- 6) «Organismo riconosciuto»: un organismo riconosciuto conformemente alle disposizioni della direttiva del Consiglio 94/57/CE ⁽³⁾;
- 7) «Certificato AFS»: il certificato rilasciato alle navi conformemente alle disposizioni dell'allegato 4 alla convenzione AFS;
- 8) «Dichiarazione AFS»: una dichiarazione redatta in base alle disposizioni dell'allegato 4 alla convenzione AFS;
- 9) «Dichiarazione di conformità AFS»: un documento che dichiara la conformità all'allegato 1 della convenzione AFS, rilasciato da un organismo riconosciuto per conto dell'amministrazione di uno Stato membro;
- 10) «Periodo interinale»: il periodo compreso fra il 1° gennaio 2003 e la data di entrata in vigore della convenzione AFS.

Articolo 3

Campo di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a:
 - a) le navi battenti la bandiera di uno Stato membro,
 - b) le navi non battenti la bandiera di uno Stato membro ma che operano sotto l'autorità di uno Stato membro,

⁽³⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.

c) le navi in approdo ad un porto o ad un terminale off shore di uno Stato membro ma che non rientrano nelle tipologie di cui alla lettera a) o b).

2. Il presente regolamento non si applica alle navi da guerra, alle unità ausiliarie o ad altre navi possedute o gestite da uno Stato e adibite esclusivamente a servizi governativi non commerciali.

Articolo 4

Divieto di applicare composti organostannici che agiscono come biocidi

A decorrere dal 1° gennaio 2003 non si possono applicare o riapplicare alle navi sistemi antivegetativi a base di composti organostannici che agiscono come biocidi.

Tuttavia, durante il periodo interinale, tale disposizione si applica soltanto alle navi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere a) o b).

Articolo 5

Divieto della presenza di composti organostannici che agiscono come biocidi

1. Non è ammessa la presenza di composti organostannici che agiscono come biocidi nei sistemi antivegetativi applicati alle carene o alle parti e superfici esterne delle navi, registrate in uno Stato membro dopo il 1° gennaio 2003 e battenti la bandiera di uno Stato membro, il cui sistema antivegetativo sia stato applicato, modificato o sostituito dopo il 1° gennaio 2003, salvo se tali navi sono provviste di un rivestimento che forma una barriera a tali composti e ne previene il rilascio da parte del sistema antivegetativo sottostante non conforme.

2. Dal 1° gennaio 2008, indipendentemente dalla loro bandiera, le navi non usano composti organostannici che agiscono come biocidi nei sistemi antivegetativi applicati alle carene o alle parti e superfici esterne oppure sono dotate di un rivestimento che forma una barriera a tali composti impedendone il rilascio dal sistema antivegetativo non conforme.

3. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano alle piattaforme fisse e galleggianti, alle unità galleggianti di stoccaggio (FSU) e alle unità galleggianti di produzione, stoccaggio e scarico (FPSO) costruite anteriormente al 1° gennaio 2003 e che non si trovano in bacini di carenaggio alla data del 1° gennaio 2003 o successivamente.

Articolo 6

Ispezione e certificazione

1. Per l'ispezione e la certificazione delle navi battenti la bandiera di uno Stato membro si applica quanto segue:

a) Conformemente ai requisiti di cui all'allegato I, sono sottoposte a ispezione e certificazione le navi di stazza lorda pari o superiore a 400 t, escluse le piattaforme fisse o galleggianti, le unità galleggianti di stoccaggio (FSU) e le unità galleggianti di produzione, stoccaggio e scarico (FPSO).

b) Le navi di lunghezza pari o superiore a 24 metri, ma di stazza lorda inferiore a 400 t, escluse le piattaforme fisse o galleggianti, le unità galleggianti di stoccaggio (FSU) e le unità galleggianti di produzione, stoccaggio e scarico (FPSO), devono essere provviste di una dichiarazione AFS oppure una dichiarazione firmata dall'armatore o da un suo rappresentante autorizzato, conforme al formato di cui all'allegato III, a dimostrazione della conformità all'articolo 4.

Se necessario, la Commissione, conformemente alla procedura descritta nell'articolo 9, paragrafo 2 può istituire un regime armonizzato di certificazione e ispezione per tali navi.

c) Per garantire la conformità al presente regolamento gli Stati membri possono stabilire misure opportune per le navi non soggette alle disposizioni delle lettere a) e b).

2. Per il riconoscimento dei certificati, delle dichiarazioni e degli attestati di conformità si applica quanto segue:

a) A decorrere dal 1° gennaio 2003 gli Stati membri riconoscono ogni certificato AFS valido rilasciato ad una nave battente la bandiera di una parte contraente alla convenzione AFS oppure un certificato conforme al modello di cui all'allegato II e rilasciato dall'amministrazione di qualsiasi Stato membro o da un organismo riconosciuto che agisce a suo nome.

b) Fino al 1° gennaio 2004 gli Stati membri riconoscono ogni dichiarazione di conformità AFS rilasciata a nome di un altro Stato membro.

c) A decorrere dal 1° gennaio 2003 gli Stati membri riconoscono ogni dichiarazione AFS valida rilasciata ad una nave battente la bandiera di una parte contraente alla convenzione AFS oppure una dichiarazione sottoscritta dall'armatore o da un suo rappresentante autorizzato conforme al modello di cui all'allegato III.

Tali dichiarazioni sono corredate da apposita documentazione (ad esempio, una ricevuta d'acquisto della vernice o una fattura di un fornitore) o recano apposita approvazione.

3. Se la convenzione AFS alla data del 1° gennaio 2007 non è entrata in vigore, la Commissione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2, adotta opportune disposizioni per consentire alle navi battenti la bandiera di un paese terzo di dimostrare la propria conformità all'articolo 5.

*Articolo 7***Controllo dello Stato di approdo**

Durante il periodo interinale, gli Stati membri applicano alle navi di stazza lorda pari o superiore a 400 t e battenti la bandiera di uno Stato membro disposizioni in materia di controllo equivalenti a quelle contenute nella direttiva 95/21/CE. Per le ispezioni e l'accertamento di infrazioni, gli Stati membri fanno riferimento alle disposizioni dell'articolo 11 della convenzione AFS e alle linee guida dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

Se la convenzione AFS non è entrata in vigore al 1° gennaio 2007, la Commissione, conformemente alla procedura descritta all'articolo 9, paragrafo 2, stabilisce opportune procedure per tali controlli.

*Articolo 8***Adeguamenti**

Per tener conto degli sviluppi a livello internazionale e, in particolare in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO), oppure per migliorare l'efficacia del presente regolamento alla luce dell'esperienza, gli allegati al presente regolamento possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

*Articolo 9***Comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12, paragrafo 1 della direttiva 93/75/CE⁽¹⁾, qui di seguito denominato «il comitato».

2. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione n. 1999/468/CE, nel rispetto dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione n. 1999/468/CE è di tre mesi.

3. Il comitato adotta il suo regolamento interno.

*Articolo 10***Valutazione**

Un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sullo stato di ratifica della Convenzione AFS e fornisce informazioni sulla misura in cui i composti organostannici, che agiscono come biocidi nei sistemi antivegetativi delle navi, siano ancora usati nelle navi non battenti bandiera di uno Stato membro, dirette a/provenienti da porti europei. Alla luce di tale relazione, la Commissione propone, se necessario, modifiche per garantire una riduzione accelerata del contributo di tali navi non battenti la bandiera di uno Stato membro alla presenza di composti antivegetativi dannosi nelle acque dell'UE.

*Articolo 11***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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

⁽¹⁾ GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19.

ALLEGATO I

NORME DI ISPEZIONE E CERTIFICAZIONE DEI SISTEMI ANTIVEGETATIVI DELLE NAVI BATTENTI LA BANDIERA DI UNO STATO MEMBRO**1. Ispezioni**

- 1.1. A decorrere dal 1° gennaio 2003 le navi di stazza lorda pari o superiore a 400 t, escluse le piattaforme fisse o galleggianti, le FSU e le FPSO sono soggette alle ispezioni qui di seguito specificate:
- a) una ispezione iniziale prima dell'entrata in servizio della nave o quando la nave è per la prima volta immessa in un bacino di carenaggio per l'applicazione dei sistemi antivegetativi;
 - b) una ispezione al momento della sostituzione o della modifica dei sistemi antivegetativi. Tali ispezioni devono essere comprovate dal certificato prescritto al paragrafo 2.1.
- 1.2. L'ispezione deve essere tale da garantire che il sistema antivegetativo della nave è del tutto conforme agli articoli 4 e 5 del presente regolamento.
- 1.3. Le ispezioni sono effettuate da funzionari debitamente autorizzati dall'amministrazione dello Stato membro o di un altro Stato membro o di una parte contraente alla convenzione AFS oppure da un ispettore all'uopo nominato da una di tali amministrazioni oppure da un organismo riconosciuto che agisce per conto dell'amministrazione.
- 1.4. Tranne se diversamente stabilito dal presente regolamento, per le ispezioni di cui al paragrafo 1.1 gli Stati membri seguono i requisiti riportati nell'allegato 4 alla convenzione AFS e le linee guida per le ispezioni elaborate dall'IMO.

2. Certificazione

- 2.1. Al termine dell'ispezione di cui ai paragrafi 1.1, lettera a) oppure b), uno Stato membro che non è ancora parte contraente alla convenzione AFS rilascia un certificato conforme al modello riportato nell'allegato II. Uno Stato membro, che è parte contraente alla convenzione AFS, rilascia un certificato AFS.
- 2.2. Uno Stato membro può accettare una Dichiarazione di conformità AFS, a titolo di dimostrazione della conformità ai requisiti di cui agli articoli 4 e 5. Al più tardi entro il 1° gennaio 2004 un certificato di cui al paragrafo 2.1 sostituisce tale Dichiarazione AFS.
- 2.3. Gli Stati membri prescrivono che una nave di cui al paragrafo 1.1 sia provvista di un certificato rilasciato conformemente al paragrafo 2.1.
- 2.4. Ai fini della certificazione di cui al paragrafo 2.1, gli Stati membri seguono le norme di cui all'allegato 4 alla convenzione AFS.
-

ALLEGATO II

FORMULARI DEL CERTIFICATO E REGISTRO DEI SISTEMI ANTIVEGETATIVI

Il certificato internazionale e il registro dei sistemi antivegetativi sono redatti secondo il modello di formulari qui di seguito.

Se i formulari sono usati soltanto in uno Stato membro, i riferimenti alla convenzione AFS possono essere soppressi.

CERTIFICATO INTERNAZIONALE DEL SISTEMA ANTIVEGETATIVO

(Il presente certificato deve essere corredato da un registro dei sistemi antivegetativi)

(Timbro ufficiale) (Stato)

Rilasciato ai sensi delle disposizioni della [convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi e del] ⁽¹⁾ regolamento . . . del Parlamento europeo e del Consiglio sul divieto dei composti organostannici sulle navi

sotto l'autorità del governo di

(nome dello Stato)

da

.....
(persona o organismo autorizzato)

Qualora sia stato precedentemente rilasciato un certificato, il presente sostituisce il certificato rilasciato in data

Dati della nave ⁽²⁾

Nome della nave:

Numero o lettere distintive:

Porto di registrazione:

Stazza lorda:

Numero IMO ⁽³⁾:

Un sistema antivegetativo verificato in base all'allegato I non è stato applicato durante o dopo la costruzione di questa nave

Un sistema antivegetativo verificato in base all'allegato I è stato applicato sulla nave in precedenza, ma è stato rimosso da (nome dell'installazione)
il data

Un sistema antivegetativo verificato in base all'allegato I è stato applicato su questa nave in precedenza, ma è stato coperto da un rivestimento applicato da (nome dell'installazione)
il (data)

Un sistema antivegetativo verificato in base all'allegato 1 era stato applicato a questa nave anteriormente al 1° gennaio 2003, ma deve essere rimosso o coperto con un rivestimento prima del 1° gennaio 2008

⁽¹⁾ Il testo tra parentesi può essere soppresso per le navi adibite soltanto a viaggi in uno Stato membro.

⁽²⁾ In alternativa, i dati della nave possono essere riportati orizzontalmente in riquadri.

⁽³⁾ Conformemente allo Schema numerico di identificazione della nave dell'IMO adottato dall'Organizzazione marittima internazionale.

SCHEDA DEI SISTEMI ANTIVEGETATIVI

La presente scheda deve essere permanentemente allegata al certificato internazionale del sistema antivegetativo

Dati della nave:

Nome della nave:

Numero o lettere distintive:

Numero IMO:

Dati dei sistemi antivegetativi applicati:

Tipi di sistema antivegetativo applicati:

Date di applicazione dei sistemi antivegetativi:

Nome delle imprese e delle installazioni di applicazione:

Denominazioni dei fabbricanti dei sistemi antivegetativi:

Nomi e colori dei sistemi antivegetativi:

Ingredienti attivi e relativo numero CAS (Chemical Abstract Service Registry Number):

Tipi di rivestimento coprente (eventuale):

Nomi e colori del rivestimento coprente (eventuale):

Date di applicazione del rivestimento coprente:

SI CERTIFICA CHE la presente scheda è corretta in ogni sua parte.

Rilasciata a:

(Luogo di rilascio della scheda)

(Data di rilascio):

(Firma del funzionario autorizzato che rilascia la scheda)

Visto della scheda ⁽¹⁾

SI CERTIFICA che in seguito all'ispezione prescritta ai termini del [regolamento 1(1) b) dell'allegato 4 alla convenzione e] del paragrafo 2.1 dell'allegato I al regolamento . . . del Parlamento europeo e del Consiglio sul divieto dei composti organostannici sulle navi, la nave risulta conforme [alla convenzione e] al regolamento.

Dati dei sistemi antivegetativi applicati

Tipi di sistema antivegetativo usati

Date di applicazione dei sistemi antivegetativi

Denominazioni delle imprese e delle installazioni di applicazione

Nomi dei produttori dei sistemi antivegetativi

Nomi e colori dei sistemi antivegetativi

Ingredienti attivi e relativo numero CAS

Tipi di rivestimento coprente (eventuale)

Nomi e colori del rivestimento coprente applicato (eventuale)

Date di applicazione del rivestimento coprente

Firmato:

(Firma del funzionario autorizzato al rilascio del registro)

Luogo:

Data ⁽²⁾:

(Timbro dell'autorità competente)

⁽¹⁾ Questa pagina deve essere riprodotta e allegata alla scheda se ritenuto necessario dall'amministrazione.

⁽²⁾ Data di completamento dell'ispezione e del presente visto.

ALLEGATO III

DICHIARAZIONE RELATIVA AL SISTEMA ANTIVEGETATIVO DELLE NAVI DI LUNGHEZZA PARI O SUPERIORE A 24 METRI, MA DI STAZZA LORDA INFERIORE A 400 TONNELLATE

Redatta ai sensi del Regolamento . . . del Parlamento europeo e del Consiglio sul divieto dei composti organostannici sulle navi

Nome della nave:

Numero o lettere distintive:

Porto di registrazione:

Lunghezza:

Stazza lorda:

Numero IMO (eventuale):

Si dichiara che il sistema antivegetativo usato su questa nave è conforme all'articolo 4 del regolamento . . . del Parlamento europeo e del Consiglio sul divieto dei composti organostannici sulle navi.

(Data)

(Firma dell'armatore o di un suo rappresentante autorizzato)

Attestato dei sistemi antivegetativi applicati

Tipi di sistema antivegetativi usati e date di applicazione:

(Data)

(Firma dell'armatore o di un suo rappresentante autorizzato)

Tipi di sistema antivegetativo usato e data di applicazione:

(Data)

(Firma dell'armatore o di un suo rappresentante autorizzato)

Tipi di sistema antivegetativo usati e date di applicazione:

(Data)

(Firma dell'armatore o di un suo rappresentante autorizzato)

ALLEGATO A

Convenzione sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi

La nuova convenzione dell'IMO vieterà l'uso dei composti organostannici nocivi nelle vernici antivegetative applicate alle navi e stabilirà un meccanismo di prevenzione contro ogni uso futuro di altre sostanze dannose nei sistemi antivegetativi

Gli articoli 1 e 2 elencano gli obblighi generali e le relative definizioni.

In base alla nuova convenzione, le parti contraenti alla convenzione devono vietare e/o limitare l'uso di sistemi antivegetativi nocivi sulle navi battenti la loro bandiera e sulle navi non autorizzate a battere la loro bandiera, ma che operano sotto la loro autorità e su tutte le navi che entrano in un porto, in un bacino di carenaggio o approdano ad un terminale off shore di una parte contraente (articoli 3 e 4). I sistemi antivegetativi da vietare o controllare saranno elencati in un allegato (allegato 1) alla convenzione.

L'articolo 5 impone un'azione appropriata per la rimozione dei residui di un sistema antivegetativo.

L'articolo 6, relativo alla procedura per proporre la modifica dei controlli sui sistemi antivegetativi, stabilisce in che modo si debba valutare un sistema antivegetativo. Tale procedura di modifica, congiuntamente all'allegato 2, consentirà di aggiornare l'allegato 1, se del caso e secondo una procedura specifica e dettagliata che prevede la partecipazione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO e di un «gruppo tecnico» composto di esperti con il compito di rivedere le proposte relative ad altre sostanze usate nei sistemi antivegetativi da vietare o limitare (articolo 7). Sarà monitorata la ricerca scientifica e tecnica sugli effetti dei sistemi antivegetativi (articolo 8).

L'articolo 9 e l'allegato 3 riguardano la trasmissione e lo scambio di informazioni relative agli ispettori e ai sistemi antivegetativi approvati.

I sistemi di ispezione e di certificazione sono riportati nell'articolo 10 e nell'allegato 4.

L'articolo 11 descrive il sistema di controllo dello Stato di approdo per l'ispezione delle navi e la rilevazione delle eventuali infrazioni. La convenzione contiene all'articolo 13 una clausola che afferma che una nave ha diritto ad una compensazione se è indebitamente trattenuta o la sua partenza è ritardata a causa di un'ispezione per la rilevazione di eventuali violazioni della convenzione.

L'articolo 12 riguarda le infrazioni alla convenzione e la creazione di un sistema di sanzioni. La risoluzione di controversie e il rapporto con il diritto del mare sono oggetto degli articoli 14 e 15.

L'articolo 16 riguarda la procedura di modifica della convenzione stessa. È prevista una modifica mediante tacita approvazione, con la partecipazione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO.

L'articolo 17 riguarda la firma, la ratifica, l'approvazione e l'adesione alla convenzione, mentre le condizioni di entrata in vigore sono riportate nell'articolo 18. La convenzione entrerà in vigore 12 mesi dopo la ratifica da parte di 25 Stati che rappresentano il 25 % del tonnellaggio mercantile mondiale.

L'articolo 19 riguarda la denuncia della convenzione e l'articolo 20 designa il Segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) quale depositario della convenzione.

L'allegato 1 alla convenzione stabilisce che entro l'effettiva data del 1° gennaio 2003, tutte le navi non applicano o riapplicano composti organostannici che agiscono come biocidi nei sistemi antivegetativi. Al 1° gennaio 2008 (data effettiva) le navi non sono trattate con tali composti sulle carene o sulle parti o superfici esterne oppure hanno un rivestimento che impedisce il rilascio di composti dai sistemi antivegetativi sottostanti non conformi.

- Le navi di stazza lorda pari o superiore a 400 t adibite a viaggi internazionali (escluse le piattaforme fisse o galleggianti, le FSU e le FPSO) saranno sottoposte ad un'ispezione iniziale prima dell'entrata in servizio o anteriormente al primo rilascio del certificato internazionale del sistema antivegetativo; le stesse navi saranno sottoposte ad ispezione in caso di modifica o sostituzione dei sistemi antivegetativi.
- Le navi di lunghezza pari o superiore a 24 metri ma di stazza inferiore a 400 t adibite a viaggi internazionali (escluse le piattaforme fisse o galleggianti, le FSU e le FPSO) dovranno essere provviste di una dichiarazione relativa ai sistemi antivegetativi firmata dall'armatore o da un suo rappresentante autorizzato. Tale dichiarazione dovrà essere corredata da apposita documentazione giustificativa quale una ricevuta di acquisto della vernice o una fattura del fornitore.