



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

2012/0055(COD)

20.11.2012

*****|**

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi
(COM(2012)0118 – C7-0082/2012 – 2012/0055(COD))

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

Relatore: Carl Schlyter

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto)

Emendamenti a un progetto di atto

Negli emendamenti del Parlamento le modifiche apportate al progetto di atto sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del progetto di atto per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

L'intestazione di un emendamento relativo a un atto esistente che il progetto di atto intende modificare comprende una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo. Le parti riprese da una disposizione di un atto esistente che il Parlamento intende emendare senza che il progetto di atto l'abbia modificata sono evidenziate in **grassetto semplice**. Le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione: [...].

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	82

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi
(COM(2012)0118 – C7-0082/2012 – 2012/0055(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2012)0118),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0082/2012),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 12 luglio 2012¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del ...²,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A7-0000/2012),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di regolamento Titolo

Testo della Commissione

Emendamento

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO

¹ GU C 299 del 4.10.2012, pag. 158.

² GU C

EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativo al riciclaggio delle navi

EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativo al riciclaggio *e al trattamento
ecologicamente corretti* delle navi e
*recante modifica della direttiva
2009/16/CE e del regolamento (CE) n.
1013/2006*

Or. en

Motivazione

Il termine "riciclaggio delle navi" è definito nel presente regolamento come l'attività di demolizione di una nave in un impianto di riciclaggio delle navi, ma non include il successivo trattamento dei rifiuti che ne derivano. Tuttavia, il regolamento quale proposto dalla Commissione contempla anche il trattamento a valle dei rifiuti, e pertanto il titolo dovrebbe farvi riferimento.

Emendamento 2

**Proposta di regolamento
Considerando 1 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

***(1 bis) Il metodo prevalente di
demolizione delle navi attraverso il
cosiddetto "arenamento" non rappresenta
e non può rappresentare un riciclaggio
sicuro ed ecologicamente corretto e
pertanto non dovrebbe più essere
tollerato.***

Or. en

Motivazione

Nella sua risoluzione del 21 maggio 2008 sul Libro verde su una migliore demolizione delle navi, il Parlamento europeo ha dichiarato che è "eticamente inaccettabile permettere il perdurare di situazioni connesse con la demolizione delle navi che offendono la dignità umana e distruggono l'ambiente" (paragrafo 1), e che occorre dichiarare "illegittimo l'abbandono delle navi sulla spiaggia come metodologia accettabile di demolizione" (paragrafo 12). Nella sua risoluzione del 26 marzo 2009, il Parlamento europeo ha chiesto "che si vieti espressamente l' "arenamento" delle navi da rottamare" (paragrafo 6). Questa posizione dovrebbe costituire anche la base del presente regolamento.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(2) I meccanismi di controllo e di esecuzione della legislazione in vigore a livello internazionale **e dell'Unione** non sono adeguati alle specificità delle navi e della navigazione marittima internazionale e sono risultati inefficaci nel prevenire ***l'esportazione di navi che costituiscono rifiuti pericolosi in paesi non membri dell'OCSE e quindi nel prevenire*** pratiche pericolose e inadeguate di riciclaggio delle navi.

Or. en

Motivazione

Precisazione redazionale.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

(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 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.***

Emendamento

(3) L'attuale capacità di riciclaggio delle navi nei paesi dell'OCSE cui possono legalmente accedere le navi ***che costituiscono rifiuti pericolosi per l'esportazione non è sufficientemente sfruttata. Esiste una controversia circa l'accessibilità e la capacità degli impianti di riciclaggio delle navi negli Stati Uniti. A prescindere dalla situazione negli Stati Uniti al riguardo, esiste una considerevole capacità potenziale in alcuni Stati membri e in alcuni paesi dell'OCSE, che potrebbe essere quasi sufficiente per il trattamento delle*** navi battenti ***bandiera di uno Stato membro (navi dell'UE), se fosse***

completamente mobilitata. Unitamente alla capacità attuale e potenziale di riciclaggio sicuro ed ecologicamente corretto nei paesi che non sono membri dell'OCSE, dovrebbe esserci una capacità sufficiente per il trattamento di tutte le navi dell'UE.

Or. en

Motivazione

È importante menzionare la considerevole capacità potenziale in Europa e nei paesi membri dell'OCSE. Secondo uno studio elaborato dalla Commissione europea nel 2007, si potrebbe mobilitare una capacità fino a 1 milione di LDT/anno negli Stati membri e fino a 600.000 LDT/anno in Turchia, a fronte di una capacità allora pari a 200.000 LDT/anno nell'UE e a 50.000 LDT/anno in Turchia. La domanda prevista è compresa tra 1,6 e 2 milioni di LDT/anno. Una capacità di riciclaggio sicuro ed ecologicamente corretto di oltre 1 milione di LDT potrebbe essere istituita in alcuni paesi non appartenenti all'OCSE.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) La situazione attuale del riciclaggio delle navi è caratterizzata da un'estrema esternalizzazione dei costi. Gli impianti di riciclaggio delle navi che applicano norme scarse o inesistenti in materia di protezione dei lavoratori, salute umana e ambiente offrono i prezzi più alti per le navi che costituiscono rifiuti. Di conseguenza, la maggior parte delle navi della flotta globale avviate al riciclaggio è demolita sulle spiagge di taluni paesi in condizioni inaccettabili che offendono la dignità umana e distruggono l'ambiente. È opportuno istituire un meccanismo finanziario, applicabile a tutte le navi che fanno scalo nei porti dell'UE indipendentemente dal loro Stato di bandiera, per controbilanciare questa situazione contribuendo a far sì che il

riciclaggio e il trattamento ecologicamente corretti delle navi che costituiscono rifiuti pericolosi siano concorrenziali nei confronti delle operazioni non conformi alle norme.

Or. en

Motivazione

La causa principale della continua demolizione della maggior parte delle navi in condizioni inimmaginabili è un chiaro fallimento del mercato: i costi sanitari e ambientali sono completamente esternalizzati, creando un incentivo perverso per gli armatori a vendere le navi alle imprese di riciclaggio che applicano le norme più permissive. Se questo problema non è affrontato direttamente, la situazione attuale rimarrà invariata, in particolare se il rispetto dei requisiti di legge può essere facilmente eluso cambiando bandiera, come avviene con la proposta della Commissione.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) In considerazione del principio "chi inquina paga", i costi del riciclaggio e del trattamento ecologicamente corretti delle navi dovrebbero essere sostenuti dagli armatori. Ai fini della protezione della salute umana e dell'ambiente, sarebbe opportuno istituire un sistema di tasse tale da generare risorse che contribuiscano a far sì che il riciclaggio e il trattamento ecologicamente corretti delle navi dell'UE siano economicamente competitivi. Tutte le navi che fanno scalo nei porti e negli ancoraggi dell'UE dovrebbero contribuire ai costi del riciclaggio e del trattamento ecologicamente corretti delle navi dell'UE, in modo da ridurre l'incentivo economico per le navi dell'UE a ricorrere ad operazioni non conformi alle norme. Ciò dovrebbe fornire anche un disincentivo a ricorrere a bandiere estere,

e creare una capacità di riciclaggio e di trattamento ecologicamente corretti a beneficio di tutte le navi. Le tariffe dovrebbero essere eque, non discriminatorie e trasparenti.

Or. en

Motivazione

Evidente.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(4) 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. 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. La convenzione copre ***l'impiego di materiali pericolosi nelle*** navi al fine di facilitare un riciclaggio sicuro e compatibile con l'ambiente, senza compromettere la sicurezza e l'efficienza operativa delle navi; ***essa*** concerne inoltre, ***attraverso orientamenti,*** il funzionamento degli impianti per il riciclaggio e ***include*** un meccanismo di esecuzione per il riciclaggio delle navi. ***La convenzione di Hong Kong non si applica alle navi di***

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.

proprietà dello Stato, né alle navi di meno di 500 tonnellate di stazza lorda (GT), né alle 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. La convenzione di Hong Kong non copre nemmeno il riciclaggio effettivo dell'acciaio recuperato presso l'impianto di riciclaggio delle navi né le operazioni degli impianti che gestiscono i materiali di rifiuto a valle dell'impianto di riciclaggio iniziale. La convenzione di Hong Kong non mira a impedire l'esportazione di navi che costituiscono rifiuti pericolosi verso paesi non appartenenti all'OCSE – una pratica attualmente vietata ai sensi del regolamento (CE) n. 1013/2006. Si prevede che ci vorrà fino a un decennio prima che la convenzione di Hong Kong entri in vigore.

Or. en

Motivazione

La convenzione di Hong Kong dovrebbe trovare un adeguato riscontro nel testo. Essa in realtà non riguarda la progettazione, la costruzione o la gestione delle navi, ma soltanto determinati requisiti concernenti i materiali pericolosi utilizzati. Le dichiarazioni sulla ratifica dovrebbero essere lasciate alla relazione separata sull'argomento. La convenzione non garantisce un trattamento compatibile con l'ambiente nel senso dell'UE, e resta da vedere se il meccanismo di applicazione è appropriato. È inoltre opportuno menzionare le limitazioni della convenzione.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(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.

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 *dovrebbe contribuire* 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, *ma anche che vadano oltre questi ultimi in modo da conseguire un livello di protezione della salute umana e dell'ambiente equivalente a quello dell'Unione in termini generali.*

Or. en

Motivazione

Occorrerebbe chiarire che i requisiti per gli impianti di riciclaggio delle navi devono andare oltre quelli della convenzione di Hong Kong, in quanto le norme stabilite da tale convenzione sono di gran lunga meno rigorose di quelle dell'Unione (ad esempio, esse consentono ancora che le navi siano demolite sulle spiagge).

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 7

Testo della Commissione

(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 direttive.

Emendamento

(7) Per le navi che non rientrano nel campo di applicazione della convenzione di Hong Kong, *le navi dell'UE che non rientrano nel campo di applicazione* del presente regolamento, *le navi dell'UE che non sono conformi al presente regolamento e le navi battenti bandiera di un paese terzo (navi non dell'UE) quando diventano un rifiuto nel territorio sotto la giurisdizione di uno Stato membro*, 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 direttive.

Or. en

Motivazione

Occorre chiarire che è opportuno che l'obbligo di riciclare le navi in paesi membri dell'OCSE continui ad applicarsi soltanto alle navi dell'UE che non rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento, alle navi dell'UE che non sono conformi al presente regolamento e alle navi non dell'UE che diventano un rifiuto nel territorio sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(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.***

Emendamento

(8) È necessario chiarire ***il campo*** di applicazione ***rispettivamente*** del presente regolamento, del regolamento (CE) n. 1013/2006 e della direttiva 2008/98/CE, per evitare ***di applicare requisiti giuridici diversi alla medesima situazione.***

Or. en

Motivazione

La questione nella fattispecie non consiste nel moltiplicarsi di strumenti giuridici diversi, ma nel loro adeguato intercollegamento.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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. Tali sanzioni, che possono essere di natura **penale**, civile o amministrativa, dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Or. en

Motivazione

Ai sensi della direttiva 2008/99/CE sulla tutela penale dell'ambiente, le attività illecite di spedizione di rifiuti poste in essere intenzionalmente o quanto meno per grave negligenza costituiscono reati. Ciò dovrebbe trovare riscontro nelle sanzioni.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(14) Poiché l'obiettivo di prevenire, ridurre o eliminare gli effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente dovuti al riciclaggio **e al trattamento** delle navi **dell'UE** 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

regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

Or. en

Motivazione

Il presente regolamento si occupa soprattutto del riciclaggio e del trattamento delle navi che costituiscono rifiuti, e ben poco del loro funzionamento o della loro manutenzione, per cui è più opportuno menzionare il trattamento in tale contesto.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Articolo 1

Testo della Commissione

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**.

Emendamento

Il presente regolamento è inteso a prevenire, ridurre **al minimo e, per quanto possibile**, eliminare gli **incidenti, le lesioni e altri** effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente causati dal riciclaggio **e dal trattamento** delle navi **dell'UE, nonché a migliorare le condizioni del riciclaggio delle navi non dell'UE**.

Or. en

Motivazione

Incidenti, lesioni e altri effetti negativi non potranno mai essere eliminati, se non "per quanto possibile".

Mentre l'obiettivo del regolamento si applica integralmente alle navi dell'UE, alcune disposizioni migliorerebbero anche le condizioni del riciclaggio delle navi non dell'UE.

Occorre inoltre precisare – alla luce della definizione di "riciclaggio delle navi" contenuta nel presente regolamento, che diverge dalla definizione standard di riciclaggio – che anche il trattamento effettivo dei rifiuti derivanti dal riciclaggio delle navi rientra nell'obiettivo del presente regolamento.

Emendamento 14

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) "nave dell'UE": una nave battente bandiera di uno Stato membro o che opera sotto l'autorità di detto Stato;

Or. en

Motivazione

Suggerimento redazionale volto a semplificare la formulazione del testo dell'intero regolamento.

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 ter) "nave non dell'UE": una nave battente bandiera di un paese terzo;

Or. en

Motivazione

Suggerimento redazionale volto a semplificare la formulazione del testo dell'intero regolamento.

Emendamento 16

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) "rifiuto": un rifiuto secondo la definizione di cui all'articolo 3, punto 1, della direttiva 2008/98/CE;

Motivazione

La definizione di "rifiuto" contenuta nella direttiva quadro sui rifiuti dovrebbe applicarsi anche per il presente regolamento.

Emendamento 17

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) "rifiuto pericoloso": un rifiuto pericoloso secondo la definizione di cui all'articolo 3, punto 2, della direttiva 2008/98/CE;

Or. en

Motivazione

La definizione di "rifiuto pericoloso" contenuta nella direttiva quadro sui rifiuti dovrebbe applicarsi anche per il presente regolamento.

Emendamento 18

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 quater) "trattamento": un trattamento secondo la definizione di cui all'articolo 3, punto 14, della direttiva 2008/98/CE;

Or. en

Motivazione

La definizione di "trattamento" contenuta nella direttiva quadro sui rifiuti dovrebbe applicarsi anche per il presente regolamento.

Emendamento 19

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 3 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 quinquies) "gestione ecologicamente corretta": una gestione ecologicamente corretta secondo la definizione di cui all'articolo 2, punto 8, del regolamento (CE) n. 1013/2006;

Or. en

Motivazione

La definizione di "gestione ecologicamente corretta" contenuta nel regolamento sulle spedizioni di rifiuti dovrebbe applicarsi anche per il presente regolamento.

Emendamento 20

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 5

Testo della Commissione

Emendamento

(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;

(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 in impianti separati; ***il significato del termine “riciclaggio” nel contesto del presente regolamento differisce pertanto dalla definizione di cui all'articolo 3, punto 17, della direttiva 2008/98/CE;***

Or. en

Motivazione

Il termine " trattamento", quale definito nella direttiva quadro sui rifiuti, comprende il recupero e lo smaltimento e dovrebbe essere utilizzato per ragioni di coerenza. È opportuno chiarire esplicitamente che il significato di "riciclaggio", nel contesto del presente regolamento sul riciclaggio delle navi, differisce dalla definizione generale di riciclaggio contenuta nella direttiva quadro sui rifiuti – a causa del diverso significato dato al termine "riciclaggio" nell'ambito della convenzione di Hong Kong.

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 6

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

(6) “impianto di riciclaggio delle navi”: un'area delimitata che può essere un cantiere **di costruzione** o un impianto ubicato in uno Stato membro o in un paese terzo e utilizzato per il riciclaggio delle navi;

Or. en

Motivazione

Un impianto di riciclaggio delle navi non dovrebbe mai essere semplicemente un "sito", poiché tale termine potrebbe includere le spiagge. Gli impianti di riciclaggio delle navi dovrebbero essere cantieri di costruzione o impianti.

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1 – punto 7

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

(7) “impresa di riciclaggio **delle navi**”: 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;

Or. en

Motivazione

Correzione linguistica.

Emendamento 23

**Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 1**

Testo della Commissione

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.*

Emendamento

1. Il presente regolamento si applica alle navi *dell'UE. L'articolo 5 bis, l'articolo 11 ter e l'articolo 23, paragrafo 1, del presente regolamento si applicano anche alle navi non dell'UE che fanno scalo nei porti e negli ancoraggi dell'UE.*

Or. en

Motivazione

Secondo la valutazione d'impatto, il 37% della flotta mondiale appartiene ad armatori dell'UE. Tuttavia, solo il 17% della flotta mondiale batte bandiere dell'UE. E alla fine del ciclo di vita delle navi, solo l'8% batte bandiere dell'UE. Limitare il campo di applicazione del regolamento alle sole navi battenti bandiere dell'UE significherebbe restringerlo eccessivamente, e costituirebbe per gli armatori un invito aperto ad eluderlo cambiando bandiera alle navi poco prima della fine del loro ciclo di vita. Pertanto, le disposizioni fondamentali (il prelievo di riciclaggio, i divieti e l'inventario dei materiali pericolosi, le ispezioni e talune sanzioni) dovrebbero applicarsi a tutte le navi che fanno scalo nei porti comunitari, indipendentemente dalla loro bandiera.

Emendamento 24

**Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)**

Testo della Commissione

Emendamento

(c bis) navi che non sono in grado di viaggiare con i propri mezzi, indipendentemente dalla loro bandiera, e che pertanto costituiscono rifiuti;

Or. en

Motivazione

Una nave che non è in grado di viaggiare con i propri mezzi costituisce chiaramente un rifiuto e pertanto dovrebbe rientrare nel campo di applicazione del regolamento sulle spedizioni di rifiuti.

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera c ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(c ter) navi che non soddisfano nessuna delle disposizioni applicabili ai sensi del diritto internazionale e dell'Unione in materia di sicurezza e che pertanto costituiscono rifiuti.

Or. en

Motivazione

Una nave che non soddisfa le pertinenti disposizioni in materia di sicurezza dovrebbe essere considerata un rifiuto e pertanto rientrare nel campo di applicazione del regolamento sulle spedizioni di rifiuti.

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 4 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Controllo dei materiali pericolosi

Controllo dei materiali pericolosi ***oggetto di divieti o restrizioni***

Or. en

Motivazione

Il presente articolo si riferisce ai soli materiali pericolosi il cui uso è stato vietato o ristretto. A bordo di una nave sono presenti molti altri materiali pericolosi che non sono ancora vietati, ma che devono anch'essi essere controllati durante il riciclaggio – ragion per cui l'inventario non richiede soltanto l'elenco delle sostanze oggetto di divieti o restrizioni. È

pertanto opportuno chiarire che il presente articolo riguarda solo il controllo dei materiali oggetto di divieti o restrizioni.

Emendamento 27

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. È vietata, a norma del regolamento (CE) n. 757/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, la nuova installazione di materiali contenenti acido perfluorottano sulfonato (PFOS) e suoi derivati (PFOS).

Emendamento

3. La nuova installazione di materiali contenenti acido perfluorottano sulfonato (PFOS) e suoi derivati (PFOS) è vietata a norma del regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche¹, e a norma del regolamento (UE) n. 757/2010 della Commissione, del 24 agosto 2010, recante modifica del regolamento (CE) n. 850/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo agli inquinanti organici persistenti.

¹ **GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1**

Or. en

Motivazione

La restrizione originale dei PFOS è stata adottata mediante la direttiva 2006/122/CE che modifica, per la trentesima volta, la direttiva 76/769/CEE del Consiglio relativa alle restrizioni in materia di immissione sul mercato e di uso di talune sostanze e preparati pericolosi. Le disposizioni di tale direttiva sono state riprese nell'allegato XVII del regolamento (CE) n. 1907/2006 (REACH). È quindi opportuno aggiungere qui un riferimento a REACH, invece di menzionare soltanto la successiva modifica del regolamento sugli inquinanti organici persistenti.

Emendamento 28

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. È vietata sulle navi la nuova applicazione di sistemi antivegetativi contenenti composti organostannici come biocidi o di qualunque altro sistema antivegetativo la cui applicazione o il cui uso siano vietati dalla convenzione sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi .

Or. en

Motivazione

Occorre inserire anche il divieto concernente le vernici a base di TBT (tributilstagno).

Emendamento 29

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 4 – alinea

Testo della Commissione

Emendamento

4. Gli Stati membri ***adottano le seguenti misure:***

4. Gli Stati membri ***garantiscono che le navi soddisfino i requisiti di cui ai paragrafi da 1 a 3 bis, fatti salvi i requisiti previsti da altre disposizioni legislative dell'Unione.***

Or. en

Motivazione

L'emendamento trasferisce qui tale disposizione dal paragrafo 4, lettera c).

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 4 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

(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;

soppresso

Or. en

Motivazione

La disposizione è superflua, giacché la questione è già disciplinata dai paragrafi da 1 a 3 bis del presente articolo.

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 4 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

(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;

soppresso

Or. en

Motivazione

Per quanto concerne le navi dell'UE, la questione è disciplinata dai paragrafi da 1 a 3 bis. Per quanto concerne le navi non dell'UE, tale disposizione è trasferita all'articolo 11 ter, che contiene disposizioni fondamentali per le navi non dell'UE.

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 4 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

(c) garantiscono che le navi soddisfino i requisiti di cui ai punti a) e b).

soppresso

Or. en

Motivazione

Tale disposizione è trasferita al paragrafo 4 modificato.

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Un inventario dei materiali pericolosi *deve essere* tenuto a bordo di ogni nuova nave.

1. ***Gli Stati membri garantiscono che*** un inventario dei materiali pericolosi ***sia istituito e*** tenuto a ***disposizione a*** bordo di ogni nuova nave ***dell'UE***.

Or. en

Motivazione

È importante chiarire che l'inventario non soltanto deve essere tenuto a bordo, ma deve anche essere effettivamente tenuto a disposizione per eventuali controlli da parte dello Stato di approdo.

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Prima di riciclare una nave è ***necessario istituire detto inventario e tenerlo*** a bordo.

2. ***Gli Stati membri garantiscono che, per le navi dell'UE esistenti, sia istituito un***

inventario dei materiali pericolosi conformemente al calendario di cui al paragrafo 2 bis oppure prima di riciclare una nave, a seconda di quale data sia anteriore, e sia tenuto a disposizione a bordo.

Or. en

Motivazione

Nel 2009 il settore dei trasporti marittimi si è formalmente impegnato a istituire inventari per le nuove navi e per quelle esistenti¹. Purtroppo, soltanto pochissimi armatori hanno ottemperato a tale impegno. Un inventario adeguato rappresenta una condizione essenziale per un corretto riciclaggio delle navi. Gli inventari dovrebbero essere istituiti secondo un calendario scaglionato (si veda l'emendamento seguente).

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Sono stabiliti i seguenti termini per l'istituzione dell'inventario:

- per le navi aventi più di 25 anni il ... * ;***
- per le navi aventi più di 20 anni il ... **;***
- per le navi aventi più di 15 anni il ... ***;***
- per le navi aventi più di 15 anni il ... ****;***

**** GU: inserire la data – un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.***

***** GU: inserire la data – due anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.***

¹ "Selling Ships for Recycling - Guidelines on Transitional Measures for Shipowners":
http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_117945.pdf

***** GU: inserire la data – tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.**

****** GU: inserire la data – quattro anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.**

Or. en

Motivazione

Un inventario adeguato può essere redatto in modo relativamente rapido e a costi comparativamente limitati. Poiché l'istituzione degli inventari è attesa già da tempo, è opportuno che siano redatti il prima possibile. Per ripartire nel tempo tale compito, si propone un calendario scaglionato in funzione dell'età delle navi.

Emendamento 36

**Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

Emendamento

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.

soppresso

Or. en

Motivazione

Questa disposizione è obsoleta alla luce delle disposizioni proposte all'articolo 11 ter, che rendono l'inventario obbligatorio per tutte le navi che fanno scalo in un porto o in un ancoraggio dell'Unione europea.

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 4 – lettera c

Testo della Commissione

(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**.

Emendamento

(c) **per le nuove navi**, 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 **esatti**.

Or. en

Motivazione

È opportuno che i requisiti siano differenziati per le nuove navi e per le navi esistenti. Per le nuove navi, i quantitativi indicati nell'inventario devono essere esatti. Non vi è alcuna ragione per cui debbano essere solo approssimativi.

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 4 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(c bis) per le navi esistenti, 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 il più esatti possibile.

Or. en

Motivazione

È opportuno che i requisiti siano differenziati per le nuove navi e per le navi esistenti. Per le navi esistenti, i quantitativi indicati nell'inventario devono essere il più esatti possibile.

Emendamento 39

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

Non riguarda la versione italiana.

Or. en

Motivazione

Correzione linguistica.

Emendamento 40

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 6 – lettera a

Testo della Commissione

(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 (Parte I);

Emendamento

(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 (Parte I) **conformemente al paragrafo 4, lettera c)**;

Or. en

Motivazione

Poiché il paragrafo 4 prevede requisiti diversi in materia di quantitativi per le nuove navi rispetto alle navi esistenti, qui occorre inserire un rimando.

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 6 – lettera b

Testo della Commissione

(b) un elenco dei rifiuti presenti a bordo della nave, inclusi i rifiuti prodotti durante l'attività della nave (Parte II);

Emendamento

(b) un elenco dei rifiuti presenti a bordo della nave, inclusi i rifiuti prodotti durante l'attività della nave **e i loro quantitativi approssimativi** (Parte II);

Or. en

Motivazione

Per essere significativo, l'inventario non deve elencare soltanto il tipo di rifiuti, ma anche i loro quantitativi. Contrariamente alla Parte I, nella Parte II sarebbe accettabile che i quantitativi fossero solo approssimativi.

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 6 – lettera c

Testo della Commissione

(c) un elenco delle scorte a bordo della nave **quando è adottata la decisione sul riciclaggio** (Parte III).

Emendamento

(c) un elenco delle scorte a bordo della nave **e i loro quantitativi approssimativi** (Parte III).

Or. en

Motivazione

Per essere significativo, l'inventario non deve elencare soltanto il tipo di scorte a bordo della nave, ma anche i loro quantitativi. Contrariamente alla Parte I, nella Parte III sarebbe accettabile che i quantitativi fossero solo approssimativi.

La Parte III deve in ogni caso essere inclusa nell'inventario soltanto quando la nave è destinata ad essere riciclata (si veda il paragrafo 8), quindi la frase "quando è adottata la decisione sul riciclaggio" è superflua.

Emendamento 43

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 9

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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, ***al fine di garantire che l'elenco comprenda quanto meno le sostanze elencate negli allegati I e II della convenzione di Hong Kong e al fine di tenere conto della legislazione dell'Unione in materia che prevede la progressiva eliminazione o la restrizione dell'uso o dell'installazione di materiali pericolosi.***

Or. en

Motivazione

L'allegato I dovrà ovviamente essere aggiornato qualora altre sostanze siano aggiunte all'inventario ai sensi della convenzione di Hong Kong. Inoltre, poiché la proposta della Commissione contiene già ulteriori sostanze da inserire nell'inventario rispetto a quelle attualmente previste nel quadro della convenzione di Hong Kong, a causa delle restrizioni dell'UE (PFOS) o delle eliminazioni gradualmente nel contesto di REACH (HBCDD), la Commissione dovrebbe tenere conto anche di altre eliminazioni gradualmente o restrizioni pertinenti al momento di aggiornare l'elenco delle voci da inserire nell'inventario dei materiali pericolosi.

Emendamento 44

Proposta di regolamento Articolo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 5 bis

Finanziamento del riciclaggio e del trattamento ecologicamente corretti delle navi

*1. Gli Stati membri garantiscono che i porti riscuotano un prelievo supplementare di riciclaggio dalle navi dell'UE e dalle navi non dell'UE che fanno scalo in un porto o in un ancoraggio all'interno del loro territorio a decorrere da ... *.*

2. Il prelievo di riciclaggio è fissato a 0,03 euro per tonnellata di stazza lorda.

Per le navi come le navi traghetto che fanno scalo con regolarità e frequenza nel medesimo porto, gli Stati membri garantiscono che i porti applichino al prelievo di riciclaggio le stesse riduzioni che applicano alle normali tasse portuali.

3. Gli Stati membri recuperano il prelievo di riciclaggio dalle amministrazioni portuali, preferibilmente nel quadro del loro sistema generale di riscossione delle imposte e degli altri oneri dalle amministrazioni portuali, e lo trasferiscono integralmente a un Fondo di riciclaggio istituito dalla Commissione europea entro due mesi dal recupero del prelievo di riciclaggio. Il Fondo di riciclaggio è gestito in modo avverso al rischio e, a parte i costi della sua amministrazione, è interamente utilizzato per erogare i premi di cui al paragrafo 4.

*4. L'obiettivo del Fondo di riciclaggio consiste nel far sì che il riciclaggio delle navi effettuato conformemente al presente regolamento sia economicamente fattibile. Il Fondo di riciclaggio prevede un premio destinato agli impianti di riciclaggio delle navi inseriti nell'elenco europeo per il riciclaggio di navi dell'UE che hanno battuto bandiera di uno Stato membro per almeno due anni prima dell'approvazione del piano di riciclaggio della nave. Gli impianti di riciclaggio possono presentare domanda del premio in relazione ai contratti sottoscritti dopo il ... **.*

5. Il premio è fissato a un minimo di 30 euro per tonnellata dislocamento a vuoto. Il premio è erogato dal Fondo di

riciclaggio entro due mesi dalla ricezione della dichiarazione di completamento del riciclaggio della nave in conformità del formulario figurante all'allegato III, nonché l'inventario della nave e la relazione che documenta i quantitativi dei rifiuti trattati e i corrispondenti processi di trattamento, come stabilito all'articolo 13, paragrafo 5, lettera c bis).

6. La Commissione pubblica annualmente una relazione concernente le entrate del Fondo di riciclaggio, i beneficiari dei premi erogati e gli importi di tali premi.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 al fine di adattare il livello del prelievo di riciclaggio se necessario per conseguire l'obiettivo del Fondo di riciclaggio.

*8. La Commissione valuta entro il ... *** i benefici e i costi della differenziazione del prelievo di riciclaggio sulla base delle informazioni fornite nell'inventario dei materiali pericolosi. Se i benefici superano i costi, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 riguardo alla differenziazione del prelievo di riciclaggio sulla base delle informazioni fornite nell'inventario dei materiali pericolosi, pur salvaguardando un finanziamento sufficiente del Fondo di riciclaggio.*

** GU: inserire la data – 1° gennaio dell'anno successivo a un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.*

*** GU: inserire la data – 1° gennaio del secondo anno successivo a un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.*

**** GU: inserire la data – cinque anni dopo l'entrata in vigore del presente*

regolamento.

(Si tratta di una prima proposta concernente uno strumento economico. Non deve essere vista come la formula perfetta, ma come una proposta di base soggetta a un ulteriore affinamento. Le cifre si basano su uno studio della Commissione del 2009 che si trova all'indirizzo Internet:

http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/fund_note.pdf.

Supponendo che ogni anno facciano scalo nei porti dell'UE navi per un totale di 4 miliardi di tonnellate di stazza lorda (GT), il prelievo riscosso ammonterebbe a un totale di 120 milioni di euro l'anno. Ciò consentirebbe l'erogazione di un premio pari a un massimo di 75 euro per tonnellata di dislocamento a vuoto (LDT) per una media di 1,6 milioni di LDT di navi dell'UE avviate al riciclaggio ogni anno, partendo dal presupposto che i costi di gestione del Fondo possano essere finanziati dagli interessi sull'importo riscosso nel periodo di esazione.)

Or. en

Motivazione

Uno strumento economico è necessario per controbilanciare l'attuale incentivo perverso per l'ultimo proprietario della nave a recarsi dove le norme sono meno rigorose nonché la possibilità di cambiare bandiera per eludere il presente regolamento, e per finanziare il riciclaggio delle navi ecologicamente corretto. Tutte le navi che utilizzano i porti dell'UE dovrebbero pagare una tassa in funzione della loro stazza. Le tasse andrebbero ad alimentare un Fondo destinato a concedere un premio agli impianti di riciclaggio delle navi che si conformano alle disposizioni del presente regolamento nel riciclare le navi, allo scopo di renderli competitivi. Il premio sarà corrisposto soltanto per il riciclaggio delle navi che battono una bandiera dell'UE da almeno due anni.

Emendamento 45

Proposta di regolamento

Articolo 6 – titolo

Testo della Commissione

Preparazione al riciclaggio: requisiti generali

Emendamento

Requisiti generali **per gli armatori**

Or. en

Motivazione

Dal momento che il presente articolo contempla soltanto obblighi per gli armatori, sarebbe opportuno farvi riferimento nel titolo.

Emendamento 46

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

1. Un piano specifico per il riciclaggio della nave è elaborato **per qualunque nave dell'UE avente più di 20 anni o** prima di qualsiasi operazione di riciclaggio della medesima, **a seconda di quale data sia anteriore, ed entro il ... ***.

*** GU: inserire la data corrispondente a 30 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.**

Or. en

Motivazione

L'età media di una nave avviata al riciclaggio dipende quasi interamente dalla situazione economica nel settore del trasporto merci e dalla domanda di rottami di acciaio. L'età media era di 26 anni negli anni '90, poi è salita a 32 anni durante il boom finanziario a metà degli anni 2000, ma è probabile che diminuisca di nuovo considerevolmente a causa dell'enorme sovraccapacità e della crisi economica. Un piano di riciclaggio della nave dovrebbe essere

obbligatorio per tutte le navi aventi più di 20 anni, affinché i proprietari riflettano tempestivamente sulla loro responsabilità.

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

(a) è sviluppato *dall'*impianto di riciclaggio alla luce delle informazioni trasmesse dall'armatore in conformità dell'articolo 9, paragrafo 3, lettera b);

Emendamento

(a) ***prima della pubblicazione dell'elenco europeo***, è sviluppato ***da un*** impianto di riciclaggio ***ubicato nell'Unione o in un paese membro dell'OCSE***, alla luce delle informazioni trasmesse dall'armatore in conformità dell'articolo 9, paragrafo 3, lettera b);

Or. en

Motivazione

Per coerenza con l'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), è opportuno precisare che, prima della pubblicazione dell'elenco europeo, il piano di riciclaggio della nave deve essere sviluppato da un impianto ubicato nell'UE o in un paese membro dell'OCSE.

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 2 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(a bis) dopo la pubblicazione dell'elenco europeo, è sviluppato da un impianto di riciclaggio che figura nell'elenco europeo, alla luce delle informazioni trasmesse dall'armatore in conformità dell'articolo 9, paragrafo 3, lettera b);

Or. en

Motivazione

È opportuno che, dopo la pubblicazione dell'elenco europeo, siano autorizzati a fornire il piano di riciclaggio della nave soltanto gli impianti che figurano in detto elenco.

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 2 – lettera d

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

(d) contiene informazioni sul tipo e sul quantitativo di materiali pericolosi e rifiuti prodotti dal riciclaggio della nave di cui trattasi, inclusi i materiali **e i rifiuti** che figurano nell'inventario dei materiali pericolosi, e sulle modalità di **trattamento** di detti materiali pericolosi e **di detti** rifiuti nell'impianto e nei successivi centri di **trattamento** dei rifiuti;

Or. en

Motivazione

Correzioni linguistiche a fini di coerenza. Ciò che importa non è tanto la gestione dei rifiuti, quanto il trattamento effettivo di tali rifiuti.

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 2 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(e bis) è aggiornato entro sei mesi dopo un controllo di rinnovo o un controllo supplementare.

Or. en

Motivazione

Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 7, gli inventari devono essere aggiornati durante l'intera vita utile della nave. La conformità dell'inventario con i requisiti del regolamento è verificata tramite controlli di rinnovo ogni cinque anni, e tramite controlli supplementari se del caso. I piani di riciclaggio della nave dovrebbero pertanto essere aggiornati a seguito dei pertinenti controlli.

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Il piano di riciclaggio della nave nonché gli eventuali aggiornamenti del medesimo sono tenuti a disposizione a bordo. L'armatore, quando intende avviare una nave al riciclaggio, trasmette il piano definitivo di riciclaggio della nave all'autorità competente dello Stato di bandiera due mesi prima della data prevista per l'inizio del riciclaggio, e al tempo stesso notifica all'autorità dello Stato di approdo l'intenzione di avviare la nave al riciclaggio. L'autorità competente dello Stato di bandiera notifica l'intenzione dell'armatore all'autorità competente dell'impianto di riciclaggio delle navi.

Or. en

Motivazione

È opportuno che l'autorità competente sia informata tempestivamente del piano definitivo di riciclaggio della nave, per dare la sua esplicita approvazione.

Emendamento 52

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. L'autorità competente decide in merito all'approvazione del piano definitivo di riciclaggio della nave entro un mese. Qualora l'autorità competente rifiuti di concedere l'approvazione, essa fornisce all'armatore una motivazione. L'armatore dispone di un mese a decorrere dal rifiuto dell'autorità competente per conformare il piano di riciclaggio della nave al presente regolamento. Se l'armatore non mette in conformità il piano di riciclaggio della nave, il previsto riciclaggio della nave è considerato come esportazione di rifiuti pericolosi ai sensi del regolamento (CE) n. 1013/2006.

Or. en

Motivazione

È opportuno prevedere un'approvazione esplicita del piano di riciclaggio della nave.

Emendamento 53

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 quater. Gli armatori che vendono una nave dell'UE avente più di 20 anni a un nuovo proprietario che intende battere bandiera di un paese terzo garantiscono che il contratto con il nuovo proprietario della nave preveda che il medesimo, e ogni eventuale futuro proprietario, si assuma la responsabilità di elaborare un piano di riciclaggio della nave qualora desideri fare scalo nei porti o negli

ancoraggi dell'UE.

Or. en

Motivazione

L'obbligo per le navi aventi più di 20 anni di elaborare un piano di riciclaggio della nave dovrebbe essere trasferito dagli armatori che vendono una nave dell'UE a un nuovo armatore che intende battere bandiera di un paese terzo.

Emendamento 54

**Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 5**

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. **L'armatore chiede un** controllo ulteriore, generale o parziale, dopo una modifica, una sostituzione o una riparazione **significative** 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 **significative** 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.

Or. en

Motivazione

Non è opportuno lasciare il controllo supplementare alla discrezione dell'armatore. Un controllo supplementare dovrebbe essere obbligatorio ogniqualvolta si verifica un cambiamento significativo.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 6 – comma 2 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(a bis) la nave sia stata preliminarmente pulita conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c);

Or. en

Motivazione

Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), prima di entrare nell'impianto di riciclaggio le navi devono operare in modo da ridurre al minimo i quantitativi di oli combustibili restanti e di rifiuti generati che restano a bordo (vale a dire, tra l'altro, le morchie). Secondo il documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna il Libro verde su una migliore demolizione delle navi del 22 maggio 2007, le morchie rappresentano l'88% e gli oli il 10% del quantitativo totale di rifiuti pericolosi derivanti dalle navi alla fine del loro ciclo di vita. È quindi di fondamentale importanza verificare, nell'ambito del controllo finale, che le navi rispettino l'obbligo di effettuare una pulizia preliminare.

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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 6**, e dura fino al completamento del riciclaggio.

Or. en

Motivazione

Occorre fornire il riferimento corretto.

Emendamento 57

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

(b) fornire all'impianto di riciclaggio, ***almeno tre mesi prima della data prevista per il riciclaggio della nave***, tutte le informazioni concernenti la nave necessarie per elaborare il piano di riciclaggio della nave di cui all'articolo 7;

Or. en

Motivazione

Poiché il piano di riciclaggio della nave richiede un'approvazione, l'impianto di riciclaggio delle navi deve essere informato tempestivamente in modo da avere abbastanza tempo per elaborare un piano di riciclaggio della nave adeguato.

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(b bis) fornire all'impianto di riciclaggio una copia del certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato in conformità dell'articolo 10;

Or. en

Motivazione

L'impianto di riciclaggio deve ricevere una copia del certificato di idoneità al riciclaggio quale prova del fatto che il controllo finale è stato completato con esito positivo .

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera b ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(b ter) inviare una nave al riciclaggio solo quando il piano di riciclaggio della nave è stato esplicitamente approvato dall'autorità competente in conformità dell'articolo 7, paragrafo 2, lettera b);

Or. en

Motivazione

Coerenza con l'obbligo di approvazione esplicita del piano di riciclaggio della nave.

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

(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.

(c) riprendere la nave prima dell'inizio del riciclaggio o dopo tale inizio, se tecnicamente fattibile, qualora ***il previsto*** riciclaggio della nave ***sia difficilmente attuabile o comprometterebbe la sicurezza o la protezione dell'ambiente a causa della non corretta descrizione della nave, nell'inventario o altrove;***

Or. en

Motivazione

Quella di riprendere la nave è un'ipotesi che deve verificarsi in circostanze molto specifiche. La disposizione proposta dalla Commissione è una combinazione di due criteri, uno dei quali si riferisce a un "adeguato riciclaggio" che tuttavia non è definito. Sarebbe preferibile introdurre due criteri chiari e indipendenti aventi come conseguenza la ripresa della nave. Si dovrebbe introdurre una clausola separata per il caso in cui i quantitativi di materiali pericolosi siano superiori a quelli indicati nell'inventario - si veda l'emendamento successivo.

Emendamento 61

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 3 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(c bis) coprire i costi supplementari effettivi nel caso in cui il contenuto di materiali pericolosi presenti a bordo sia significativamente superiore a quello indicato nell'inventario delle sostanze chimiche pericolose, ma non tale da rendere il previsto riciclaggio della nave difficilmente attuabile o da compromettere la sicurezza o la protezione dell'ambiente.

Or. en

Motivazione

Se il contenuto di materiali pericolosi è significativamente superiore a quello indicato nell'inventario, ma non compromette complessivamente l'operazione di riciclaggio o la sua sicurezza, va chiarito che l'armatore dovrà pagare i costi extra determinati di fatto da tale situazione.

Emendamento 62

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 4 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

(a) sviluppare, in collaborazione con l'armatore, un piano di riciclaggio specifico per la nave, in conformità dell'articolo 7;

(a) sviluppare, in collaborazione con l'armatore, un piano di riciclaggio specifico per la nave, in conformità dell'articolo 7, ***entro un mese dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti ai sensi del paragrafo 3, lettera b)*** ;

Or. en

Motivazione

Bisogna fissare un termine all'impianto di riciclaggio, in modo che l'armatore possa chiedere tempestivamente alle sue autorità competenti l'approvazione del piano di riciclaggio della nave.

Emendamento 63

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 4 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(a bis) assicurare che il piano di riciclaggio della nave sia approvato dall'autorità competente in conformità delle disposizioni nazionali prima dell'inizio previsto del riciclaggio della nave;

Or. en

Motivazione

Il piano di riciclaggio della nave deve essere approvato anche dall'autorità competente del paese in cui è situato l'impianto di riciclaggio.

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 4 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

(b) comunicare all'armatore ***la data prevista per l'inizio delle operazioni*** di riciclaggio, in conformità del formulario di cui all'allegato II;

(b) comunicare all'armatore ***quando l'impianto di riciclaggio delle navi è pronto sotto tutti gli aspetti a iniziare il riciclaggio della nave***, in conformità del formulario di cui all'allegato II;

Or. en

Motivazione

Formulazione conforme a quella utilizzata nell'allegato II.

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 4 – lettera c

Testo della Commissione

(c) **vietare** l'inizio di qualsiasi operazione di riciclaggio della nave prima che sia stata trasmessa la *relazione* di cui alla lettera b);

Emendamento

(c) **rifiutare** l'inizio di qualsiasi operazione di riciclaggio della nave prima che sia stata trasmessa la *comunicazione* di cui alla lettera b) **e prima dell'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte della sua autorità competente;**

Or. en

Motivazione

L'impianto di riciclaggio delle navi non può vietare a se stesso di fare qualcosa, può solo rifiutarsi di fare qualcosa. Deve iniziare il riciclaggio quando è pronto sotto tutti gli aspetti (= comunicazione di cui alla lettera b)) e quando il piano di riciclaggio della nave è stato approvato dalla sua autorità competente.

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 4 – lettera d – alinea

Testo della Commissione

(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:

Emendamento

(d) nell'attesa di ricevere la nave da riciclare, notificare per iscritto alle autorità competenti, con un anticipo di almeno **due mesi** rispetto alla data prevista per l'inizio del riciclaggio, l'intenzione di riciclare la nave di cui trattasi, indicando:

Or. en

Motivazione

La notifica va effettuata almeno due mesi prima della data prevista di inizio del riciclaggio, in modo che le autorità abbiano tempo sufficiente per gli adempimenti necessari.

Emendamento 67

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. L'armatore trasmette una copia del contratto all'autorità competente.

Or. en

Motivazione

È necessari un controllo degli obblighi contrattuali stabiliti tra armatore e impianto di riciclaggio. Ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 2, del regolamento sulle spedizioni di rifiuti, l'autorità competente può richiedere una copia del contratto stipulato tra il soggetto che organizza la spedizione e l'impianto di recupero. Nel nostro caso, una copia dovrebbe essere trasmessa obbligatoriamente.

Emendamento 68

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

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.

1. In seguito all'espletamento, **con risultato positivo**, di un controllo iniziale o di rinnovo oppure di un ulteriore controllo, **lo** Stato membro **di bandiera della nave** 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.

Or. en

Motivazione

Il certificato deve essere rilasciato solo dopo che i pertinenti controlli sono stati espletati con esito positivo, in linea con la formulazione della proposta della Commissione all'articolo 10, paragrafo 2, relativa al controllo finale. È più opportuno utilizzare la nomenclatura standard "amministrazione o organismo riconosciuto che agisce per suo conto".

Emendamento 69

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 ***se ritiene che il piano di riciclaggio della nave soddisfi i requisiti del presente regolamento.*** Detto certificato è completato dall'inventario dei materiali pericolosi e dal piano di riciclaggio della nave.

Or. en

Motivazione

L'amministrazione deve rilasciare il certificato di idoneità al riciclaggio solo se il piano di riciclaggio della nave soddisfa i requisiti del presente regolamento.

Emendamento 70

Proposta di regolamento Articolo 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 11 bis

Ispezioni

Se un'ispezione rivela che la nave non è conforme ai requisiti di cui all'articolo 4, paragrafi da 1 a 3 bis, e agli articoli 5 e 7, o non reca a bordo un certificato d'inventario valido ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, o se, in seguito a un'ispezione, vi sono fondati motivi per ritenere che:

– la condizione della nave o le sue

attrezzature non sono conformi ai requisiti di cui all'articolo 4, paragrafi da 1 a 3 bis, o non corrispondono sostanzialmente alle caratteristiche riportate nel certificato e/o nell'inventario dei materiali pericolosi, oppure

– a bordo della nave non è attuata una procedura per la tenuta dell'inventario dei materiali pericolosi,

si procede a un'ispezione più dettagliata.

Or. en

Motivazione

Quando un'ispezione in porto rivela che la nave non rispetta i divieti relativi alle sostanze pericolose (articolo 4), non dispone di un inventario valido (articolo 5) o non dispone di un piano di riciclaggio della nave pur avendo un'età superiore a 20 anni, oppure quando vi sono fondati motivi per ritenere che non vi sia conformità, occorrono procedure chiare. Queste disposizioni s'ispirano all'articolo 8, paragrafo 2, della convenzione di Hong Kong. In linea con l'articolo 13, punto 3, della direttiva 2009/16/CE sui controlli da parte dello Stato di approdo, in questi casi un'ispezione più dettagliata dovrebbe essere obbligatoria, non solo opzionale come prevede la convenzione di Hong Kong.

Emendamento 71

Proposta di regolamento Articolo 11 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 11 ter

Disposizioni applicabili alle navi non dell'UE in aggiunta all'articolo 5 bis

1. Gli Stati membri garantiscono che le navi non dell'UE siano conformi ai requisiti di cui all'articolo 4, paragrafi da 1 a 3 bis, fatti salvi i requisiti previsti da altre disposizioni legislative dell'Unione che richiedano misure ulteriori. Gli Stati membri vietano l'installazione o l'uso dei materiali di cui all'articolo 4, paragrafi da 1 a 3 bis, sulle navi non dell'UE mentre queste si trovano nei loro porti, ancoraggi, cantieri navali, cantieri di

riparazione o terminali offshore.

2. Le nuove navi non dell'UE che entrano in un porto o ancoraggio di uno Stato membro tengono a disposizione a bordo un inventario valido dei materiali pericolosi.

3. Le navi non dell'UE esistenti che entrano in un porto o ancoraggio di uno Stato membro hanno l'obbligo di tenere a disposizione a bordo un inventario dei materiali pericolosi entro i termini di cui all'articolo 5, paragrafo 2 bis.

L'inventario deve soddisfare i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafi da 4 a 7.

4. Le navi non dell'UE che entrano in un porto o ancoraggio di uno Stato membro presentano un certificato, rilasciato dall'amministrazione della nave o da un organismo riconosciuto che agisce per suo conto, il quale attesta che la nave è conforme alle disposizioni dei paragrafi da 1 a 3.

5. Le navi non dell'UE che, al momento in cui sono state acquistate, battevano una bandiera dell'UE ed avevano un'età superiore a 20 anni, se entrano in un porto o ancoraggio di uno Stato membro tengono a disposizione a bordo un piano di riciclaggio della nave conforme all'articolo 7, paragrafo 2, lettera d).

6. Se un'ispezione rivela che una nave non dell'UE non è conforme ai requisiti di cui ai paragrafi da 1 a 5, o se, in seguito a un'ispezione, vi sono fondati motivi per ritenere che:

– la condizione della nave o le sue attrezzature non sono conformi ai requisiti di cui all'articolo 1 o non corrispondono sostanzialmente alle caratteristiche riportate nel certificato o nell'inventario dei materiali pericolosi, oppure

– a bordo della nave non è attuata una procedura per la tenuta dell'inventario dei

*materiali pericolosi,
si procede a un'ispezione più dettagliata.*

7. Gli Stati membri stabiliscono sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive da applicare agli armatori delle navi non dell'UE che non sono conformi alle disposizioni del presente articolo.

8. Quando una nave non dell'UE diventa un rifiuto secondo la definizione della direttiva 2008/98/CE, si applica il regolamento (CE) n. 1013/2006.

Or. en

Motivazione

Questo nuovo articolo riunisce insieme tutti i requisiti per le navi non dell'UE che fanno scalo nei porti dell'Unione, in aggiunta al prelievo di riciclaggio di cui all'articolo 5 bis. Anche per queste navi gli Stati membri dovrebbero assicurarsi che i divieti di determinati materiali pericolosi siano rispettati e che a bordo vi sia un inventario. Le navi non dell'UE che fino a una certa età sono state navi dell'UE dovrebbero avere anche un piano di riciclaggio. La direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo si applica a tutte le navi indipendentemente dalla bandiera: quindi è opportuno che le disposizioni in materia di ispezioni per le navi non dell'UE rispecchino quelle valide per le navi dell'UE (cfr. articolo 11 bis).

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Articolo 12 – comma 2 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(a bis) operare con strutture edificate permanenti (bacini di carenaggio, banchine, o scali di alaggio in calcestruzzo);

Or. en

Motivazione

Quello di operare con strutture edificate permanenti dovrebbe essere un requisito minimo per rendere possibile il contenimento dei materiali pericolosi. L'aggiunta serve a chiarire che i siti che utilizzano il metodo attualmente ancora prevalente dell'"arenamento" non potrebbero

entrare nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi.

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Articolo 12 – comma 2 – lettera a ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(a ter) disporre di gru sufficienti per il sollevamento dei pezzi tagliati da una nave;

Or. en

Motivazione

La disponibilità di gru sufficienti per il sollevamento dovrebbe essere un requisito minimo per la demolizione in sicurezza delle navi. L'aggiunta serve a chiarire che il metodo attualmente ancora prevalente dell'"arenamento", che non usa gru ma solo la gravità, non consentirebbe l'inserimento nell'elenco europeo.

Emendamento 74

Proposta di regolamento

Articolo 12 – comma 2 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

(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;

(b) prevedere sistemi, procedure e tecniche di gestione e di monitoraggio che **garantiscono l'assenza di** 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;

Or. en

Motivazione

Correzione linguistica: normalmente i sistemi di gestione e di monitoraggio non presentano

in sé rischi per la salute, bensì sono utilizzati proprio per garantire che non vi siano rischi per la salute.

Emendamento 75

Proposta di regolamento

Articolo 12 – comma 2 – lettera d

Testo della Commissione

(d) elaborare e **approvare** un piano per l'impianto di riciclaggio delle navi;

Emendamento

(d) elaborare e **adottare** un piano per l'impianto di riciclaggio delle navi;

Or. en

Motivazione

Correzione linguistica: l'approvazione spetta alle autorità competenti. Un impianto di riciclaggio delle navi "adotta" un piano per l'impianto di riciclaggio delle navi.

Emendamento 76

Proposta di regolamento

Articolo 12 – comma 2 – lettera k

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

(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, **principalmente tagliando la parte inferiore della nave in un bacino di carenaggio permanente o galleggiante;**

Or. en

Motivazione

Occorre specificare meglio in che modo va ottenuto il contenimento dei materiali pericolosi. Mentre le parti superiori della nave devono essere tagliate solo in strutture permanenti (cfr. articolo 12, comma 2, lettera a bis) nuova), la parte inferiore con tutti gli oli e i fanghi dovrebbe essere tagliata in un bacino di carenaggio permanente o galleggiante per

assicurare il contenimento dei tutti i materiali pericolosi.

Emendamento 77

Proposta di regolamento

Articolo 12 – comma 2 – lettera m

Testo della Commissione

(m) manipolare i materiali e i rifiuti pericolosi unicamente su suoli impermeabili con un efficace sistema di drenaggio;

Emendamento

(m) ***fatto salvo il disposto della lettera k)***, manipolare i materiali e i rifiuti pericolosi unicamente su suoli impermeabili con un efficace sistema di drenaggio;

Or. en

Motivazione

Chiarire che i sistemi di drenaggio devono comunque contenere tutti i materiali e i rifiuti pericolosi.

Emendamento 78

Proposta di regolamento

Articolo 12 – comma 2 – lettera m bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(m bis) garantire il trasferimento di tutti i rifiuti preparati per il riciclaggio unicamente ai centri di riciclaggio in possesso delle autorizzazioni necessarie per procedere al loro riciclaggio in condizioni compatibili con l'ambiente e che non presentano pericoli per la salute umana.

Or. en

Motivazione

I rifiuti in acciaio da riciclare sono spesso contaminati da materiali pericolosi, che possono presentare rischi per la salute umana e per l'ambiente se il riciclaggio non è effettuato correttamente. Tutti i rifiuti da riciclare dovrebbero pertanto essere portati unicamente ai centri autorizzati a procedere al loro riciclaggio.

Emendamento 79

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 2 – punto 1

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

(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 **e condizioni** applicabili;

Or. en

Motivazione

Devono essere specificate anche le condizioni applicabili, elemento che non rientra necessariamente nel concetto di "limitazioni".

Emendamento 80

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 2 – punto 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) dimostrare di rispettare tutte le disposizioni di legge del suo paese in materia di salute e sicurezza;

Or. en

Motivazione

La salute e la sicurezza dei lavoratori sono aspetti di primaria importanza nel contesto del riciclaggio delle navi. L'impianto deve dimostrare la propria conformità alle disposizioni in materia.

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 2 – punto 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) identificare tutte le imprese subappaltanti che partecipano direttamente al processo di riciclaggio delle navi e fornire la prova dei loro permessi;

Or. en

Motivazione

Le imprese subappaltanti direttamente coinvolte nell'operazione di riciclaggio delle navi possono creare ulteriori rischi per l'operazione o essere esse stesse esposte a rischi particolari, se non hanno una formazione adeguata. Per garantire la sicurezza sia dell'operazione di riciclaggio che delle imprese subappaltanti, queste ultime devono essere identificate e dev'essere fornita la prova dei loro permessi.

Emendamento 82

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 2 – punto 5 – lettera b – alinea

Testo della Commissione

Emendamento

(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:

(b) quale processo di **trattamento** 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:

Or. en

Motivazione

Coerenza terminologica.

Emendamento 83

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 2 – punto 5 – lettera c – alinea

Testo della Commissione

(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:

Emendamento

(c) quale processo di **trattamento** 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:

Or. en

Motivazione

Coerenza terminologica.

Emendamento 84

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 2 – punto 5 – lettera c – punto ii

Testo della Commissione

ii) prove **dell'autorizzazione di** detto centro **al trattamento di** materiali pericolosi;

Emendamento

ii) prove **del fatto che** detto centro è **autorizzato dall'autorità competente a trattare i** materiali pericolosi;

Or. en

Motivazione

Va precisato a chi spetta concedere l'autorizzazione.

Emendamento 85

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 2 – punto 5 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(c bis) se l'impianto dispone di un sistema che documenti i quantitativi effettivi di materiali pericolosi rimossi da ogni nave, posti a confronto con l'inventario dei materiali pericolosi, e i rispettivi processi di trattamento applicati a tali materiali all'interno e all'esterno dell'impianto;

Or. en

Motivazione

È importante poter seguire le tracce dei materiali pericolosi a partire dall'inventario fino al trattamento effettivo. Sistemi di tracciabilità in tal senso sono già applicati in diversi paesi.

Emendamento 86

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 2 – punto 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) disporre di una copertura assicurativa sufficiente per la responsabilità in materia di salute e sicurezza e per i costi di risanamento ambientale in conformità della legislazione applicabile dello Stato membro o del paese terzo in cui è situato l'impianto;

Or. en

Motivazione

Questa disposizione è stata introdotta come norma minima per gli impianti di riciclaggio delle navi nell'ambito della strategia del Regno Unito in materia di riciclaggio di navi del febbraio 2007.

Emendamento 87

Proposta di regolamento

Articolo 13 – comma 2 – punto 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 ter) monitorare regolarmente l'acqua e i sedimenti in prossimità dell'impianto di riciclaggio delle navi per controllare l'inquinamento.

Or. en

Motivazione

Questa è una disposizione ridotta rispetto a quella introdotta come norma minima per gli impianti di riciclaggio delle navi nell'ambito della strategia del Regno Unito in materia di riciclaggio di navi del febbraio 2007.

Emendamento 88

Proposta di regolamento

Articolo 14

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 14

soppresso

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 essere 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.

Or. en

Motivazione

È opportuno che anche gli impianti di riciclaggio delle navi situati in uno Stato membro debbano chiedere alla Commissione di essere inseriti nell'elenco europeo, così da garantire un approccio armonizzato. L'intero articolo va perciò soppresso.

Emendamento 89

**Proposta di regolamento
Articolo 15 – titolo**

Testo della Commissione

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

Emendamento

Inserimento di un impianto di riciclaggio delle navi nell'elenco europeo

Or. en

Motivazione

Emendamento conseguente alla soppressione dell'articolo 14. È opportuno che tutte le imprese che desiderano l'inserimento di un determinato impianto di riciclaggio delle navi nell'elenco europeo, e non solo quelle situate al di fuori dell'Unione, debbano presentare una domanda alla Commissione, in modo da garantire un approccio armonizzato.

Emendamento 90

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

1. Un'impresa di riciclaggio **proprietaria di un impianto di riciclaggio delle navi** che desidera riciclare navi **dell'UE che rientrano nel campo d'applicazione del presente regolamento** chiede alla Commissione di inserire il proprio impianto di riciclaggio nell'elenco europeo.

Or. en

Motivazione

(La prima frase della motivazione non concerne la versione italiana).

Emendamento conseguente alla soppressione dell'articolo 14. È opportuno che tutte le imprese che desiderano l'inserimento di un determinato impianto di riciclaggio delle navi nell'elenco europeo, anche quelle situate nell'Unione, debbano presentare una domanda alla Commissione, in modo da garantire un approccio armonizzato.

Emendamento 91

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Or. en

Motivazione

(Non concerne la versione italiana).

Emendamento 92

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. **Per essere inseriti** nell'elenco europeo, gli impianti di riciclaggio delle navi **sono sottoposti**, prima **dell'inserimento** nell'elenco europeo, **a un controllo effettuato da una squadra internazionale di esperti designati** dalla Commissione al fine di verificarne la conformità con i requisiti stabiliti all'articolo 12; **successivamente, un identico controllo è effettuato ogni due anni. Inoltre detti impianti accettano di essere eventualmente sottoposti, senza preavviso, a ispezioni supplementari del sito effettuate da una squadra internazionale. Per effettuare tali ispezioni del sito, la squadra internazionale di esperti collabora con le autorità competenti dello Stato membro o del paese terzo in cui è situato l'impianto. Una sintesi dei risultati dell'ispezione è messa permanentemente a disposizione del pubblico, anche in formato elettronico.**

Or. en

Motivazione

Nel riciclaggio delle navi sono coinvolti quantitativi ingenti di materiali pericolosi. Se si vuole eccezionalmente legalizzare l'esportazione dall'UE a paesi non OCSE di navi battenti bandiera dell'UE per la demolizione, a causa della loro natura particolare, bisogna essere sicuri che il trattamento avvenga in conformità del presente regolamento. Pertanto, regolari ispezioni dovrebbero essere un prerequisito perché un impianto possa entrare nell'elenco dell'UE. Ciò garantirebbe la parità di trattamento per tutti gli impianti, e il carattere internazionale della squadra e la sua collaborazione con l'autorità nazionale competente dovrebbero portare a una generale accettazione.

Emendamento 93

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **in uno Stato membro o** al di fuori dell'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 27.

Or. en

Motivazione

(La prima frase della motivazione non concerne la versione italiana).

Emendamento conseguente alla soppressione dell'articolo 14. È opportuno che ci sia una sola procedura unionale per la redazione dell'elenco degli impianti di riciclaggio delle navi, indipendentemente dalla loro ubicazione.

Emendamento 94

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. L'elenco europeo è pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e sul sito web della Commissione entro **ventiquattro mesi dal ...** *.

* **GU: si prega di inserire** la data di entrata in vigore del presente regolamento.

Or. en

Motivazione

Due anni dall'entrata in vigore dovrebbero essere pienamente sufficienti perché la Commissione stabilisca il primo elenco europeo.

Emendamento 95

**Proposta di regolamento
Articolo 16 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Nell'elenco europeo figurano le seguenti informazioni sull'impianto di riciclaggio delle navi:

(a) il metodo di riciclaggio;

(b) il tipo e le dimensioni delle navi che possono esservi riciclate; e

(c) le eventuali restrizioni all'operatività dell'impianto, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi.

Or. en

Motivazione

Per gli armatori sarebbe importante avere queste informazioni riguardo agli impianti di riciclaggio delle navi inclusi nell'elenco europeo, così da poter scegliere l'impianto più adatto.

Emendamento 96

**Proposta di regolamento
Articolo 16 – paragrafo 2 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. L'elenco europeo indica la data alla quale l'impianto di riciclaggio delle navi è stato inserito nell'elenco stesso.

L'inserimento è valido per un periodo di cinque anni al massimo ed è rinnovabile.

Or. en

Motivazione

L'inserimento nell'elenco europeo dovrebbe essere valido solo per cinque anni, ma essere rinnovabile. Ciò garantirebbe la trasmissione di informazioni aggiornate da parte degli impianti.

Emendamento 97

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 quater. In caso di variazioni significative rispetto alle informazioni fornite alla Commissione, le imprese di riciclaggio di navi comprese nell'elenco europeo forniscono senza indugio gli elementi di prova aggiornati. In ogni caso, tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo quinquennale d'inserimento nell'elenco europeo, l'impresa di riciclaggio di navi dichiara che

(a) gli elementi di prova che ha fornito sono completi e aggiornati;

(b) l'impianto di riciclaggio delle navi è tuttora conforme ai requisiti di cui all'articolo 12 e continuerà ad esserlo.

Or. en

Motivazione

È necessario chiarire gli obblighi delle imprese di riciclaggio delle navi per quanto riguarda l'aggiornamento delle informazioni da esse fornite.

Emendamento 98

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 3 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

(a) per inserire nell'elenco europeo un

(a) per inserire nell'elenco europeo un

impianto di riciclaggio delle navi in quanto:

impianto di riciclaggio delle navi in quanto il suo inserimento *in detto* elenco è stato deciso in conformità dell'articolo 15, paragrafo 4;

(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;

Or. en

Motivazione

Non c'è bisogno di fare riferimento all'articolo 13, essendo tutte le disposizioni pertinenti contenute nell'articolo 15, paragrafo 4.

Emendamento 99

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 3 – lettera b – punto 2

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(2) l'impianto di riciclaggio, *tre mesi prima della scadenza del periodo quinquennale d'inserimento,* non ha fornito alcuna prova di essere ancora conforme ai requisiti stabiliti all'articolo 12.

Or. en

Motivazione

Dev'esserci un termine chiaro entro il quale un impianto di riciclaggio delle navi deve fornire la prova aggiornata di essere tuttora conforme ai requisiti di cui all'articolo 12 per poter rimanere nell'elenco. L'impianto dovrà essere cancellato dall'elenco europeo quando non avrà fornito gli elementi di prova tre mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni.

Emendamento 100

Proposta di regolamento

Articolo 21 – comma unico – lettera a

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

(a) notificare per iscritto all'amministrazione la propria intenzione di riciclare una nave, con un anticipo di almeno **due mesi** 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; **egli deve contemporaneamente notificare tale sua intenzione all'amministrazione del paese alla cui giurisdizione è soggetto in quel momento;**

Or. en

Motivazione

Due settimane sono troppo poco per la notifica dell'amministrazione. Per coerenza con la proposta che prevede la presentazione del piano di riciclaggio della nave - per l'approvazione da parte delle autorità competenti - due mesi prima della data di demolizione prevista (cfr. articolo 7, paragrafo 2 bis) la notifica dovrà essere effettuata contemporaneamente (cfr. anche l'emendamento successivo) .

Per garantire la corretta applicazione del presente regolamento, è importante che l'armatore notifichi la propria intenzione anche all'amministrazione del paese alla cui giurisdizione è soggetto in quel momento, ai fini di una buona cooperazione.

Emendamento 101

Proposta di regolamento

Articolo 21 – comma unico – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(b bis) trasmettere all'autorità competente il piano definitivo di riciclaggio della nave almeno due mesi prima della data prevista di inizio del riciclaggio, e contemporaneamente notificare all'autorità dello Stato di approdo

l'intenzione di iniziare le operazioni di riciclaggio, a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, lettera a).

Or. en

Motivazione

Questo emendamento rispecchia il nuovo obbligo introdotto dall'emendamento 51. È opportuno che l'autorità competente sia informata del piano definitivo di riciclaggio della nave due mesi prima della data prevista per l'inizio del riciclaggio, così da avere tempo sufficiente per dare la sua esplicita approvazione. È bene che contemporaneamente una notifica sia trasmessa all'autorità dello Stato di approdo.

Emendamento 102

Proposta di regolamento

Articolo 22 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

(c) informazioni relative al riciclaggio illegale e al seguito che vi è stato dato da detto Stato membro.

Emendamento

(c) informazioni relative al riciclaggio illegale e al seguito che vi è stato dato da detto Stato membro, **compresi i dati dettagliati delle sanzioni stabilite a norma dell'articolo 23.**

Or. en

Motivazione

Gli Stati membri devono riferire anche sulle sanzioni che hanno applicato. Ciò è importante per garantire che esse siano efficaci, proporzionate e dissuasive, come vuole l'articolo 23.

Emendamento 103

Proposta di regolamento

Articolo 22 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Ciascuno Stato membro trasmette la relazione entro il 31 dicembre 2015 e successivamente con scadenza **biennale**.

Emendamento

2. Ciascuno Stato membro trasmette la relazione entro il 31 dicembre 2015 e successivamente con scadenza **annuale**.

Motivazione

Per avere una migliore visione complessiva della corretta applicazione di questo regolamento, è opportuno che gli Stati membri riferiscano alla Commissione ogni anno.

Emendamento 104

Proposta di regolamento
Articolo 22 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. La Commissione inserisce tali informazioni in una banca dati elettronica che è accessibile in permanenza al pubblico.

Motivazione

Le informazioni comunicate dagli Stati membri devono essere compilate dalla Commissione in una banca dati elettronica che dovrebbe essere sempre accessibile al pubblico, in modo che vi sia trasparenza sulla reale situazione dell'applicazione di questo regolamento negli Stati membri.

Emendamento 105

Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 1 – alinea

Testo della Commissione

Emendamento

1. Gli Stati membri stabiliscono sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive da applicare **alle** navi che:

1. Gli Stati membri stabiliscono sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive da applicare **agli armatori delle** navi **dell'UE e delle navi non dell'UE** che:

Motivazione

Le sanzioni non possono essere applicate alle navi in quanto tali, ma solo agli armatori. Sia alle navi UE che non UE vanno applicate sanzioni efficaci quando non tengono a disposizione determinati documenti fondamentali (vedere le specifiche violazioni elencate negli emendamenti 106-108).

Le violazioni che comportano la spedizione illegale di una nave al riciclaggio devono essere trattate separatamente come reati (cfr. emendamento 110).

Emendamento 106

Proposta di regolamento

Articolo 23 – paragrafo 1 – lettera -a (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(-a) non sono rispettano i divieti stabiliti per determinati materiali pericolosi ai sensi degli articoli 4 e 11 ter;

Or. en

Motivazione

Si devono poter applicare sanzioni agli armatori le cui navi non rispettano i divieti riguardanti i materiali pericolosi.

Emendamento 107

Proposta di regolamento

Articolo 23 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

(a) non tengono a bordo un inventario dei materiali pericolosi, ***di cui agli*** articoli 5 e 28;

(a) non tengono a bordo un inventario ***valido*** dei materiali pericolosi ***in conformità degli*** articoli 5 e 11 ter;

Or. en

Motivazione

Si tratta di una piccola precisazione della proposta della Commissione, per specificare che non è sufficiente avere un inventario, ma che l'inventario deve essere valido, e deve inoltre

essere correttamente tenuto e aggiornato durante l'intera vita utile della nave.

L'emendamento 35 ha introdotto un calendario per l'obbligo di tenere a disposizione un inventario. Di conseguenza, l'emendamento 117 sopprime le disposizioni transitorie dell'articolo 28 e pertanto il riferimento ad esso non ha più motivo d'esistere. Occorre invece un riferimento all'articolo 11 ter, poiché queste sanzioni devono applicarsi anche alle navi non UE.

Emendamento 108

Proposta di regolamento

Articolo 23 – paragrafo 1 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

(a bis) non tengono a bordo un piano di riciclaggio della nave in conformità degli articoli 7 e 11 ter;

Or. en

Motivazione

Si devono poter applicare sanzioni agli armatori le cui navi non tengono a bordo un piano di riciclaggio della nave.

Emendamento 109

Proposta di regolamento

Articolo 23 – paragrafo 1 – lettere b-f

Testo della Commissione

Emendamento

(b) sono state avviate al riciclaggio senza rispettare i requisiti generali in materia di preparazione di cui all'articolo 6;

soppresso

(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.

Or. en

(Collegato all'emendamento 110)

Motivazione

Le disposizioni concernenti i reati vanno trattate separatamente nel paragrafo successivo (cfr. emendamento 110).

Emendamento 110

Proposta di regolamento

Articolo 23 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Gli Stati membri provvedono affinché sanzioni ai sensi della direttiva 2008/99/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla tutela penale dell'ambiente¹ siano applicabili agli armatori delle navi dell'UE che:

(a) sono state avviate al riciclaggio senza rispettare i requisiti generali di cui all'articolo 6 del presente regolamento;

(b) sono state avviate al riciclaggio senza un certificato d'inventario, di cui all'articolo 10, paragrafo 1, del presente regolamento;

(c) sono state avviate al riciclaggio senza un contratto di cui all'articolo 9 del presente regolamento;

(d) sono state avviate al riciclaggio senza inviare una notifica scritta all'amministrazione, di cui all'articolo 21 del presente regolamento;

(e) sono state riciclate senza l'approvazione del piano di riciclaggio

della nave da parte dell'autorità competente a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, lettera b), del presente regolamento o in modo non conforme al piano di riciclaggio della nave di cui all'articolo 7 del presente regolamento.

¹ **GU L 328 del 6.12.2008, pag. 28**

Or. en

*(reintroduzione delle seguenti disposizioni della proposta della Commissione:
la lettera b) diventa la nuova lettera a) con una modifica;
la lettera c) diventa la nuova lettera b) con una modifica;
la lettera d) è soppressa in quanto coperta dalla lettera a) come modificata;
la lettera e) diventa la nuova lettera d) senza modifiche;
la lettera f) diventa la nuova lettera e) con una modifica)*

Motivazione

Ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 2008/99/CE, le spedizioni illecite di rifiuti poste in essere intenzionalmente costituiscono un reato. Quando una nave dell'UE viene inviata in paesi non membri dell'OCSE prima della pubblicazione dell'elenco europeo - o ad un impianto non compreso nell'elenco europeo una volta che questo sia stato pubblicato - senza i documenti fondamentali necessari per garantire il rispetto di questo regolamento, o senza l'approvazione del piano di riciclaggio della nave, la spedizione è chiaramente illecita. Tali spedizioni costituiscono reati e quindi devono essere applicate le sanzioni di cui alla direttiva 2008/99/CE.

Emendamento 111

Proposta di regolamento Articolo 23 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. Fatta salva l'applicazione dell'articolo 5 della direttiva 2008/99/CE, 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 **doppio del** prezzo versato all'armatore della nave per la medesima.

Or. en

Motivazione

La disposizione secondo cui le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive è già implicita nel riferimento alla direttiva 2008/99/CE presente nel paragrafo 1 bis. Perdere solo il prezzo che è stato pagato per la nave non è una sanzione sufficientemente efficace, proporzionata e dissuasiva. La sanzione dev'essere pari almeno al doppio del prezzo pagato.

Emendamento 112

Proposta di regolamento Articolo 23 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. Se una nave *dell'UE* viene venduta ed entro *due anni* dalla vendita è riciclata in un impianto che non figura nell'elenco europeo, le sanzioni sono:
- (a) imposte all'ultimo proprietario se la nave batte ancora la bandiera di uno Stato membro dell'Unione;
- (b) imposte *all'ultimo* proprietario *col quale la nave ha battuto la bandiera di uno Stato membro dell'Unione in detto periodo di due anni* se la nave non batte più la bandiera di uno Stato membro dell'Unione.

Or. en

Motivazione

La proposta della Commissione applicherebbe sanzioni solo agli armatori che hanno cambiato bandiera alla nave negli ultimi sei mesi. Questo periodo dovrebbe essere portato a due anni per essere efficace, altrimenti vi sarebbe un forte incentivo a cambiare bandiera sei mesi prima della vendita. Poiché la nave potrebbe subire diverse vendite negli ultimi mesi, la sanzione andrebbe applicata all'ultimo proprietario con cui la nave ha battuto una bandiera UE, piuttosto che al penultimo.

Emendamento 113

Proposta di regolamento Articolo 23 – paragrafo 6

Testo della Commissione

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.**

Emendamento

6. Gli Stati membri possono prevedere esenzioni alle sanzioni di cui al paragrafo 5 **unicamente** qualora la nave **subisca un incidente per causa di forza maggiore in seguito al quale diventa un rifiuto ai sensi della direttiva 2008/98/CE.**

Or. en

Motivazione

L'esenzione proposta dalla Commissione fornisce una scappatoia che è già utilizzata per aggirare il regolamento sulle spedizioni di rifiuti. In passato è avvenuto che gli armatori esibissero falsi contratti da cui risultava che era prevista la prosecuzione dell'uso commerciale della nave, mentre in realtà l'intenzione era di demolirla. L'unica giustificazione per l'esenzione dalle sanzioni può essere il fatto che la nave è diventata un rifiuto per cause di forza maggiore.

Emendamento 114

Proposta di regolamento Articolo 24 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. L'autorità competente tiene conto delle richieste di azione e delle osservazioni ad esse allegate *se da esse* risulta che l'esistenza di una violazione del regolamento è verosimile. In tali circostanze l'autorità competente dà **all'armatore e** all'impianto di riciclaggio la possibilità di presentare osservazioni riguardo alla richiesta di azione e alle osservazioni allegate.

Or. en

Motivazione

Poiché una violazione di questo regolamento può essere commessa non solo dall'impresa di riciclaggio di navi ma anche dall'armatore, si deve dare anche a quest'ultimo la possibilità di presentare le proprie osservazioni.

Emendamento 115

**Proposta di regolamento
Articolo 24 – paragrafo 5**

Testo della Commissione

Emendamento

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.

soppresso

Or. en

Motivazione

Non vi è alcun motivo di derogare all'applicazione dei paragrafi 1 e 4 in caso di rischio imminente di violazione del regolamento.

Emendamento 116

**Proposta di regolamento
Articolo 26 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

Emendamento

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.

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui agli articoli 5, 9, 10 e 15 è conferito alla Commissione per un periodo di **cinque** anni a decorrere dal ...*. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere almeno nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga almeno tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

** GU: si prega di inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.*

Or. en

Motivazione

La delega di poteri non dev'essere conferita alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato, ma per un periodo limitato con proroga tacita. È ormai questa la formula standard nella legislazione ambientale che è stata adottata dopo l'entrata in vigore del trattato di Lisbona.

Emendamento 117

**Proposta di regolamento
Articolo 28**

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 28

soppresso

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.

Or. en

Motivazione

Non è necessaria una disposizione transitoria. I termini applicabili sono stabiliti dagli

emendamenti all'articolo 5. Non è opportuno consentire agli Stati membri di autorizzare il riciclaggio delle navi in impianti ubicati al di fuori dell'Unione, in quanto ciò potrebbe portare a condizioni di autorizzazione molto divergenti.

Emendamento 118

Proposta di regolamento

Articolo 28 bis (nuovo)

Direttiva 2009/16/CE

Allegato IV – punto 45 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 28 bis

***Modifica della direttiva 2009/16/CE
relativa al controllo da parte dello Stato di
approdo***

***Nell'allegato IV della direttiva
2009/16/CE del Parlamento europeo e del
Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al
controllo da parte dello Stato di approdo¹,
è aggiunto il seguente punto:***

***"45. Certificato relativo all'inventario dei
materiali pericolosi di cui al regolamento
(UE) n. XX [inserire il titolo completo del
presente regolamento]*"***

¹ *GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57*

* *GU L [...] del [...], pag. [...]"*

Or. en

Motivazione

Il modo più elegante per assicurare che tutte le navi che fanno scalo in un porto o in un ancoraggio dell'UE abbiano effettivamente istituito un inventario ai sensi dell'articolo 5, come modificato, è quello di aggiungere il certificato relativo a detto inventario all'elenco dei certificati e documenti che devono essere controllati, come minimo, da ogni ispettore, a norma della direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, in caso di ispezione.

Emendamento 119

Proposta di regolamento

Articolo 29 – paragrafo 1

Regolamento (CE) n. 1013/2006

Articolo 1 – paragrafo 3 – lettera i (nuova)

Testo della Commissione

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

Emendamento

"i) le navi **dell'UE** che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (UE) n. XX [inserire il titolo completo del presente regolamento] **e rispettano le sue disposizioni.**

Or. en

Motivazione

Non è sufficiente che una nave dell'UE rientri nel campo di applicazione del nuovo regolamento perché sia esentata dall'applicazione del regolamento sulle spedizioni di rifiuti. Perché ciò avvenga occorre anche che la nave rispetti effettivamente le disposizioni del nuovo regolamento.

Emendamento 120

Proposta di regolamento

Articolo 30

Testo della Commissione

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.**

Emendamento

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 **valuta se** l'eventuale inserimento **di** impianti autorizzati dalle parti della convenzione di Hong Kong nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi **è conforme ai requisiti stabiliti dal presente regolamento.**

Or. en

Motivazione

In considerazione della molto minore rigidità delle norme della convenzione di Hong Kong per gli impianti di riciclaggio delle navi, nonché del fatto che tale convenzione non si occupa del trattamento dei rifiuti al di fuori dell'impianto di riciclaggio delle navi, tutti gli impianti autorizzati dalle parti della convenzione di Hong Kong dovranno essere valutati alla luce delle disposizioni di questo regolamento per poter essere inclusi nell'elenco europeo.

Emendamento 121

Proposta di regolamento

Articolo 31 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

Il presente regolamento entra in vigore il **terzo** giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. **Esso si applica a decorrere dal ...*.**

*** GU: si prega di inserire la data corrispondente a un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.**

Or. en

Motivazione

Questa formulazione è identica a quella del regolamento sulle spedizioni di rifiuti. Non vi è ragione di discostarsene. Una rapida entrata in vigore garantisce la certezza del diritto. È opportuno però lasciare a Stati membri, armatori e impianti di riciclaggio delle navi un periodo transitorio di un anno prima dell'effettiva applicazione delle nuove disposizioni.

Emendamento 122

Proposta di regolamento

Allegato 1 – punto 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Sostanze che riducono lo strato di ozono:

HCFC.

Motivazione

Gli idroclorofluorocarburi (HCFC) sono una classe di sostanze chimiche che riducono lo strato di ozono utilizzate per sostituire i CFC. Sebbene il loro potenziale di riduzione dello strato di ozono sia inferiore a quello dei CFC, il loro potenziale di riscaldamento globale è piuttosto elevato. I paesi sviluppati stanno già riducendo il proprio consumo di HCFC per rispettare gli obblighi di graduale eliminazione previsti dal protocollo di Montreal e dai suoi adeguamenti e modifiche, che richiedono una riduzione del 90% rispetto al livello di riferimento entro il 2015. È quindi opportuno includere nell'inventario anche gli HCFC, onde facilitarne un trattamento appropriato.*

Emendamento 123**Proposta di regolamento
Allegato 1 – punto 15 bis (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento***15 bis. Cloruro di polivinile (PVC)**

Or. en

Motivazione

Secondo il documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna il Libro verde per una migliore demolizione delle navi del 22 maggio 2007, se si escludono morchie, oli e vernici il PVC costituisce più del 50% dei restanti materiali pericolosi presenti nelle navi giunte al termine della loro vita utile. Il trattamento dei rifiuti di PVC comporta molteplici problemi, soprattutto in caso di loro incenerimento (ad esempio formazione di diossina, generazione di una quantità equivalente o addirittura più elevata di rifiuti pericolosi secondari ad elevata biodisponibilità delle sostanze pericolose in essi contenute). Si deve perciò aggiungere il PVC all'inventario.

MOTIVAZIONE

"Afferma che è eticamente inaccettabile permettere il perdurare di situazioni connesse con la demolizione delle navi che offendono la dignità umana e distruggono l'ambiente..."

Risoluzione del Parlamento europeo del 21 maggio 2008 sul Libro verde su una migliore demolizione delle navi¹

1. Il contesto

Secondo il regolamento UE relativo alle spedizioni di rifiuti, dal 1998 è vietata l'esportazione di rifiuti pericolosi dall'UE verso i paesi non appartenenti all'OCSE. Tale divieto attua a livello europeo il cosiddetto "emendamento divieto" della convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento.

A causa dei diversi materiali pericolosi a bordo, qualsiasi nave proveniente dall'UE e destinata alla demolizione rappresenta un rifiuto pericoloso e, pertanto, può essere attualmente demolita legalmente soltanto nei paesi dell'OCSE. Tuttavia, tale legislazione viene quasi sempre elusa. Secondo la valutazione d'impatto della Commissione, *"nel 2009 oltre il 90% delle navi battenti bandiere dell'UE è stato effettivamente demolito al di fuori dell'area OCSE, prevalentemente in Asia meridionale (India, Pakistan e Bangladesh), utilizzando il cosiddetto metodo dell'"arenamento" e comportando notevoli ripercussioni sull'ambiente e sulla salute"*.

Che cos'è l'arenamento? Le navi vengono condotte il più vicino possibile a una spiaggia durante l'alta marea e solitamente fatte arenare sulle distese fangose nei pressi della spiaggia, nella zona intercotidale. Vengono tagliate verticalmente in parti molto grandi con il solo ausilio di cannelli ossidrici e della gravità, le quali cadono in un secondo momento sulle distese fangose. I lavoratori corrono un grande rischio, ora acuto, ora cronico; un corretto isolamento dei materiali pericolosi risulta impossibile e la parte di questi materiali estratta separatamente non viene trattata in modo adeguato.

Il fenomeno a cui stiamo assistendo rappresenta la forma più brutale del capitalismo: la maggior parte degli ultimi proprietari delle navi tenta di massimizzare i profitti vendendo la propria nave a siti dove vengono rispettate pochi norme, talvolta nessuna, sulla tutela dei lavoratori e dell'ambiente e che sono quindi in grado di offrire il prezzo più alto. Ci troviamo di fronte a un caso evidente di fallimento del mercato a causa di un'"estrema esternalizzazione dei costi"², a scapito della salute dei lavoratori e dell'ambiente.

Se si considerano le navi rottamate o destinate alla rottamazione nel periodo dal 2006 al 2015, *"si prevede che nei cantieri di demolizione confluiranno circa 5,5 milioni di tonnellate di materiali potenzialmente rischiosi per l'ambiente (in particolare morchie, oli, vernici, PVC e amianto)"³*.

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2008-0222+0+DOC+XML+V0//IT> (primo paragrafo)

² Libro Verde della Commissione per una migliore demolizione delle navi, COM(2007) 269 def., pag 7.

³ Libro Verde della Commissione per una migliore demolizione delle navi, COM(2007) 269 def., pag 2.

La Commissione fornisce tre ragioni volte a dimostrare l'assenza di conformità quasi totale:

- carente capacità di riciclaggio nei paesi dell'OCSE, in particolare per quanto concerne le navi di grandi dimensioni,
- concorrenza accanita e sleale tra i riciclatori nei principali Stati che attualmente riciclano navi, Bangladesh, India e Pakistan, e i concorrenti che rispettano norme tecniche più rigorose (UE, Turchia e Cina),
- inadeguatezza dell'attuale legislazione alle specificità delle navi: risulta difficile determinare il momento in cui una nave diventa un rifiuto; le navi possono eludere gli obblighi giuridici facendo ricorso a bandiere estere.

La rottamazione delle navi a livello globale è aumentata di sei volte nel periodo dal 2007 al 2009 (da 4,2 a 24,9 milioni di GT), fenomeno alimentato dall'eliminazione accelerata delle petroliere monoscafo, dalla crisi economia e dal notevole eccesso di capacità (la flotta mondiale è quasi raddoppiata negli ultimi dieci anni, passando da 574 milioni di GT nel 2001 a 1043 milioni di GT nel 2011)¹. E aumenterà ulteriormente a causa non soltanto della situazione in cui versa il mercato (eccesso di capacità e bassa domanda di trasporto merci), bensì anche dell'imminente entrata in vigore della Convenzione internazionale per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi dell'OMI. Nella situazione attuale, molti armatori potrebbero decidere di rottamare le loro navi piuttosto che investire in costosi lavori di adattamento delle stesse, come richiesto dalla convenzione.

2. La Convenzione internazionale per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente

Al fine di migliorare la situazione è stata messa a punto una convenzione specifica da parte dell'Organizzazione marittima internazionale. La convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente è stata adottata nel 2009, ma dovrà essere ratificata dai principali Stati di bandiera e da quelli che attualmente riciclano navi per poter entrare in vigore e iniziare a dare i suoi effetti. Si prevede che la convenzione non entrerà in vigore prima del 2020.

A livello internazionale, persiste un'accesa polemica concernente l'equivalenza della convenzione di Hong Kong con quella di Basilea. La Commissione le ritiene equivalenti², ragione principale della proposta di esonerare dal regolamento sulle spedizioni dei rifiuti le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del nuovo regolamento, mentre altre parti della convenzione di Basilea non sono d'accordo³. È molto difficile stabilire un paragone tra le due convenzioni, una già in vigore mentre l'altra ancora ben lontana dall'esserlo. Tuttavia, è chiaro che presentano differenze almeno per quanto concerne:

- il campo di applicazione: la convenzione di Hong Kong include la fase di utilizzo della nave ma, contrariamente alla convenzione di Basilea, non include l'effettivo trattamento a valle dei rifiuti da parte del cantiere di demolizione;

¹ Comunicazione personale di Nikos Mikelis, OMI, sulla base di dati IHS Fairplay

² Comunicazione COM(2010) 88 definitivo.

³ BC-10/17 Demolizione ecologicamente corretta delle navi, relazione della decima riunione della Conferenza delle Parti della convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento, 17-21 ottobre 2011, pag. 53, <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop10/documents/28e.pdf>.

- le norme: la convenzione di Hong Kong non esclude l'arenamento, mentre gli orientamenti della convenzione di Basilea non lo ritengono un metodo di demolizione accettabile;
- l'applicazione: la convenzione di Hong Kong prevede la possibilità di ispezione delle navi, ma non dei cantieri di riciclaggio, e prevede soltanto sanzioni ordinarie, mentre la convenzione di Basilea richiederebbe un'autorizzazione dei cantieri di riciclaggio e ritiene il traffico illecito di rifiuti pericolosi un reato.

3. Proposta della Commissione

Secondo la Commissione, la proposta di regolamento relativo al riciclaggio delle navi si prefigge di ridurre in modo significativo gli effetti negativi connessi al riciclaggio delle navi battenti bandiera dell'UE, segnatamente in Asia meridionale, senza che siano imposti inutili oneri economici.

Il campo di applicazione della proposta della Commissione si limita alle navi battenti bandiera dell'UE. Essa propone di istituire un elenco europeo degli impianti di riciclaggio in tutto il mondo per verificare se soddisfano determinati standard (che sono leggermente superiori alle disposizioni previste dalla convenzione di Hong Kong e che prevedono, a titolo di esempio, il trattamento su suoli impermeabili dei materiali pericolosi e impianti di trattamento a valle dei rifiuti al fine di operare conformemente alle norme dell'UE relative alla tutela della salute umana e dell'ambiente), seppur senza effettuare controlli obbligatori. Le navi battenti bandiera di uno Stato dell'UE non rientrerebbero più nell'ambito di applicazione del regolamento sulle spedizioni dei rifiuti, ma sarebbero autorizzate a essere demolite negli impianti presenti sull'elenco. Gli Stati membri dovrebbero introdurre sanzioni, e le ONG potrebbero chiedere misure coercitive, ivi compreso l'accesso alla giustizia.

4. Reazioni da parte dei principali soggetti interessati

L'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) accoglie con favore la proposta della Commissione, eppure ritiene che *"non sarebbe utile includere elementi che travalicano i requisiti dell'OMI in quanto tale circostanza comporterebbe confusione e avrebbe quindi effetti negativi sugli sforzi intrapresi per migliorare le pratiche e le condizioni del riciclaggio di navi."*¹

L'ONG "Shipbreaking Platform" critica duramente la proposta della Commissione in quanto *"potrebbe effettivamente legalizzare l'esportazione dall'UE verso i paesi in via di sviluppo di navi giunte al termine del loro ciclo di vita che contengono rifiuti pericolosi"* e chiede che la demolizione di tutte le navi battenti bandiera di uno Stato dell'UE o di proprietà di quest'ultimo avvenga all'interno dei paesi dell'OCSE.²

5. Le risoluzioni del Parlamento europeo dal 2008 al 2009

¹ http://www.ecsa.eu/files/EU_Ship_Recycling_Reg_proposal_COM2012-118_ECSA_Position_Paper_v21_05_2012.doc

² <http://www.shipbreakingplatform.org/media-alert-ngos-call-on-progressive-eu-governments-to-protect-developing-countries-against-hazardous-shipbreaking-waste/>

Il Parlamento europeo ha adottato due risoluzioni relative alla demolizione delle navi, una in risposta al Libro verde della Commissione nel 2008¹ e una in risposta alla strategia della Commissione nel 2009².

In entrambe risoluzioni il Parlamento ha espresso una chiara posizione, chiedendo la piena applicazione del divieto di esportazione di rifiuti pericolosi anche alle navi che costituiscono un rifiuto, l'esplicito divieto di arenamento, un inventario di materiali pericolosi per tutte le navi che fanno scalo nei porti dell'UE, nonché un Fondo basato su contributi obbligatori provenienti dal settore dei trasporti marittimi al fine di garantire un riciclaggio ecologicamente corretto.

6. Le principali proposte del relatore

Inizialmente, il relatore ha previsto di estendere il campo di applicazione del regolamento a tutte le navi possedute da uno Stato dell'UE; tuttavia, ha poi dovuto trovare altre soluzioni per rafforzare la proposta della Commissione alla luce del parere fornito dal Servizio giuridico, secondo il quale la nazionalità dell'armatore non può essere invocata quale criterio per definire il campo di applicazione del regolamento.

Il relatore propone di introdurre le seguenti modifiche essenziali alla proposta della Commissione:

- a) un meccanismo di finanziamento per un riciclaggio delle navi ecologicamente corretto,
- b) un inventario dei materiali pericolosi per tutte le navi che fanno scalo nei porti dell'UE,
- c) un piano di riciclaggio per tutte le navi dell'UE destinate al riciclaggio o più vecchie di vent'anni, che sia approvato dalle autorità competenti,
- d) requisiti più espliciti in materia di impianti per il riciclaggio, anche al fine di escludere l'arenamento, nonché verifiche e ispezioni regolari di tali impianti,
- e) sanzioni penali per certe violazioni.

ad a) La causa all'origine del problema è rappresentata dall'attuale incentivo perverso per gli armatori a recarsi nei siti che applicano norme meno rigorose poiché questi ultimi offrono il prezzo più alto. Occorre introdurre un meccanismo di finanziamento per un riciclaggio delle navi ecologicamente corretto. Tutte le navi che utilizzano i porti dell'UE dovrebbero pagare una tassa in funzione della loro stazza. Le tasse andrebbero ad alimentare un Fondo destinato a concedere un premio agli impianti di riciclaggio delle navi che si conformano alle disposizioni del presente regolamento nel riciclare le navi, allo scopo di renderli competitivi. Il premio sarà corrisposto soltanto per il riciclaggio delle navi che battono una bandiera dell'UE da almeno due anni. Tale circostanza andrebbe ad aumentare il valore delle navi dell'UE: gli impianti presenti nell'elenco potrebbero offrire agli armatori finali un prezzo più elevato, disincentivando quindi questi ultimi a cambiare bandiera e garantendo al contempo che non venga premiato un cambiamento di bandiera avvenuto all'ultimo momento.

¹ Cfr. nota 1.

² <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0195+0+DOC+XML+V0//IT>

ad b) un inventario appropriato costituisce un requisito essenziale per un corretto riciclaggio delle navi. Nel 2009, il settore dei trasporti marittimi si è formalmente impegnato a introdurre inventari per le navi nuove e quelle esistenti¹. Purtroppo, solo pochi armatori hanno assunto tale impegno. Tutti gli armatori che fanno scalo nei porti dell'UE dovrebbero elaborare un inventario, il che accelererebbe considerevolmente l'applicazione di una disposizione chiave della convenzione di Hong Kong.

ad c) un piano di riciclaggio della nave elaborato sulla base di un buon inventario rappresenta un'altra condizione essenziale ai fini di un corretto riciclaggio. L'età media era di 26 anni negli anni '90, poi è salita a 32 anni durante il boom finanziario a metà degli anni 2000, ma è probabile che diminuisca di nuovo considerevolmente a causa dell'enorme sovraccapacità e della crisi economica. Un piano di riciclaggio della nave dovrebbe essere obbligatorio per tutte le navi con più di vent'anni, di modo che gli armatori riflettano tempestivamente sulle loro responsabilità. Tale piano dovrebbe essere approvato dalle autorità competenti.

ad d) occorre prevedere diverse disposizioni complementari al fine di garantire un riciclaggio e un trattamento dei rifiuti ecologicamente corretti (strutture edificate permanenti con un numero sufficiente di gru disponibili per chiarire il fatto che i siti dove si utilizza il metodo dell'arenamento non potranno essere inseriti nell'elenco europeo; identificazione di tutti i relativi subappaltatori; un sistema di tracciabilità per i materiali pericolosi rimossi dalla nave; un'adeguata copertura assicurativa; un monitoraggio dell'inquinamento).

ad e) la direttiva 2008/99/CE sulla tutela penale dell'ambiente introduce sanzioni penali per la spedizione illegale dei rifiuti. Tali sanzioni dovrebbero applicarsi anche in caso di violazioni del presente regolamento che potrebbero comportare un riciclaggio scorretto.

¹ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_117945.pdf