



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 27 marzo 2012 (28.03)
(OR. en)**

8173/12

**Fascicolo interistituzionale:
2012/0056 (NLE)**

**ENV 242
MAR 33
TRANS 101
COMER 71**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore,
per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 23 marzo 2012

Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.: COM(2012) 120 final

Oggetto: Proposta di decisione del Consiglio che impone agli Stati membri di ratificare
la convenzione internazionale di Hong Kong del 2009 per un riciclaggio delle
navi sicuro e compatibile con l'ambiente o di aderirvi nell'interesse dell'Unione
europea

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2012) 120 final.

All.: COM(2012) 120 final



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 23.3.2012
COM(2012) 120 final

2012/0056 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che impone agli Stati membri di ratificare la convenzione internazionale di Hong Kong del 2009 per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente o di aderirvi nell'interesse dell'Unione europea

RELAZIONE

Lo sviluppo e il perdurare di pratiche di demolizione delle navi inadeguate e pericolose è motivo di notevoli preoccupazioni. Alla fine della loro vita utile, la maggior parte delle grandi navi mercantili per la navigazione marittima sono tuttora demolite in impianti non conformi agli standard previsti ubicati in Asia (India, Pakistan e Bangladesh), generalmente mediante il metodo dell'"arenamento" e con notevoli ripercussioni sull'ambiente e sulla salute.

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

La legislazione in vigore¹ a livello internazionale ed europeo si è rivelata inefficace nel porre fine a tali pratiche di riciclaggio delle navi.

La diffusa inadempienza attuale è imputabile:

- alla carente capacità di riciclaggio nei paesi dell'OCSE, in particolare per le navi mercantili più grandi,
- alla concorrenza accanita e sleale tra gli impianti non conformi agli standard e gli altri impianti con standard tecnici più elevati, che sono in grado di occupare soltanto nicchie di mercato relative a tipi particolari di navi, come le navi di piccole dimensioni e le navi di Stato, comprese le navi da guerra o la flotta di armatori impegnati a livello ambientale,
- al fatto che l'attuale legislazione non è adeguata alle specificità delle navi e dei trasporti marittimi internazionali.

Al fine di migliorare la situazione, nel 2004 le parti della convenzione di Basilea hanno invitato l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) a definire requisiti vincolanti per il riciclaggio delle navi².

La convenzione 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. Potrà entrare in vigore e iniziare a produrre effetti soltanto quando sarà stata ratificata da un numero sufficiente di grandi Stati di bandiera e Stati di riciclaggio.

L'Unione europea e i suoi Stati membri hanno confrontato complessivamente i livelli di controllo e di esecuzione stabiliti dalla convenzione di Hong Kong e dalla convenzione di Basilea. Nell'aprile 2010 si è concluso che, "in termini di valutazione preliminare e tenendo

¹ Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti a livello europeo e convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento a livello internazionale.

² Decisione VII/26 per la gestione compatibile con l'ambiente dello smantellamento delle navi, adottata in occasione della settima conferenza delle parti della convenzione di Basilea.

conto del ciclo di vita, si può dunque concludere che la convenzione di Hong Kong sembra assicurare un livello di controllo e di esecuzione almeno equivalente a quello previsto dalla convenzione di Basilea per le navi che costituiscono rifiuti a norma della convenzione di Basilea e per le navi cui si applica la convenzione di Hong Kong, nonché per le navi trattate analogamente a norma dell'articolo 3, paragrafo 4, di quest'ultima convenzione"³.

Nell'ottobre 2011, le parti della convenzione di Basilea hanno incoraggiato la ratifica della convenzione di Hong Kong al fine di consentirne l'entrata in vigore⁴.

A livello europeo, la Commissione ha adottato nel 2007 un libro verde per una migliore demolizione delle navi e nel 2008 una comunicazione che propone una strategia dell'Unione europea in materia di demolizione delle navi⁵. Detta strategia proponeva segnatamente misure per migliorare quanto più rapidamente possibile, anche nel periodo transitorio prima dell'entrata in vigore della convenzione di Hong Kong⁶, le condizioni di demolizione delle navi: vale a dire la predisposizione dell'introduzione di misure su aspetti basilari della convenzione, la promozione di azioni intraprese dal comparto su base volontaria, la fornitura di assistenza tecnica e di sostegno ai paesi in via di sviluppo e una migliore applicazione della normativa in vigore.

Nelle sue conclusioni sulla strategia dell'UE in materia di riciclaggio delle navi, il Consiglio ha espresso il suo appoggio alla convenzione di Hong Kong, sottolineando che essa rappresenta un risultato importante per la comunità internazionale, fornisce un sistema globale di controllo e attuazione dall'inizio alla fine del ciclo di vita delle navi ("dalla culla alla tomba") e ha vivamente incoraggiato gli Stati membri a ratificare in via prioritaria la convenzione di Hong Kong al fine di facilitarne l'entrata in vigore il prima possibile e produrre un cambiamento reale ed effettivo sul terreno⁷.

³ Contributo dell'Unione europea e dei suoi Stati membri, disponibile sul sito <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>.

⁴ Decisione X/AA sulla demolizione delle navi compatibile con l'ambiente adottata in occasione della decima conferenza delle parti della convenzione di Basilea.

⁵ Comunicazione COM(2008)767 definitivo, del 19 novembre 2008, che presenta una strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi, e relativa valutazione d'impatto nel documento di lavoro dei servizi della Commissione SEC(2008)2846.

⁶ Convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente.

⁷ Conclusioni del Consiglio adottate il 21 ottobre 2009 (<http://register.consilium.europa.eu/pdf/it/09/st14/st14890.it09.pdf>).

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che impone agli Stati membri di ratificare la convenzione internazionale di Hong Kong del 2009 per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente o di aderirvi nell'interesse dell'Unione europea

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 6, lettere da a) a v), e l'articolo 218, paragrafo 8, primo comma,

vista la proposta della Commissione europea,

vista l'approvazione del Parlamento europeo,

considerando quanto segue:

- (1) Le navi che costruiscono rifiuti sono soggette alla convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento a livello internazionale. A livello europeo, tali navi sono soggette al regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti⁸. Tale regolamento dà attuazione alla convenzione di Basilea nonché a un emendamento⁹ alla convenzione adottato nel 1995, non ancora entrato in vigore, che istituisce un divieto alle esportazioni di rifiuti pericolosi dagli Stati membri dell'Unione verso paesi che non sono membri dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economici (OCSE). Poiché contengono sostanze pericolose, le navi sono in genere classificate come rifiuti pericolosi e di conseguenza ne è vietata l'esportazione a fini di riciclaggio verso impianti ubicati in paesi che non appartengono all'OCSE.
- (2) Sono emerse notevoli difficoltà a livello internazionale ed europeo nel tentativo di applicare la legislazione in vigore alle navi.
- (3) La convenzione internazionale di Hong Kong del 2009 per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente (di seguito "convenzione") è stata adottata il 15 maggio 2009, sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), in

⁸ GU L 190 del 12.7.2006, pag. 1.

⁹ Emendamento alla convenzione di Basilea ("emendamento divieto") adottato con la decisione III/1 delle parti della convenzione di Basilea.

esito alle deliberazioni della conferenza internazionale sul riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l' ambiente¹⁰.

- (4) La convenzione mira a garantire che le navi, nella fase di demolizione successiva al termine della loro vita utile, non presentino inutili rischi per la salute e la sicurezza umana e per l'ambiente. La convenzione tratta le questioni riguardanti la demolizione delle navi nel loro complesso, nonché quelle relative alle condizioni di lavoro e ambientali presso molti dei siti di demolizione delle navi in tutto il mondo.
- (5) La gestione compatibile con l'ambiente della demolizione delle navi è una priorità per l'Unione europea¹¹ e la rapida attuazione della convenzione è una delle principali azioni proposte nella comunicazione della Commissione europea "strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi"¹².
- (6) Tuttavia, finora nessuno degli Stati membri ha ratificato la convenzione o vi ha aderito e solo tre Stati membri l'hanno firmata. La ratifica della convenzione o l'adesione degli Stati membri alla stessa lancerebbe un segnale forte sulla scena internazionale che potrebbe accelerare l'entrata in vigore della convenzione.
- (7) Alcune disposizioni della convenzione rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione in materia di riciclaggio delle navi.
- (8) Poiché solo gli Stati possono essere parti della convenzione, l'Unione non può ratificarla.
- (9) Il Consiglio deve quindi imporre agli Stati membri di ratificare la convenzione o di aderirvi nell'interesse dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Al momento dell'entrata in vigore del regolamento (UE) n. XX del Parlamento europeo e del Consiglio (*in materia di riciclaggio delle navi*) per dare attuazione alla convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente ("la convenzione"), adottata il 15 maggio 2009 sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale, gli Stati membri ratificano la convenzione o vi aderiscono, per le parti di esclusiva competenza dell'Unione.

Articolo 2

Gli Stati membri prendono le misure necessarie per depositare gli strumenti di ratifica della convenzione o di adesione alla medesima presso il segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale, senza indugio e in ogni caso non oltre tre anni dalla data di entrata in vigore della presente decisione.

¹⁰ Atto finale della conferenza (SR/CONF/45).

¹¹ Conclusioni del Consiglio del 20 novembre 2006.

¹² COM(2008)767 definitivo.

Lo stato di avanzamento del processo di ratifica o di adesione deve essere riesaminato entro cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente decisione.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*