



Consiglio  
dell'Unione europea

**Bruxelles, 11 maggio 2015  
(OR. en)**

**8739/15**

**MAR 63  
TRANS 160**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	11 maggio 2015
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

n. doc. Comm.:	COM(2015) 195 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sull'attuazione del regolamento (CE) n. 789/2004 relativo al trasferimento delle navi da carico e passeggeri tra registri all'interno della Comunità

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2015) 195 final.

---

All.: COM(2015) 195 final



Bruxelles, 8.5.2015  
COM(2015) 195 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**sull'attuazione del regolamento (CE) n. 789/2004 relativo al trasferimento delle navi  
da carico e passeggeri tra registri all'interno della Comunità**

{SWD(2015) 101 final}

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**sull'attuazione del regolamento (CE) n. 789/2004 relativo al trasferimento delle navi  
da carico e passeggeri tra registri all'interno della Comunità**

## 1. INTRODUZIONE

Il regolamento (CE) n. 789/2004<sup>1</sup> relativo al trasferimento delle navi da carico e passeggeri tra i registri mirava ad aggiornare e migliorare il precedente regolamento (CEE) n. 613/91<sup>2</sup>. A differenza del suo predecessore, il regolamento attuale comprende il trasferimento delle navi passeggeri, fa esplicito riferimento alla legislazione UE correlata e rafforza la cooperazione tra le amministrazioni marittime nazionali.

I trasferimenti tra registri sono oggetto di varie convenzioni e strumenti dell'IMO, nonché della circolare MSC/Circ.1.1140/MEPC/Circ.424. Nell'Unione si applica il regolamento (CE) n. 789/2004, che si propone di eliminare gli ostacoli tecnici al trasferimento delle navi da carico e passeggeri battenti bandiera di uno Stato membro tra i registri degli Stati membri, assicurando al contempo un livello elevato di sicurezza delle navi e di protezione ambientale, in conformità alle convenzioni internazionali.

Va sottolineato che la direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, agli articoli 4 e 6 rispettivamente, stabilisce le misure che lo Stato di bandiera deve adottare prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la sua bandiera, la necessità per lo Stato di bandiera precedente di fornire informazioni tempestive sulle anomalie irrisolte e ogni altra informazione pertinente connessa alla sicurezza e le informazioni da riportare nel registro dello Stato di bandiera e che devono essere prontamente accessibili al pubblico. Nel 2013 è stata adottata una relazione della Commissione su tale direttiva<sup>3</sup> in cui si rilevava che informazioni prontamente accessibili e la trasparenza dei dati sui risultati delle navi battenti bandiera di uno Stato membro possono favorire il trasferimento di navi tra registri.

## 2. REGISTRI NAVALI

Un registro navale riporta le navi che battono bandiera dello Stato in questione (Stato di bandiera).

Nell'Unione europea alcuni Stati membri tengono due tipi di registri navali:

- Registri nazionali, i quali generalmente richiedono che il comandante, gli ufficiali e, nella maggior parte dei casi, l'equipaggio siano cittadini dello Stato di bandiera e siano remunerati secondo le leggi di tale Stato. Non tutti gli Stati membri dell'UE seguono questa tradizione, basti pensare ad esempio alle bandiere maltese e cipriota.

---

<sup>1</sup> GU L 138 del 30.4.2004, pag. 19.

<sup>2</sup> GU L 68 del 15.3.1991, pag. 1.

<sup>3</sup> COM(2013) 916 final.

- Secondi registri, cui questi requisiti non si applicano e alcuni dei quali offrono anche vantaggi fiscali.

Il regolamento 789/2004 non distingue tra questi due tipi di registri.

Alcuni Stati membri gestiscono un sistema di registrazione delle locazioni a scafo nudo secondo cui una nave che è stata noleggiata per un certo tempo può essere registrata dal noleggiatore con un altro Stato di bandiera, poiché il noleggiatore detiene il possesso della nave e può decidere che per lui è vantaggioso registrarla con un'altra bandiera mentre ne è responsabile. Una stessa nave può pertanto figurare nei registri di due Stati.

### **3. TRASFERIMENTI DI REGISTRO**

Il meccanismo di base del regolamento è definito all'articolo 4. In linea di principio, gli Stati membri non negano, per motivi tecnici derivanti dalle convenzioni pertinenti<sup>4</sup>, l'iscrizione a una nave da carico iscritta in un altro Stato membro che sia conforme ai "requisiti", che sia munita di certificati validi e che disponga di equipaggiamento oggetto di una omologazione o di una omologazione del tipo ai sensi della direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo. I "requisiti" sono definiti come i requisiti di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento in ordine alla costruzione e all'equipaggiamento delle navi stabiliti nelle convenzioni e, per le navi passeggeri in servizio interno, quelli di cui alla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, che rifonda la direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

La conclusione generale della relazione è che durante il periodo di riferimento 2006-2012 non sono emersi problemi particolari. Le informazioni dettagliate sono riportate nella sezione 5.

Durante il periodo di riferimento si è registrato un numero elevato di trasferimenti. Il documento di lavoro dei servizi della Commissione [rif. SWD(2015) 101] allegato alla presente riporta le statistiche sui singoli trasferimenti tra registri navali in tale periodo.

### **4. CONTRIBUTI PER LA RELAZIONE**

A norma dell'articolo 8 del regolamento e sulla base delle informazioni fornite dagli Stati membri, la Commissione può redigere la presente relazione sulla situazione generale.

I dati statistici per il periodo di riferimento 2006-2012 sono riportati nell'allegato documento di lavoro dei servizi della Commissione. I dati forniti dagli Stati membri

---

<sup>4</sup> Per maggiori dettagli, cfr. punto 5.1.

sono integrati da dati esterni ottenuti da MARINFO dell'EMSA, a loro volta tratti da fonti commerciali, per completare la situazione relativa ai trasferimenti tra gli Stati membri dell'UE con un quadro dei trasferimenti da e verso i paesi terzi.

Nell'allegato documento di lavoro dei servizi della Commissione i dati ricevuti sono suddivisi in cinque allegati:

- Allegato 1 — fornisce informazioni dettagliate sui singoli trasferimenti di navi tra i registri degli Stati membri.
- Allegati da 2 a 4 — descrivono e sintetizzano sotto forma di grafico i dati ricevuti dagli Stati membri dell'UE.
- Allegato 5 — classifica i primi 10 registri dell'UE in relazione ai trasferimenti da e verso paesi terzi, sulla base dei dati esterni ottenuti da MARINFO dell'EMSA, a loro volta tratti da fonti commerciali, per completare la situazione relativa ai trasferimenti tra gli Stati membri dell'UE con un quadro dei trasferimenti da e verso i paesi terzi.

20 Stati membri dell'UE<sup>5</sup> hanno fornito dati statistici per il documento di lavoro dei servizi allegato. Gli Stati di bandiera rimanenti, compresi Stati di bandiera importanti come Cipro, Italia o Regno Unito, non hanno fornito statistiche e la Commissione si prodigherà affinché siano trasmessi i dati mancanti.

## **5. SITUAZIONE E OSSERVAZIONI DELLA COMMISSIONE**

### **5.1. Applicazione dell'articolo 4 per quanto concerne il trasferimento di navi tra registri di Stati membri dell'UE**

L'articolo 4 vieta a uno Stato membro di negare l'iscrizione per motivi tecnici derivanti da tre convenzioni IMO principali e dai rispettivi protocolli (SOLAS<sup>6</sup>, MARPOL<sup>7</sup>, la Convenzione di Londra sulla stazzatura del 1969<sup>8</sup> e i relativi codici). Esso esige che lo Stato membro del registro di provenienza fornisca o metta a disposizione del registro di accoglienza o dell'organizzazione riconosciuta che agisce in suo nome tutte le informazioni pertinenti sulla nave, e ove opportuno, un elenco dei miglioramenti richiesti dal registro di provenienza. Il registro di accoglienza o l'organizzazione riconosciuta che agisce in suo nome può, entro una scadenza ragionevole, sottoporre la nave a ispezione per verificare che lo stato della nave e delle sue attrezzature corrisponda effettivamente ai certificati e, se necessario, dare al proprietario della nave una possibilità ragionevole di rettificare le carenze.

---

<sup>5</sup> AT, BE, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, LV, LU, MT, PT, RO, SE, SL.

<sup>6</sup> Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974.

<sup>7</sup> Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, come modificata dal protocollo del 1978.

<sup>8</sup> Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi.

Dalle informazioni fornite alla Commissione non emerge alcuna difficoltà in merito a tali trasferimenti. Alcuni Stati membri hanno tuttavia segnalato che potrebbero sorgere difficoltà qualora le convenzioni lascino margini di interpretazione.

#### **Valutazione della Commissione**

La Commissione prende atto del fatto che non sono stati segnalati problemi particolari. Le questioni relative all'articolo 6 del regolamento, che tra l'altro tratta delle divergenze di interpretazione, sono esaminate di seguito.

### **5.2. Applicazione dell'articolo 5 per quanto riguarda il rilascio dei certificati**

L'articolo 5, paragrafo 1, prevede che lo Stato membro del registro di accoglienza o l'organizzazione riconosciuta che agisce in suo nome rilasci alla nave certificati secondo le stesse condizioni previste per la bandiera dello Stato membro del registro precedente, sempre che sussistano i motivi o le cause che hanno indotto lo Stato membro del registro di provenienza a imporre condizioni o accordare una esenzione o una deroga. Inoltre l'articolo 5, paragrafo 2, prevede che al momento del rinnovo, della proroga o della revisione dei certificati, lo Stato membro del registro di accoglienza o l'organizzazione riconosciuta che agisce in suo nome si astenga dall'imporre requisiti diversi da quelli prescritti per il primo rilascio di certificati definitivi, sempre che i requisiti applicabili alle navi esistenti e le relative condizioni permangano immutati.

La maggior parte delle relazioni inviate dagli Stati membri non segnalava alcun problema. Uno Stato membro ha sottolineato che per le navi più vetuste era difficile o addirittura impossibile ottenere tutta la documentazione pertinente su cui è basata la certificazione della nave. Tali casi riguardavano tuttavia principalmente le navi registrate prima dell'entrata in vigore della direttiva 96/98/CE sull'equipaggiamento marittimo.

#### **Valutazione della Commissione**

La Commissione prende atto del fatto che la maggior parte degli Stati membri non ha segnalato difficoltà nell'emissione dei certificati in linea con il regolamento.

### **5.3. Applicazione dell'articolo 6 per quanto riguarda il rifiuto di trasferimento e l'interpretazione**

L'articolo 6 dispone che lo Stato membro del registro di accoglienza che: 1) rifiuta il rilascio di certificati al momento del trasferimento di una nave sulla base di divergenze di interpretazione dei requisiti della convenzione o 2) nega la registrazione della nave per ragioni attinenti a gravi rischi per la sicurezza o l'ambiente debba notificare immediatamente alla Commissione la propria decisione. Nel primo caso, e laddove i due Stati membri interessati non abbiano raggiunto un accordo, la Commissione è tenuta ad adottare una decisione secondo la procedura di comitato di cui all'articolo 7 del regolamento. Nel secondo caso la questione è sottoposta alla Commissione che deve decidere se confermare o meno la decisione di non iscrivere la nave. Si applica anche in questo caso la procedura di cui all'articolo 7.

Nessuno Stato membro ha comunicato di aver dovuto o che intende avvalersi delle disposizioni dell'articolo 6.

**Valutazione della Commissione**

La generale assenza di rinvii alla Commissione da parte degli Stati membri o di denunce da parte degli armatori suggerisce che gli Stati membri sono stati in grado di far fronte ai problemi.

**5.4. Possibile collegamento con la direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera**

Alla luce del legame tra gli articoli 4 e 6 della direttiva 2009/21/CE e l'obiettivo del regolamento (CE) n. 789/2004, la Commissione ha chiesto agli Stati membri dell'UE se fosse opportuno combinarli in un unico strumento legislativo. La risposta non è stata unanime. Alcuni Stati membri si sono dichiarati favorevoli, secondo altri non è opportuno e un altro gruppo non si è espresso. Uno Stato membro si è dichiarato contrario a qualsiasi nuova iniziativa legislativa in quanto si potrebbero creare nuove incertezze. Secondo un altro Stato membro sarebbe opportuno includere la circolare MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 dell'IMO, del 20 dicembre 2004, sul trasferimento delle navi fra Stati. La Commissione può quindi procedere con l'analisi dei benefici di tale consolidamento.

**Valutazione della Commissione**

La Commissione può considerare un consolidamento degli strumenti giuridici appropriati sulla base di un'ulteriore valutazione dei benefici.

**6. VALUTAZIONE GENERALE DELL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 789/2004**

Sulla base delle informazioni a disposizione della Commissione non sembrano sussistere problemi di attuazione del regolamento.