



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. 789/2004¹ relativo al trasferimento delle navi da carico e passeggeri tra i registri mirava ad aggiornare e migliorare il precedente regolamento (CEE) n. 613/91². 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 direttiva³ 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.

¹ GUL 138 del 30.4.2004, pag. 19.

² GUL 68 del 15.3.1991, pag. 1.

³ 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 pertinenti⁴, 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

⁴ 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'UE⁵ 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 (SOLAS⁶, MARPOL⁷, la Convenzione di Londra sulla stazzatura del 1969⁸ 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.

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

⁶ Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974.

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

⁸ 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.