

REGOLAMENTO (UE) N. 1257/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 20 novembre 2013

relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria⁽²⁾,

considerando quanto segue:

(1) Alle navi che sono considerate rifiuti e che effettuano movimenti transfrontalieri in vista del loro riciclaggio si applicano la convenzione di Basilea, del 22 marzo 1989, sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento («convenzione di Basilea») e il regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽³⁾. Il regolamento (CE) n. 1013/2006 dà attuazione alla convenzione di Basilea nonché a un emendamento⁽⁴⁾ a tale convenzione adottato nel 1995, non ancora entrato in vigore a livello internazionale, che istituisce un divieto alle esportazioni di rifiuti pericolosi verso paesi che non sono membri dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economici (OCSE). Tali navi sono in genere classificate

come rifiuti pericolosi e ne è vietata l'esportazione dal territorio dell'Unione a fini di riciclaggio verso impianti situati in paesi che non sono membri dell'OCSE.

(2) I meccanismi per il controllo dell'applicazione e per l'esecuzione del diritto dell'Unione e internazionale in vigore non sono adeguati alle specificità delle navi e della navigazione marittima internazionale. Le iniziative implicanti una cooperazione reciproca tra l'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e il segretariato della convenzione di Basilea sono risultate efficaci ai fini del raggiungimento di un accordo sull'introduzione a livello globale di requisiti vincolanti volti ad assicurare una soluzione efficiente ed efficace per le pratiche pericolose e inadeguate di riciclaggio delle navi, concretandosi nella convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente («convenzione di Hong Kong»).

(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. L'attuale capacità di riciclaggio delle navi sicura e compatibile con l'ambiente in paesi che non sono membri dell'OCSE consente di trattare tutte le navi battenti bandiera di uno Stato membro 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.

(4) La convenzione di Hong Kong è stata adottata il 15 maggio 2009, sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale. La convenzione di Hong Kong entrerà in vigore soltanto ventiquattro mesi dopo la data di ratifica da parte di almeno quindici 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 dieci anni precedenti rappresenta almeno il 3 % della stazza lorda della flotta mercantile combinata di detti Stati. Tale convenzione copre la progettazione, la costruzione, il funzionamento e la preparazione delle navi nell'ottica

⁽¹⁾ GU C 299 del 4.10.2012, pag. 158.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 22 ottobre 2013 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 15 novembre 2013.

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti (GU L 190 del 12.7.2006, pag. 1).

⁽⁴⁾ Emendamento alla convenzione di Basilea («emendamento divieto») adottato con la decisione III/1 delle parti della convenzione di Basilea.

