



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento di seduta

A7-0166/2014

11.3.2014

RACCOMANDAZIONE

relativa al progetto di decisione del Consiglio concernente la ratifica della convenzione internazionale di Hong Kong (2009) per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, o l'adesione ad essa, da parte degli Stati membri nell'interesse dell'Unione europea
(15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))

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)

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
MOTIVAZIONE.....	6
ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE.....	11

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sul progetto di decisione del Consiglio concernente la ratifica della convenzione internazionale di Hong Kong (2009) per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, o l'adesione ad essa, da parte degli Stati membri nell'interesse dell'Unione europea
(15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))**

(Approvazione)

Il Parlamento europeo,

- visto il progetto di decisione del Consiglio (15902/2013),
 - visto il 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/CE¹,
 - vista la richiesta di approvazione presentata dal Consiglio a norma dell'articolo 192, paragrafo 1, e dell'articolo 218, paragrafo 6, secondo comma, lettera a), punto v), e paragrafo 8, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (C7-0485/2013),
 - visti l'articolo 81 e l'articolo 90, paragrafo 7, del suo regolamento,
 - vista la raccomandazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A7-0166/2014),
1. dà la sua approvazione alla decisione del Consiglio concernente la ratifica della convenzione internazionale di Hong Kong (2009) per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, o l'adesione ad essa, da parte degli Stati membri nell'interesse dell'Unione europea;
 2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

¹ GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1.

MOTIVAZIONE

1. La convenzione internazionale

La convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente è stata adottata il 15 maggio 2009, sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale. Potrà entrare in vigore e iniziare a produrre effetti soltanto quando sarà stata ratificata dai grandi Stati di bandiera e Stati di riciclaggio. Al 9 gennaio 2014, la convenzione era stata firmata solo da cinque parti e solo uno Stato, la Norvegia, vi aveva aderito¹. Secondo le previsioni di molti, la convenzione non entrerà in vigore prima del 2020.

2. Il regolamento dell'UE in materia di riciclaggio delle navi

A norma del regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti, l'esportazione di navi dell'Unione verso paesi non appartenenti all'OCSE a scopo di riciclaggio è illegale. L'esportazione di rifiuti pericolosi dall'UE verso paesi non appartenenti all'OCSE è vietata dal 1998 e, a causa dei diversi materiali pericolosi presenti a bordo, qualsiasi nave destinata alla demolizione rappresenta un rifiuto pericoloso. Purtroppo il divieto di esportazione non tiene conto delle specificità delle navi, dato che risulta difficile determinare il momento in cui le navi diventano rifiuti. Per questo motivo, il divieto di esportazione si è dimostrato di difficile attuazione ed è stato, di fatto, quasi sistematicamente eluso dalla comunità di navigazione sin dalla sua adozione.

Il 20 novembre 2013, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il regolamento (UE) n. 1257/2013 in materia di riciclaggio delle navi. Lo scopo di tale regolamento è garantire un riciclaggio delle navi dell'UE compatibile con l'ambiente. Il regolamento intende, inoltre, facilitare la ratifica della convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente ("convenzione di Hong Kong") del 2009.

Il nuovo regolamento entrerà in vigore non prima del 31 dicembre 2015 e non più tardi del 31 dicembre 2018. Ove applicabile, esenterà le navi dell'UE dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti. Di conseguenza, legalizzerà il riciclaggio delle navi dell'UE in paesi non appartenenti all'OCSE, a condizione che il riciclaggio avvenga in impianti inseriti in un elenco europeo. Per essere inseriti nell'elenco europeo, gli impianti in questione devono rispettare norme rigorose.

3. Cos'è l'"arenamento"?

È essenziale rammentare che il legislatore europeo, quando ha approvato il nuovo regolamento in materia di riciclaggio delle navi, si è avvalso del suo diritto esplicito, a norma dell'articolo 1, paragrafo 2, della convenzione di Hong Kong, di adottare misure più rigorose per garantire un riciclaggio delle navi realmente sicuro e compatibile con l'ambiente.

¹ <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014%20New%20Version.pdf>

Tale aspetto diventa ancora più importante se si considera la controversia in atto circa l'"arenamento", il metodo attualmente prevalente di demolizione delle navi su una spiaggia o sulle distese fangose delle zone intercotidali. L'arenamento sottopone i lavoratori a un grande rischio, sia acuto che cronico, e provoca un elevato inquinamento ambientale. Purtroppo la convenzione di Hong Kong non esclude la pratica dell'arenamento.

Il legislatore europeo, tuttavia, ha adottato disposizioni nel nuovo regolamento in materia di riciclaggio delle navi che escludono espressamente dall'elenco europeo gli impianti che praticano l'arenamento.

In primo luogo, l'articolo 13 del regolamento (UE) n. 1257/2013 stabilisce vari requisiti per gli impianti di riciclaggio delle navi che risultano impossibili da rispettare su una spiaggia:

- la lettera c) impone di operare con strutture edificate;
- la lettera f) impone di prevenire gli effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente, dimostrando inoltre di poter controllare eventuali rilasci, in particolare nelle zone intercotidali;
- la lettera g), punto i), impone il contenimento di tutti i materiali durante l'intero processo di riciclaggio della nave e inoltre la manipolazione di materiali e rifiuti pericolosi prodotti durante il processo di riciclaggio della nave unicamente su suoli impermeabili con un efficace sistema di drenaggio; e
- la lettera h) impone di assicurare alle attrezzature di risposta all'emergenza, come i dispositivi e i veicoli antincendio, le ambulanze e le gru, l'accesso rapido alle navi e a tutte le zone dell'impianto di riciclaggio delle navi.

In secondo luogo, il regolamento contiene quattro tutele per garantire la conformità a tali criteri:

- la presenza di una regolare certificazione, che comprende anche ispezioni degli impianti di riciclaggio delle navi da parte di verificatori indipendenti (articolo 15, paragrafo 4),
- la Commissione valuta le domande relative a impianti situati in paesi terzi prima dell'inserimento nell'elenco (articolo 16, paragrafo 1, lettera b)), l'inserimento è valido soltanto per cinque anni (articolo 16, paragrafo 3), il rinnovo è possibile, ma esige elementi di prova aggiornati (articolo 15, paragrafo 6) e la Commissione elimina dall'elenco gli impianti in caso di non conformità o di mancata trasmissione degli elementi di prova aggiornati prima del rinnovo (articolo 16, paragrafo 4),
- la legittimazione delle organizzazioni non governative a chiedere alla Commissione di intervenire in reazione alla violazione dei requisiti (articolo 23), e
- la legittimazione della Commissione a effettuare ispezioni del sito (articolo 15, paragrafo 4).

In terzo luogo, il considerando 7 indica espressamente l'intenzione del regolatore di sottrarre le navi dell'UE agli attuali impianti di riciclaggio che non rispettano le norme, per far sì che giungano a impianti che praticano metodi di demolizione sicuri e compatibili con l'ambiente. Afferma altresì che gli impianti di riciclaggio delle navi situati in un paese terzo dovrebbero assicurare un grado elevato di protezione della salute umana e dell'ambiente grosso modo equivalente a quello esistente nell'Unione, in caso contrario non dovrebbero essere inclusi nell'elenco europeo.

La demolizione di una nave su una spiaggia costituirebbe una chiara violazione delle disposizioni della direttiva quadro sui rifiuti 2008/98/CE. Pertanto, in nessun modo si potrebbe considerare l'arenamento un metodo "capace di assicurare un grado elevato di protezione della salute umana e dell'ambiente grosso modo equivalente a quello esistente nell'Unione". Pertanto il legislatore, quando ha legalizzato il riciclaggio di navi dell'Unione in paesi non appartenenti all'OCSE per poter regolamentare efficacemente tale pratica, è stato molto chiaro nell'affermare che il suddetto riciclaggio può avvenire solo in impianti idonei.

4. La proposta della Commissione concernente la ratifica della convenzione di Hong Kong

Nella sua proposta COM(2012)0120, la Commissione ha proposto che tutti gli Stati membri fossero obbligati a ratificare la convenzione di Hong Kong all'entrata in vigore del nuovo regolamento concernente il riciclaggio delle navi e in ogni caso non oltre i tre anni successivi l'entrata in vigore della decisione del Consiglio.

5. La decisione del Consiglio concernente la ratifica della convenzione di Hong Kong

Il Consiglio ha modificato la proposta della Commissione: il progetto riveduto di decisione del Consiglio non obbliga più gli Stati membri alla ratifica, ma semplicemente li autorizza in tal senso; di conseguenza, non stabilisce alcuna scadenza per la ratifica da parte degli Stati membri.

Un altro aspetto molto importante è che la decisione del Consiglio chiarisce espressamente che solo alcuni articoli del regolamento in materia di riciclaggio delle navi prevedono l'allineamento alla convenzione: l'articolo 5, paragrafo 9 [sic!], per l'aggiornamento dell'inventario dei materiali pericolosi, l'articolo 7, paragrafo 2, sul piano di riciclaggio della nave, l'articolo 10, paragrafi 1 e 2, sui certificati di inventario e l'articolo 12, paragrafi 1 e 3, sui requisiti per le navi battenti bandiera di un paese terzo per tenere a bordo un inventario dei materiali pericolosi.

La decisione del Consiglio, giustamente: - *non* fa riferimento a vari altri articoli, laddove il nuovo regolamento va oltre le disposizioni della convenzione di Hong Kong, tra cui:

- l'articolo 13, che stabilisce i requisiti necessari per gli impianti di riciclaggio delle navi da inserire nell'elenco europeo,
- l'articolo 15, che stabilisce i documenti giustificativi da fornire per attestare che l'impianto soddisfa i requisiti di cui all'articolo 13, comprese ispezioni regolari dei siti,
- l'articolo 16 sull'istituzione e l'aggiornamento dell'elenco europeo,
- l'articolo 23, che attribuisce a persone fisiche o giuridiche il diritto di richiedere un intervento in caso di violazione dell'articolo 13, in combinato disposto con l'articolo 15 e l'articolo 16, paragrafo 1, lettera b), del regolamento.

6. È opportuno acconsentire alla ratifica della convenzione di Hong Kong anche se tollera l'arenamento?

La convenzione di Hong Kong è insoddisfacente dal punto di vista dell'UE ed è per questo motivo che il nuovo regolamento in materia di riciclaggio delle navi è andato chiaramente oltre, come specificato in precedenza. La convenzione, tuttavia, rappresenta comunque un

miglioramento importante a livello globale rispetto alla situazione attuale. Dato che le disposizioni del nuovo regolamento in materia di riciclaggio delle navi consentono il riciclaggio delle navi dell'Unione in paesi non appartenenti all'OCSE solo quando tale procedura è realmente sicura e compatibile con l'ambiente, e visto che il divieto alle esportazioni di rifiuti pericolosi da paesi dell'OCSE a paesi non appartenenti all'OCSE ai sensi della convenzione di Basilea si è dimostrato di difficile applicazione, non vi sono motivi per opporsi alla ratifica della convenzione di Hong Kong da parte degli Stati membri quale passo a livello mondiale verso un riciclaggio più sicuro e maggiormente compatibile con l'ambiente delle navi non UE.

7. Sussiste il rischio di conflitti giuridici in caso di entrata in vigore della convenzione di Hong Kong prima dell'applicazione del nuovo regolamento in materia di riciclaggio delle navi?

Come ricordato in precedenza, il nuovo regolamento in materia di riciclaggio delle navi legalizzerà il riciclaggio delle navi dell'UE in paesi non appartenenti all'OCSE, a condizione che il riciclaggio avvenga in impianti inseriti in un elenco europeo. Il nuovo regolamento entrerà in vigore non prima del 31 dicembre 2015 e non più tardi del 31 dicembre 2018.

Esiste la possibilità teorica che la convenzione di Hong Kong entri in vigore prima dell'applicazione del nuovo regolamento (qualora il nuovo regolamento venga applicato solo alla data ultima del 31 dicembre 2018 e la convenzione di Hong Kong ottenga un numero sufficiente di ratifiche entro il 31 dicembre 2016). In uno scenario di questo genere, gli Stati membri consentirebbero la demolizione di navi dell'Unione in paesi non appartenenti all'OCSE (in condizioni, inoltre, che sarebbero inaccettabili nell'UE), mentre la loro esportazione sarebbe comunque vietata ai sensi del regolamento relativo alle spedizioni di rifiuti.

Tuttavia, alla luce della lentezza delle ratifiche fino a questo momento (solo uno Stato vi ha aderito in quasi cinque anni) e dell'impegnativa tripla condizione per la ratifica (almeno 15 Stati, la cui flotta mercantile combinata rappresenti 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 rappresenti almeno il 3% della stazza lorda della flotta mercantile combinata di detti Stati), nessuno si aspetta l'entrata in vigore della convenzione prima del 2020.

Se ciò comunque avvenisse, il nuovo regolamento in materia di riciclaggio delle navi contiene, all'articolo 30, una clausola di revisione che prevede un riesame del regolamento al più tardi diciotto mesi prima dell'entrata in vigore della convenzione di Hong Kong. Nello scenario altamente improbabile dell'entrata in vigore della convenzione di Hong Kong prima della data di applicazione del regolamento in materia di riciclaggio delle navi, il legislatore potrebbe anticipare la data di applicazione del nuovo regolamento per evitare un conflitto giuridico.

8. Conclusione

In conclusione, il relatore raccomanda di approvare la decisione del Consiglio che consente agli Stati membri di ratificare o aderire alla convenzione di Hong Kong, quale passo a livello

globale verso un riciclaggio più sicuro e maggiormente compatibile con l'ambiente delle navi non UE, pur insistendo sul fatto che un riciclaggio realmente sicuro e compatibile con l'ambiente si può ottenere soltanto andando oltre le disposizioni della convenzione di Hong Kong, come previsto dal nuovo regolamento dell'UE in materia di riciclaggio delle navi.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	10.3.2014
Esito della votazione finale	+: 45 -: 4 0: 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Elena Oana Antonescu, Sergio Berlato, Franco Bonanini, Biljana Borzan, Martin Callanan, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Dubravka Šuica, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Thomas Ulmer, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Birgit Collin-Langen, Vicky Ford, Jutta Haug, Romana Jordan, Filip Kaczmarek, Judith A. Merkies, Marit Paulsen, Vittorio Prodi, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	John Stuart Agnew, Fabrizio Bertot, Bernd Lange, Erminia Mazzoni