

I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

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.

di facilitare un riciclaggio sicuro e compatibile con l'ambiente, senza compromettere la sicurezza e l'efficienza operativa delle navi. Essa concerne inoltre il funzionamento degli impianti di riciclaggio delle navi secondo modalità sicure e compatibili con l'ambiente e l'istituzione di un adeguato meccanismo di esecuzione per il riciclaggio delle navi.

- (5) Il presente regolamento mira ad agevolare la rapida ratifica della convenzione di Hong Kong all'interno dell'Unione e nei paesi terzi, applicando controlli proporzionati alle navi e agli impianti di riciclaggio delle navi sulla base di tale convenzione.
- (6) La convenzione di Hong Kong prevede esplicitamente che le sue parti adottino misure più rigorose, coerenti con il diritto internazionale, per il riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente al fine di evitare, ridurre o minimizzare gli eventuali effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente. Tenuto conto di ciò, il presente regolamento dovrebbe assicurare la protezione dai possibili effetti negativi dei materiali pericolosi a bordo di tutte le navi che fanno scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato membro, garantendo nel contempo la conformità alle disposizioni applicabili a tali materiali a norma del diritto internazionale. Per assicurare il controllo della conformità ai requisiti relativi ai materiali pericolosi a norma del presente regolamento, è opportuno che gli Stati membri applichino le disposizioni nazionali di attuazione della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾. Attualmente, gli ispettori addetti al controllo da parte dello Stato di approdo sono incaricati dell'ispezione di certificazione e dei test attivi per i materiali pericolosi, incluso l'amianto, a norma della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare («SOLAS»). Il memorandum d'intesa di Parigi sul controllo da parte dello Stato di approdo fornisce un approccio armonizzato per tali attività.
- (7) Il presente regolamento è volto altresì a ridurre le disparità tra gli operatori dell'Unione, dei paesi dell'OCSE e dei paesi terzi pertinenti, in termini di salute e sicurezza sul luogo di lavoro e di norme ambientali, e ad orientare le navi battenti bandiera di uno Stato membro verso impianti di riciclaggio delle navi che praticano metodi di demolizione delle navi sicuri e compatibili con l'ambiente anziché verso siti non conformi alle norme com'è attualmente la prassi. La competitività del riciclaggio e del trattamento delle navi presso impianti di riciclaggio delle navi situati in uno Stato membro secondo modalità sicure e compatibili con l'ambiente ne risulterebbe parimenti rafforzata. L'istituzione di un elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi («elenco europeo») che soddisfano i requisiti stabiliti dal presente regolamento contribuirebbe a tali obiettivi nonché a una migliore applicazione della normativa, facilitando il controllo delle navi destinate al riciclaggio da parte dello Stato di cui la nave batte bandiera. È opportuno basare tali requisiti per gli impianti di riciclaggio delle navi sui requisiti della convenzione di Hong Kong. A tal riguardo, gli impianti

di riciclaggio delle navi approvati conformemente al presente regolamento dovrebbero soddisfare i requisiti necessari per garantire la protezione dell'ambiente, della salute e della sicurezza dei lavoratori e la gestione compatibile con l'ambiente dei rifiuti recuperati da navi riciclate. Per gli impianti di riciclaggio delle navi situati in un paese terzo, i requisiti dovrebbero assicurare un grado elevato di protezione della salute umana e dell'ambiente grosso modo equivalente a quello esistente nell'Unione. Gli impianti di riciclaggio delle navi che non soddisfano tali requisiti minimi non dovrebbero pertanto essere inclusi nell'elenco europeo.

- (8) È opportuno applicare e controllare l'applicazione del principio di uguaglianza sancito dal diritto dell'Unione, in particolare in occasione dell'istituzione e dell'aggiornamento dell'elenco europeo relativamente agli impianti di riciclaggio delle navi situati in uno Stato membro e agli impianti di riciclaggio delle navi situati in un paese terzo che soddisfano i requisiti stabiliti dal presente regolamento.
- (9) Gli Stati membri sono incoraggiati ad adottare misure appropriate per assicurare che le navi escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento operino, per quanto ragionevole e possibile, in un modo che sia conforme al presente regolamento.
- (10) Al fine di evitare duplicazioni è necessario escludere le navi battenti bandiera di uno Stato membro e rientranti nell'ambito di applicazione del presente regolamento, rispettivamente, dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1013/2006 e della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁾. Il regolamento (CE) n. 1013/2006 si applica alle spedizioni di rifiuti provenienti dall'Unione, fatte salve le esclusioni per determinate categorie di rifiuti cui si applica un regime alternativo. Il presente regolamento assoggetta le navi rientranti nel suo ambito di applicazione a controlli durante l'intero ciclo di vita e mira ad assicurare il riciclaggio di tali navi secondo modalità compatibili con l'ambiente. È pertanto opportuno specificare che una nave cui si applica il regime di controllo alternativo durante l'intero ciclo di vita a norma del presente regolamento non dovrebbe essere soggetta al regolamento (CE) n. 1013/2006. Le navi che non rientrano né nell'ambito di applicazione della convenzione di Hong Kong né in quello del presente regolamento ed eventuali rifiuti presenti a bordo di una nave e diversi da quelli generati dall'attività dovrebbero continuare ad essere soggetti, rispettivamente, al regolamento (CE) n. 1013/2006 e alle direttive 2008/98/CE e 2008/99/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽³⁾.
- (11) È peraltro noto che le navi continuano ad essere soggette ad altre convenzioni internazionali intese a garantirne il funzionamento sicuro in mare durante la parte operativa del loro ciclo di vita e che, pur avendo la facoltà di esercitare taluni diritti e libertà di navigazione, le navi

⁽¹⁾ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

⁽²⁾ Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

⁽³⁾ Direttiva 2008/99/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla tutela penale dell'ambiente (GU L 328 del 6.12.2008, pag. 28).

sono tenute a dare notifica preventiva dell'entrata in porto. Gli Stati membri dovrebbero poter decidere di applicare ulteriori controlli conformemente ad altri trattati internazionali. Non sono considerati pertanto necessari, nel quadro del presente regolamento, controlli supplementari sul transito.

- (12) Nell'interpretare i requisiti del presente regolamento, si dovrebbe tener conto delle linee guida elaborate dall'IMO («linee guida dell'IMO») a sostegno della convenzione di Hong Kong.
- (13) Ai fini del presente regolamento, il termine «riciclaggio» non dovrebbe avere lo stesso significato della definizione di cui alla direttiva 2008/98/CE. Il presente regolamento dovrebbe pertanto introdurre una definizione specifica del termine «riciclaggio delle navi».
- (14) Il regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ attua a livello di Unione il sistema mondiale armonizzato di classificazione ed etichettatura delle sostanze chimiche. Tale regolamento, unitamente alla direttiva 67/548/CEE del Consiglio ⁽²⁾ e alla direttiva 1999/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, fornisce utili orientamenti per la definizione del concetto di materiale pericoloso.
- (15) La tenuta di un inventario dei materiali pericolosi presenti a bordo durante l'intero ciclo di vita delle navi costituisce un requisito fondamentale stabilito nella convenzione di Hong Kong e nel presente regolamento. Conformemente alla regola 8, paragrafo 2, della convenzione di Hong Kong, una nave destinata al riciclaggio dovrebbe ridurre al minimo il quantitativo di rifiuti generati dall'attività nel periodo precedente l'ingresso nell'impianto di riciclaggio delle navi. Se i rifiuti generati dall'attività sono destinati ad essere consegnati con la nave all'impianto di riciclaggio delle navi, i quantitativi approssimativi e l'ubicazione di tali rifiuti dovrebbero essere elencati nella parte II dell'inventario.
- (16) È opportuno che gli Stati membri adottino misure intese a prevenire l'elusione delle norme sul riciclaggio delle navi e ad aumentare la trasparenza del riciclaggio delle navi. Come previsto dalla convenzione di Hong Kong, gli Stati membri dovrebbero comunicare le informazioni concernenti le navi cui è stato rilasciato un certificato di inventario, le navi per le quali hanno ricevuto una dichiarazione di completamento e le informazioni relative al riciclaggio delle navi illegale e alle azioni successive da essi intraprese in materia.
- (17) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le norme per le sanzioni da applicare in caso di violazioni del presente

regolamento e garantirne l'applicazione, in modo da prevenire l'elusione delle norme sul riciclaggio delle navi. Le sanzioni, che possono essere di natura civile o amministrativa, dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.

- (18) Conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia, i giudici degli Stati membri sono tenuti ad interpretare, nei limiti del possibile, le norme processuali concernenti le condizioni che devono essere soddisfatte per proporre un ricorso amministrativo o giurisdizionale conformemente agli obiettivi dell'articolo 9, paragrafo 3, della convenzione di Aarhus.
- (19) Ai fini della protezione della salute umana e dell'ambiente e in considerazione del principio «chi inquina paga», la Commissione dovrebbe valutare la possibilità di istituire un meccanismo finanziario applicabile a tutte le navi che fanno scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato membro, indipendentemente dal loro Stato di bandiera, per generare risorse atte ad agevolare il riciclaggio e il trattamento ecocompatibili delle navi senza creare incentivi al ricorso a bandiere estere.
- (20) Al fine di tenere conto degli sviluppi relativi alla convenzione di Hong Kong, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'aggiornamento degli allegati I e II del presente regolamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (21) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente alle disposizioni del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾.
- (22) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire prevenire, ridurre o eliminare gli effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente causati dal riciclaggio, dal funzionamento e dalla manutenzione delle navi battenti bandiera di uno Stato membro, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri a causa del carattere internazionale del trasporto marittimo e del riciclaggio delle navi, ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, può essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele che modifica e abroga le direttive 67/548/CEE e 1999/45/CE e che reca modifica al regolamento (CE) n. 1907/2006 (GU L 353 del 31.12.2008, pag. 1).

⁽²⁾ Direttiva 67/548/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1967, concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative relative alla classificazione, all'imballaggio e all'etichettatura delle sostanze pericolose (GU 196 del 16.8.1967, pag. 1).

⁽³⁾ Direttiva 1999/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 maggio 1999, concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri relative alla classificazione, all'imballaggio e all'etichettatura dei preparati pericolosi (GU L 200 del 30.7.1999, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

TITOLO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto e scopo

Scopo del presente regolamento è prevenire, ridurre, minimizzare nonché, nella misura del possibile, eliminare gli incidenti, le lesioni e altri effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente causati dal riciclaggio delle navi. Scopo del presente regolamento è rafforzare la sicurezza, la protezione della salute umana e la tutela dell'ambiente marino dell'Unione durante l'intero ciclo di vita della nave, in particolare al fine di assicurare che i rifiuti pericolosi provenienti da tale riciclaggio delle navi siano soggetti ad una gestione compatibile con l'ambiente.

Il presente regolamento stabilisce altresì le norme intese ad assicurare la corretta gestione dei materiali pericolosi a bordo delle navi.

Il presente regolamento si prefigge inoltre di facilitare la ratifica della convenzione internazionale di Hong Kong del 2009 per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente («convenzione di Hong Kong»).

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento, ad eccezione dell'articolo 12, si applica alle navi battenti bandiera di uno Stato membro.

L'articolo 12 si applica alle navi battenti bandiera di un paese terzo che fanno scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato membro.

2. Il presente regolamento non si applica a:

- a) navi da guerra, navi ausiliarie o altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, nel periodo considerato, esclusivamente per servizi statali non commerciali;
- b) navi di stazza lorda (GT) inferiore a 500;
- c) navi che nel corso della loro intera vita operano unicamente in acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione dello Stato membro di cui battono la bandiera.

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «nave», un'unità di qualsiasi tipo che opera o ha operato nell'ambiente marino, inclusi sommergibili, natanti, piattaforme galleggianti, piattaforme autoelevatrici, unità galleggianti di stoccaggio (Floating Storage Units — FSU) e unità galleggianti di produzione, stoccaggio e scarico (Floating Production Storage and Off-loading Units — FPSO), nonché unità private delle attrezzature o rimorchiate;
- 2) «nuova nave», una nave:
 - a) il cui contratto di costruzione è stipulato alla data o successivamente alla data di applicazione del presente regolamento;
 - b) in assenza di un contratto di costruzione, la cui chiglia è stata impostata, o che si trova a un equivalente stadio di costruzione, sei mesi dopo la data di applicazione del presente regolamento o successivamente a tale data; o
 - c) la cui consegna ha luogo trenta mesi dopo la data di applicazione del presente regolamento o successivamente a tale data;
- 3) «nave cisterna», una petroliera come definita all'allegato I della convenzione per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi («convenzione MARPOL») o una cisterna per il trasporto di sostanze liquide nocive (SLN) come definita all'allegato II di detta convenzione;
- 4) «materiali pericolosi», qualsiasi materiale o sostanza suscettibile di creare rischi per la salute umana e/o l'ambiente;
- 5) «rifiuti generati dall'attività», le acque reflue e i residui prodotti dalla normale attività delle navi soggetti ai requisiti della convenzione MARPOL;
- 6) «riciclaggio delle navi», l'attività di demolizione completa o parziale di una nave in un impianto di riciclaggio al fine di recuperare componenti e materiali da ritrattare, preparare per il riutilizzo o riutilizzare, garantendo nel contempo la gestione dei materiali pericolosi e di altro tipo, che comprende le operazioni connesse come lo stoccaggio e il trattamento di componenti e materiali sul sito, ma non il loro ulteriore trattamento o smaltimento in impianti separati;
- 7) «impianto di riciclaggio delle navi», un'area delimitata che è un cantiere o un impianto ubicato in uno Stato membro o in un paese terzo ed è utilizzata per il riciclaggio delle navi;
- 8) «impresa di riciclaggio delle navi», il proprietario dell'impianto di riciclaggio delle navi o qualsiasi altro organismo o persona che abbia assunto la responsabilità dell'esercizio dell'attività di riciclaggio della nave dal proprietario dell'impianto di riciclaggio della nave;

- 9) «amministrazione», un'autorità governativa designata da uno Stato membro come responsabile dei compiti attinenti alle navi battenti la sua bandiera o alle navi che operano sotto la sua autorità;
- 10) «organismo riconosciuto», un organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾;
- 11) «autorità competente», un'autorità governativa o autorità governative designate da uno Stato membro o da un paese terzo come responsabili degli impianti di riciclaggio delle navi, nell'ambito di una o più zone geografiche o di un settore di competenza, relativamente a tutte le operazioni nel territorio soggetto alla giurisdizione di detto Stato;
- 12) «stazza lorda», la stazza lorda (GT) calcolata conformemente alle norme in materia di stazzatura di cui all'allegato I della convenzione internazionale per la stazzatura delle navi del 1969 o di qualsiasi altra convenzione successiva;
- 13) «persona competente», una persona in possesso delle qualifiche e della formazione adeguate, nonché di conoscenze, di esperienza e di competenze sufficienti per eseguire il lavoro specifico;
- 14) «armatore», la persona fisica o giuridica registrata come proprietario della nave, inclusa la persona fisica o giuridica proprietaria della nave per un periodo limitato in attesa della sua vendita o consegna a un impianto di riciclaggio delle navi, oppure, in mancanza di immatricolazione, la persona fisica o giuridica proprietaria della nave o qualsiasi altro organismo o persona, come l'amministratore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbia assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dal proprietario della stessa, e la persona giuridica che gestisce una nave di proprietà dello Stato;
- 15) «nuova installazione», l'installazione di sistemi, attrezzature, isolamento o altro materiale su una nave dopo la data di applicazione del presente regolamento;
- 16) «piano di riciclaggio della nave», un piano elaborato dall'operatore dell'impianto di riciclaggio delle navi per ogni singola nave da riciclare sotto la sua responsabilità, tenendo conto delle linee guida e delle risoluzioni pertinenti dell'IMO;
- 17) «piano dell'impianto di riciclaggio delle navi», un piano predisposto dall'operatore dell'impianto di riciclaggio delle navi e adottato dal consiglio di amministrazione o dall'organo direttivo appropriato dell'impresa di riciclaggio delle navi, che descrive i processi e le procedure operativi correlati al riciclaggio delle navi presso l'impianto di riciclaggio delle navi e che riguarda in particolare la sicurezza e la formazione dei lavoratori, la protezione della salute umana e dell'ambiente, i ruoli e le responsabilità del personale, la preparazione e la capacità di reagire alle emergenze e i sistemi di monitoraggio, registrazione e notifica, alla luce delle linee guida e delle risoluzioni pertinenti dell'IMO;
- 18) «locale sicuro per l'ingresso», una zona che soddisfa tutti i seguenti criteri:
- il tenore di ossigeno dell'atmosfera e la concentrazione di vapori infiammabili rientrano nei limiti di sicurezza;
 - le concentrazioni di eventuali materiali tossici nell'atmosfera restano nei limiti consentiti;
 - eventuali residui o materiali associati ai lavori autorizzati dalla persona competente non danno luogo a un rilascio incontrollato di materiali tossici o a una concentrazione pericolosa di vapori infiammabili nelle condizioni atmosferiche esistenti, che restano conformi alle prescrizioni;
- 19) «locale sicuro per lavori a caldo», una zona in cui siano soddisfatti tutti i seguenti criteri:
- presenza di condizioni di sicurezza con riguardo ai rischi di esplosione, anche per l'assenza di gas, quando si usano apparecchi di saldatura ad arco elettrico o a gas, attrezzi da taglio o da combustione o altri tipi di fiamma libera, e in occasione di operazioni di riscaldamento, di smerigliatura o che possono generare scintille;
 - i criteri relativi al locale sicuro per l'ingresso previsti al punto 18 sono soddisfatti;
 - le condizioni atmosferiche esistenti non cambiano a seguito dei lavori a caldo;
 - tutti i locali contigui sono stati puliti, resi inerti o trattati in maniera sufficiente a impedire l'avvio o la propagazione di un incendio;
- 20) «dichiarazione di completamento», una dichiarazione rilasciata dall'operatore dell'impianto di riciclaggio della nave che conferma il completamento del riciclaggio della nave conformemente al presente regolamento;
- 21) «certificato di inventario», un certificato specifico per la nave, che è rilasciato alle navi battenti bandiera di uno Stato membro conformemente all'articolo 9 ed è integrato da un inventario dei materiali pericolosi conformemente all'articolo 5;
- 22) «certificato di idoneità al riciclaggio», un certificato specifico per la nave che è rilasciato alle navi battenti bandiera di uno Stato membro conformemente all'articolo 9, paragrafo 9, ed è integrato da un inventario dei materiali pericolosi conformemente all'articolo 5, paragrafo 7, e dal piano di riciclaggio della nave approvato conformemente all'articolo 7;

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 11).

23) «dichiarazione di conformità», un certificato specifico per la nave che è rilasciato alle navi battenti bandiera di un paese terzo ed è integrato da un inventario dei materiali pericolosi conformemente all'articolo 12;

24) «tonnellate di dislocamento a vuoto (LDT)», peso di una nave in tonnellate calcolato senza carico, carburante, olio lubrificante in cisterne di stoccaggio, acqua di zavorra, acqua dolce, acqua di alimentazione, scorte non utilizzate, passeggeri ed equipaggio con relativi effetti personali e che è costituito dalla somma del peso dello scafo, della struttura, dei macchinari, delle attrezzature e degli accessori della nave.

2. Ai fini dell'articolo 7, paragrafo 2, lettera d), e degli articoli 13, 15 e 16 si intende per:

a) «rifiuto», «rifiuto pericoloso», «trattamento» e «gestione dei rifiuti» lo stesso significato di cui all'articolo 3 della direttiva 2008/98/CE;

b) «ispezione del sito», un'ispezione dell'impianto di riciclaggio delle navi allo scopo di valutare se le condizioni nel sito siano conformi a quelle descritte da qualsiasi documento utile fornito;

c) «lavoratore», qualsiasi persona che svolge un'attività, su base regolare o temporanea, nell'ambito di un rapporto di lavoro, incluso il personale alle dipendenze di imprese appaltanti e subappaltanti;

d) «gestione compatibile con l'ambiente», l'adozione di tutte le misure possibili dirette a far sì che i rifiuti e i materiali pericolosi siano gestiti in modo da proteggere la salute umana e l'ambiente contro gli effetti negativi che possono derivare da tali materiali e rifiuti.

3. Ai fini del punto 13, paragrafo 1, una persona competente può essere un lavoratore che abbia ricevuto una formazione o un impiegato con mansioni di gestione in grado di riconoscere e valutare rischi e pericoli professionali, nonché l'esposizione dei dipendenti a materiali potenzialmente pericolosi o a condizioni non sicure in un impianto di riciclaggio delle navi e che sia in grado di indicare le misure di protezione e le precauzioni da prendere per eliminare o ridurre tali pericoli, rischi o tale esposizione.

Fatta salva la direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, l'autorità competente può definire criteri opportuni per la designazione di tali persone e può stabilire i compiti loro affidati.

⁽¹⁾ Direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 22).

TITOLO II

NAVI

Articolo 4

Controllo dei materiali pericolosi

L'installazione o l'uso dei materiali pericolosi di cui all'allegato I sulle navi è vietata o limitata come indicato nell'allegato I, fatti salvi altri requisiti previsti dal pertinente diritto dell'Unione che richieda misure ulteriori.

Articolo 5

Inventario dei materiali pericolosi

1. Ogni nuova nave tiene a bordo un inventario dei materiali pericolosi, che individua quanto meno i materiali pericolosi di cui all'allegato II, presenti nella struttura o nelle attrezzature della nave, la loro ubicazione e i quantitativi approssimativi.

2. Fatto salvo l'articolo 32, paragrafo 2, lettera b), le navi esistenti si conformano per quanto possibile al paragrafo 1.

Nel caso di navi destinate al riciclaggio, esse si conformano per quanto possibile al paragrafo 1 del presente articolo a decorrere dalla data di pubblicazione dell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi («elenco europeo») di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Fatto salvo l'articolo 32, paragrafo 2, lettera b), all'atto dell'elaborazione dell'inventario dei materiali pericolosi, sono individuati almeno i materiali pericolosi elencati nell'allegato I.

3. L'inventario dei materiali pericolosi:

a) è specifico per ciascuna nave;

b) prova che la nave rispetta divieti o restrizioni in materia di installazione o uso di materiali pericolosi conformemente all'articolo 4;

c) è compilato tenendo conto delle pertinenti linee guida dell'IMO;

d) è verificato dall'amministrazione o da un organismo riconosciuto da essa autorizzato.

4. Oltre al paragrafo 3, per le navi esistenti è predisposto un piano che illustri i controlli visivi o a campione eseguiti per elaborare l'inventario dei materiali pericolosi e tenendo conto delle pertinenti linee guida dell'IMO.

5. L'inventario dei materiali pericolosi è suddiviso in tre parti:

a) un elenco dei materiali pericolosi di cui agli allegati I e II, conformemente alle disposizioni dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, presenti nella struttura o nelle attrezzature della nave, con indicazione della loro ubicazione e dei quantitativi approssimativi (parte I);

b) un elenco dei rifiuti generati dall'attività presenti a bordo della nave (parte II);

c) un elenco delle scorte presenti a bordo della nave (parte III).

6. La parte I dell'inventario dei materiali pericolosi è opportunamente mantenuta e aggiornata durante l'intera vita operativa della nave, affinché riporti le nuove installazioni contenenti materiali pericolosi di cui all'allegato II e le pertinenti modifiche della struttura e delle attrezzature della nave.

7. Prima del riciclaggio e tenendo conto delle pertinenti linee guida dell'IMO, l'inventario dei materiali pericolosi include, oltre alla parte I debitamente mantenuta e aggiornata, la parte II per i rifiuti generati dall'attività e la parte III per le scorte ed è verificato dall'amministrazione o da un organismo riconosciuto da essa autorizzato.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 24 riguardo all'aggiornamento dell'elenco delle voci per l'inventario dei materiali pericolosi negli allegati I e II al fine di garantire che l'elenco comprenda quanto meno le sostanze elencate nelle appendici 1 e 2 della convenzione di Hong Kong.

La Commissione adotta un atto delegato distinto per ciascuna sostanza da aggiungere o rimuovere dagli allegati I o II.

Articolo 6

Requisiti generali per gli armatori

1. Quando preparano l'invio di una nave al riciclaggio, gli armatori:

- a) forniscono all'operatore dell'impianto di riciclaggio delle navi tutte le informazioni relative alla nave necessarie per elaborare il piano di riciclaggio della nave di cui all'articolo 7;
- b) notificano per iscritto all'amministrazione competente, entro un termine che deve essere stabilito da tale amministrazione, l'intenzione di riciclare la nave in uno o più impianti specifici di riciclaggio delle navi. La notifica comprende come minimo:
 - i) l'inventario dei materiali pericolosi; e
 - ii) tutte le informazioni relative alla nave fornite a norma della lettera a).

2. Gli armatori garantiscono che le navi destinate ad essere riciclate:

- a) siano riciclate unicamente negli impianti di riciclaggio delle navi inclusi nell'elenco europeo;
- b) nel periodo che precede l'ingresso della nave nell'impianto di riciclaggio, operino in modo da ridurre al minimo i quantitativi di residui di carico, oli combustibili restanti e rifiuti generati che restano a bordo;
- c) detengano un certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato dall'amministrazione o da un organismo riconosciuto da essa

autorizzato prima che inizi il riciclaggio della nave e previa ricezione del piano di riciclaggio della nave approvato conformemente all'articolo 7, paragrafo 3.

3. Gli armatori assicurano che le navi cisterna giungano all'impianto di riciclaggio delle navi con cisterne di carico e sale pompe in condizioni che ne permettano la certificazione come sicure per i lavori a caldo.

4. Gli armatori forniscono all'operatore dell'impianto di riciclaggio una copia del certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato conformemente all'articolo 9.

5. Gli armatori sono responsabili della nave e adottano disposizioni affinché tale nave continui a conformarsi ai requisiti dell'amministrazione dello Stato membro di cui la nave batte bandiera fino a quando l'operatore dell'impianto di riciclaggio delle navi accetta di assumersi la responsabilità della nave. L'operatore dell'impianto di riciclaggio delle navi può rifiutare di accettare la nave per il riciclaggio se non vi è una sostanziale corrispondenza tra la condizione della nave e le caratteristiche riportate nel certificato di inventario, anche qualora la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi non sia stata adeguatamente mantenuta e aggiornata, per rispecchiare le modifiche della struttura e delle attrezzature della nave. In tal caso, l'armatore conserva la responsabilità della nave e ne informa senza indugio l'amministrazione.

Articolo 7

Piano di riciclaggio della nave

1. Un piano di riciclaggio relativo alla nave è elaborato prima di qualsiasi operazione di riciclaggio della nave. Il piano di riciclaggio della nave tratta qualsiasi elemento specifico della nave non contemplato nel piano dell'impianto di riciclaggio delle navi o tale da richiedere in futuro procedure speciali.

2. Il piano di riciclaggio della nave:

- a) è elaborato dall'operatore dell'impianto di riciclaggio delle navi conformemente alle pertinenti disposizioni della convenzione di Hong Kong e tenendo conto delle pertinenti linee guida dell'IMO e delle informazioni relative alla nave fornite dall'armatore conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), in modo che il suo contenuto sia conforme alle informazioni che figurano nell'inventario dei materiali pericolosi;
- b) chiarisce se e in quale misura i lavori preparatori, quali il pretrattamento, l'individuazione di potenziali pericoli e l'eliminazione delle scorte, debbano svolgersi in un luogo diverso dall'impianto di riciclaggio delle navi indicato nel piano di riciclaggio della nave. Il piano di riciclaggio della nave dovrebbe includere l'indicazione del luogo in cui la nave sarà collocata durante le operazioni di riciclaggio e un piano conciso relativo all'arrivo e al collocamento sicuro della specifica nave da riciclare;

- c) include informazioni concernenti la definizione, il mantenimento e il controllo delle condizioni di sicurezza per l'ingresso e per i lavori a caldo per la nave in questione, tenendo conto di elementi quali la sua struttura, la sua configurazione e il suo carico precedente, nonché le altre informazioni necessarie sulle modalità di attuazione del piano di riciclaggio della nave;
- d) include informazioni sul tipo e sul quantitativo di materiali pericolosi e di rifiuti che saranno prodotti dal riciclaggio della nave di cui trattasi, inclusi i materiali e i rifiuti che figurano nell'inventario dei materiali pericolosi, e sulle relative modalità di gestione e di stoccaggio nell'impianto di riciclaggio delle navi e nei successivi impianti; e
- e) è predisposto separatamente, in linea di principio, per ciascun impianto di riciclaggio interessato, nel caso occorra fare ricorso a più di un impianto di riciclaggio, e identifica l'ordine di uso e le attività autorizzate che si svolgeranno in tali impianti.

3. Il piano di riciclaggio della nave è tacitamente o esplicitamente approvato dall'autorità competente conformemente ai requisiti dello Stato in cui è situato l'impianto di riciclaggio delle navi, se del caso.

L'approvazione esplicita è rilasciata quando l'autorità competente trasmette una notifica scritta della sua decisione sul piano di riciclaggio della nave all'operatore dell'impianto di riciclaggio delle navi, all'armatore e all'amministrazione.

L'approvazione tacita è presunta qualora l'autorità competente non notifichi all'operatore dell'impianto di riciclaggio delle navi, all'armatore e all'amministrazione alcuna obiezione scritta al piano di riciclaggio della nave entro un periodo di riesame stabilito conformemente ai requisiti dello Stato in cui è situato l'impianto di riciclaggio delle navi, se del caso, e notificato conformemente all'articolo 15, paragrafo 2, lettera b).

4. Gli Stati membri possono chiedere alla propria amministrazione di trasmettere all'autorità competente dello Stato in cui è situato l'impianto di riciclaggio delle navi le informazioni fornite dall'armatore a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), e i seguenti dettagli:

- i) la data in cui la nave è stata immatricolata nello Stato di cui la nave batte bandiera;
- ii) il numero di identificazione (numero IMO) della nave;
- iii) il numero di scafo sulle nuove navi;
- iv) il nome e il tipo della nave;
- v) il porto in cui la nave è immatricolata;
- vi) il nome e l'indirizzo dell'armatore nonché il numero di identificazione IMO del proprietario registrato;
- vii) il nome e l'indirizzo dell'impresa;

viii) il nome di ogni società di classificazione che abbia classificato la nave;

ix) le caratteristiche principali della nave [lunghezza fuori tutto (LOA), larghezza (fuori ossatura), altezza di costruzione, LDT, stazza lorda e netta, tipo e prestazioni del motore].

Articolo 8

Controlli

1. I controlli delle navi sono svolti da funzionari dell'amministrazione o di un organismo riconosciuto da essa autorizzato, tenendo conto delle pertinenti linee guida dell'IMO.

2. Qualora un'amministrazione si avvalga di organismi riconosciuti per lo svolgimento dei controlli, come indicato al paragrafo 1, essa autorizza quanto meno tali organismi riconosciuti a:

- esigere che una nave oggetto dei loro controlli si conformi al presente regolamento, e
- effettuare controlli a richiesta delle competenti autorità di uno Stato membro.

3. Le navi sono oggetto dei seguenti controlli:

- a) un controllo iniziale;
- b) un controllo di rinnovo;
- c) un controllo addizionale;
- d) un controllo finale.

4. Il controllo iniziale di una nuova nave è effettuato prima che la nave entri in servizio o prima che sia rilasciato il certificato di inventario. Il controllo iniziale delle navi esistenti è effettuato entro il 31 dicembre 2020. Il controllo verifica che la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi rispetti i requisiti del presente regolamento.

5. Il controllo di rinnovo è effettuato agli intervalli indicati dall'amministrazione, che non possono essere superiori a cinque anni. Il controllo di rinnovo verifica che la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi rispetti i requisiti del presente regolamento.

6. Il controllo addizionale, generale o parziale a seconda delle circostanze, è effettuato se richiesto dall'armatore dopo una modifica, una sostituzione o una riparazione significativa della struttura, delle dotazioni, degli apparati, degli impianti, delle sistemazioni e dei materiali, che abbia un'incidenza sull'inventario dei materiali pericolosi. Il controllo è tale da garantire che ogni modifica, sostituzione o riparazione significativa sia stata effettuata in modo che la nave continui a soddisfare i requisiti del presente regolamento e che la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi sia modificata secondo necessità.

7. Il controllo finale è effettuato prima che la nave sia ritirata dal servizio e prima dell'inizio del riciclaggio della nave.

Tale controllo verifica che:

- a) l'inventario dei materiali pericolosi rispetti i requisiti dell'articolo 5;
- b) il piano di riciclaggio della nave rifletta correttamente le informazioni contenute nell'inventario dei materiali pericolosi e rispetti i requisiti dell'articolo 7;
- c) l'impianto di riciclaggio delle navi in cui la nave deve essere riciclata sia inserito nell'elenco europeo.

8. Per le navi esistenti destinate al riciclaggio, il controllo iniziale e il controllo finale possono essere effettuati contemporaneamente.

Articolo 9

Rilascio e convalida dei certificati

1. A seguito dell'espletamento, con esito positivo, di un controllo iniziale o di rinnovo, l'amministrazione o un organismo riconosciuto da essa autorizzato rilascia un certificato di inventario. Tale certificato è completato con la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi di cui all'articolo 5, paragrafo 5, lettera a).

Quando il controllo iniziale e il controllo finale sono effettuati contemporaneamente come previsto all'articolo 8, paragrafo 8, è rilasciato solo il certificato di idoneità al riciclaggio di cui al paragrafo 9 del presente articolo.

La Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire il formato del certificato di inventario al fine di garantirne la coerenza con l'appendice 3 della convenzione di Hong Kong. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25 del presente regolamento.

2. Un certificato di inventario è convalidato, su richiesta dell'armatore, dall'amministrazione o da un organismo riconosciuto da essa autorizzato a seguito dell'espletamento, con esito positivo, di un controllo addizionale effettuato conformemente all'articolo 8, paragrafo 6.

3. Fatto salvo il paragrafo 4, l'amministrazione o un organismo riconosciuto da essa autorizzato rilascia o convalida, a seconda dei casi, un certificato di inventario, se il controllo di rinnovo è espletato con esito positivo:

- a) nel periodo di tre mesi precedente la data di scadenza del certificato di inventario esistente, e il nuovo certificato è valido dalla data di espletamento del controllo di rinnovo a una data non superiore a cinque anni dalla data di scadenza del certificato esistente;

b) dopo la data di scadenza del certificato di inventario esistente, e il nuovo certificato è valido dalla data di espletamento del controllo di rinnovo a una data non superiore a cinque anni dalla data di scadenza del certificato esistente;

- c) più di tre mesi prima della data di scadenza del certificato di inventario esistente, e il nuovo certificato è valido dalla data di espletamento del controllo di rinnovo a una data non superiore a cinque anni dalla data di espletamento del controllo di rinnovo.

4. Qualora un controllo di rinnovo sia stato espletato con esito positivo e un nuovo certificato di inventario non possa essere rilasciato o tenuto a bordo prima della data di scadenza del certificato esistente, l'amministrazione o l'organismo riconosciuto da essa autorizzato convalida il certificato esistente e tale certificato è accettato come valido per un ulteriore periodo non superiore a cinque mesi dalla data di scadenza.

5. Qualora un certificato di inventario sia rilasciato per un periodo inferiore a cinque anni, l'amministrazione o l'organismo riconosciuto da essa autorizzato può prorogare la validità del certificato esistente per un ulteriore periodo non superiore a cinque anni.

6. In circostanze speciali determinate dall'amministrazione, non è necessario che un nuovo certificato di inventario decorra dalla data di scadenza del certificato esistente come richiesto dal paragrafo 3, lettere a) e b) e dai paragrafi 7 e 8. In tali circostanze, il nuovo certificato è valido per un periodo non superiore a cinque anni dalla data di espletamento del controllo di rinnovo.

7. Qualora una nave non si trovi nel porto o ancoraggio in cui deve essere sottoposta a controllo alla scadenza del certificato di inventario, l'amministrazione può, qualora ciò appaia opportuno, prorogare la validità del certificato di inventario per un periodo non superiore a tre mesi per consentire alla nave di portare a termine il viaggio fino al porto in cui deve essere svolto il controllo. Qualunque proroga di tale tipo concessa è subordinata all'espletamento del controllo nel porto in questione prima della partenza della nave. Una nave cui è concessa una proroga, al suo arrivo nel porto in cui deve essere sottoposta a controllo, non è autorizzata in virtù di tale proroga a lasciare il porto senza aver ricevuto un nuovo certificato. Dopo l'espletamento del controllo di rinnovo, il nuovo certificato di inventario è valido per un periodo non superiore a cinque anni dalla data di scadenza del certificato esistente prima della concessione della proroga.

8. Un certificato di inventario rilasciato a una nave impegnata in viaggi brevi e non prorogato alle condizioni di cui al paragrafo 7 può essere prorogato dall'amministrazione per un periodo di grazia della durata massima di un mese dalla sua scadenza. Dopo l'espletamento del controllo di rinnovo, il nuovo certificato di inventario è valido per un periodo non superiore a cinque anni dalla data di scadenza del certificato esistente prima della concessione della proroga.

9. Dopo aver espletato, con esito positivo, un controllo finale conformemente all'articolo 8, paragrafo 7, l'amministrazione o un organismo riconosciuto da essa autorizzato rilascia un certificato di idoneità al riciclaggio. Tale certificato è completato dall'inventario dei materiali pericolosi e dal piano di riciclaggio della nave.

La Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire il formato del certificato di idoneità al riciclaggio al fine di garantirne la coerenza con l'appendice 4 della convenzione di Hong Kong. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25 del presente regolamento. Un certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato a seguito di un controllo finale conformemente al primo comma del presente paragrafo è accettato dagli altri Stati membri e da questi considerato altrettanto valido, ai fini del presente regolamento, di un certificato di idoneità al riciclaggio da essi rilasciato.

Articolo 10

Durata e validità dei certificati

1. Fatto salvo l'articolo 9, un certificato di inventario è rilasciato per un periodo stabilito dall'amministrazione, che non è superiore a cinque anni.

2. La validità di un certificato di inventario rilasciato o convalidato a norma dell'articolo 9 cessa nei seguenti casi:

a) se non vi è una sostanziale corrispondenza tra la condizione della nave e le caratteristiche riportate in tale certificato di inventario, anche qualora la parte I dell'inventario dei materiali pericolosi non sia stata adeguatamente mantenuta e aggiornata, per rispecchiare le modifiche alla struttura e alle attrezzature della nave, tenendo conto delle pertinenti linee guida dell'IMO;

b) se il controllo di rinnovo non è espletato entro gli intervalli indicati all'articolo 8, paragrafo 5.

3. Un certificato di idoneità al riciclaggio è rilasciato dall'amministrazione o da un organismo riconosciuto da essa autorizzato per un periodo non superiore a tre mesi.

4. La validità di un certificato di idoneità al riciclaggio rilasciato a norma dell'articolo 9, paragrafo 9, cessa se non vi è una sostanziale corrispondenza tra la condizione della nave e le caratteristiche riportate nel certificato di inventario.

5. In deroga al paragrafo 3, il certificato di idoneità al riciclaggio può essere prorogato dall'amministrazione o da un organismo riconosciuto da essa autorizzato per un unico tragitto, da un punto a un altro, avente come destinazione l'impianto di riciclaggio delle navi.

Articolo 11

Controllo da parte dello Stato di approdo

1. Gli Stati membri applicano alle navi disposizioni in materia di controllo conformemente al loro diritto nazionale, tenendo conto della direttiva 2009/16/CE. Alle condizioni di cui

al paragrafo 2, qualsiasi ispezione di questo tipo si limita a controllare la presenza a bordo di un certificato di inventario o di un certificato di idoneità al riciclaggio che, se valido, è ritenuto sufficiente per la convalida dell'ispezione.

2. Un'ispezione dettagliata può essere effettuata dalla pertinente autorità incaricata nello Stato di approdo delle attività di controllo, tenendo conto delle pertinenti linee guida dell'IMO, se una nave non è in possesso di un certificato valido o se sussistono fondati motivi per ritenere che:

a) la condizione della nave o delle sue attrezzature non corrisponde sostanzialmente alle caratteristiche riportate in tale certificato, alla parte I dell'inventario dei materiali pericolosi, o a entrambi; o

b) a bordo della nave non si applicano procedure per il mantenimento della parte I dell'inventario dei materiali pericolosi.

3. Una nave può essere diffidata, fermata, allontanata o esclusa dai porti o dai terminali offshore sotto la giurisdizione di uno Stato membro, qualora non presenti alle pertinenti autorità di tale Stato membro copia del certificato di inventario o del certificato di idoneità al riciclaggio, a seconda dei casi, e su richiesta di tali autorità, fatto salvo l'articolo 9. Lo Stato membro che intraprende una siffatta azione informa senza indugio l'amministrazione interessata. Il mancato aggiornamento dell'inventario dei materiali pericolosi non costituisce una mancanza passibile di fermo della nave, ma qualsiasi incoerenza nell'inventario dei materiali pericolosi è riferita all'amministrazione interessata ed è corretta entro l'ispezione successiva.

4. L'accesso a un porto o a un ancoraggio specifico può essere consentito dall'autorità competente di uno Stato membro in casi di forza maggiore o per motivi primari di sicurezza ovvero per diminuire o ridurre al minimo il rischio di inquinamento o per correggere carenze, a condizione che il proprietario, l'armatore o il comandante della nave abbiano messo in atto misure adeguate per garantire un accesso sicuro che soddisfi l'autorità competente di tale Stato membro.

Articolo 12

Requisiti per le navi battenti bandiera di un paese terzo

1. Alle condizioni di cui all'articolo 32, paragrafo 2, lettera b), le navi battenti bandiera di un paese terzo che fanno scalo in un porto o ancoraggio di uno Stato membro tengono a bordo un inventario dei materiali pericolosi conforme all'articolo 5, paragrafo 2.

Fatto salvo il primo comma, l'accesso a un porto o a un ancoraggio specifico può essere consentito dall'autorità competente di uno Stato membro in casi di forza maggiore o per motivi primari di sicurezza ovvero per diminuire o ridurre al minimo il rischio di inquinamento o per correggere carenze, a condizione che il proprietario, l'armatore o il comandante della nave abbiano messo in atto misure adeguate per garantire un accesso sicuro che soddisfi l'autorità competente di tale Stato membro.

2. L'installazione dei materiali pericolosi di cui all'allegato I sulle navi battenti bandiera di un paese terzo, durante la sosta in un porto o ancoraggio di uno Stato membro, è vietata o limitata come indicato nell'allegato I.

L'uso dei materiali pericolosi di cui all'allegato I sulle navi battenti bandiera di un paese terzo, durante la sosta in un porto o ancoraggio di uno Stato membro, è vietata o limitata come indicato nell'allegato I, fatte salve le esenzioni e le disposizioni transitorie applicabili a tali materiali a norma del diritto internazionale.

3. L'inventario dei materiali pericolosi è specifico per ciascuna nave, è compilato tenendo conto delle pertinenti linee guida dell'IMO e serve a precisare che la nave è conforme al paragrafo 2 del presente articolo. All'atto dell'elaborazione dell'inventario dei materiali pericolosi, sono individuati almeno i materiali pericolosi elencati nell'allegato I. Un piano che illustra i controlli visivi/a campione eseguiti per elaborare l'inventario dei materiali pericolosi è predisposto dalle navi battenti bandiera di un paese terzo, tenendo conto delle pertinenti linee guida dell'IMO.

4. L'inventario dei materiali pericolosi è opportunamente mantenuto e aggiornato durante l'intera vita utile della nave, affinché riporti le nuove installazioni contenenti materiali pericolosi di cui all'allegato II e le pertinenti modifiche sostanziali della struttura e delle attrezzature della nave, tenendo conto delle esenzioni e delle disposizioni transitorie applicabili a tali materiali a norma del diritto internazionale.

5. Una nave battente bandiera di un paese terzo può essere diffidata, fermata, allontanata o esclusa dai porti o dai terminali offshore sotto la giurisdizione di uno Stato membro, qualora non presenti alle pertinenti autorità di tale Stato membro copia della dichiarazione di conformità conformemente ai paragrafi 6 e 7, unitamente al certificato di inventario dei materiali pericolosi, a seconda dei casi e su richiesta di dette autorità. Lo Stato membro che intraprende una siffatta azione informa senza indugio le competenti autorità del paese terzo di cui la nave interessata batte bandiera. Il mancato aggiornamento dell'inventario dei materiali pericolosi non costituisce una mancanza passibile di fermo della nave, ma qualsiasi incoerenza nell'inventario dei materiali pericolosi è riferita alle competenti autorità del paese terzo di cui tale nave batte bandiera.

6. La dichiarazione di conformità è rilasciata previa verifica dell'inventario dei materiali pericolosi da parte delle competenti autorità del paese terzo di cui la nave batte bandiera o organismo da esse autorizzato, conformemente ai requisiti nazionali. La dichiarazione di conformità può essere elaborata sul modello dell'appendice 3 della convenzione di Hong Kong.

7. La dichiarazione di conformità e l'inventario dei materiali pericolosi sono redatti in una delle lingue ufficiali delle competenti autorità del paese terzo di cui la nave batte bandiera e, qualora la lingua usata non sia l'inglese, il francese o lo spagnolo, il testo include una traduzione in una di tali lingue.

8. Alle condizioni di cui all'articolo 32, paragrafo 2, lettera b), le navi battenti bandiera di un paese terzo che presentano domanda di immatricolazione sotto la bandiera di uno Stato membro assicurano che un inventario dei materiali pericolosi, come previsto all'articolo 5, paragrafo 2, sia tenuto a bordo o messo a punto entro sei mesi dall'immatricolazione sotto la bandiera di tale Stato membro o, se precedente, durante eventuali ispezioni successive a norma dell'articolo 8, paragrafo 3.

TITOLO III

IMPIANTI DI RICICLAGGIO DELLE NAVI

Articolo 13

Requisiti necessari per gli impianti di riciclaggio delle navi da inserire nell'elenco europeo

1. Per essere inserito nell'elenco europeo, un impianto di riciclaggio delle navi soddisfa i seguenti requisiti, conformemente alle pertinenti disposizioni della convenzione di Hong Kong e tenendo conto delle pertinenti linee guida dell'IMO, dell'OIL, della convenzione di Basilea e della convenzione di Stoccolma sugli inquinanti organici persistenti e di altri orientamenti internazionali:

- a) ha ottenuto dalle autorità nazionali competenti l'autorizzazione a svolgere attività di riciclaggio delle navi;
- b) è progettato, costruito e gestito in modo sicuro e compatibile con l'ambiente;
- c) opera con strutture edificate;
- d) prevede sistemi, procedure e tecniche di gestione e di monitoraggio che hanno lo scopo di prevenire, ridurre, minimizzare nonché, nella misura del possibile, eliminare:
 - i) i rischi per la salute dei lavoratori interessati e di coloro che vivono in prossimità dell'impianto di riciclaggio delle navi; e
 - ii) gli effetti negativi sull'ambiente dovuti al riciclaggio delle navi;
- e) predisporre un piano dell'impianto di riciclaggio delle navi;

- f) previene gli effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente, dimostrando inoltre di poter controllare eventuali rilasci, in particolare nelle zone intercotidali;
- g) assicura che la gestione e lo stoccaggio dei materiali e dei rifiuti pericolosi siano sicuri e compatibili con l'ambiente, garantendo tra l'altro:
- i) il contenimento di tutti i materiali pericolosi presenti a bordo durante l'intero processo di riciclaggio della nave, al fine di evitare qualsiasi rilascio di detti materiali nell'ambiente, 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;
 - ii) che tutti i rifiuti generati dall'attività di riciclaggio della nave e i relativi quantitativi siano documentati e siano trasferiti unicamente ai centri di gestione dei rifiuti, inclusi gli impianti di riciclaggio dei rifiuti, autorizzati a procedere al loro trattamento in condizioni che non presentino pericoli per la salute umana e siano compatibili con l'ambiente;
- h) elabora e conserva un piano che assicuri la preparazione e la capacità di reagire alle emergenze; assicura 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;
- i) garantisce la sicurezza e la formazione dei lavoratori, anche prevedendo l'uso di attrezzature per la protezione personale nelle operazioni che lo richiedono;
- j) registra incidenti, infortuni e malattie professionali nonché effetti cronici e, ove richiesto dalle autorità nazionali competenti, segnala eventuali incidenti, infortuni, malattie professionali o effetti cronici che causano, o possono causare, rischi per la sicurezza dei dipendenti, per la salute umana e per l'ambiente;
- k) si impegna a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 2.

2. L'operatore di un impianto di riciclaggio delle navi:

- a) invia il piano di riciclaggio della nave, una volta approvato conformemente all'articolo 7, paragrafo 3, all'armatore e all'amministrazione o ad un organismo riconosciuto da essa autorizzato;
- b) notifica all'amministrazione che l'impianto di riciclaggio delle navi è pronto sotto tutti gli aspetti a iniziare il riciclaggio della nave;
- c) dopo aver completato, conformemente al presente regolamento, il riciclaggio totale o parziale di una nave, trasmette all'amministrazione che ha rilasciato il certificato di idoneità al riciclaggio, entro quattordici giorni dalla data del riciclaggio totale o parziale conformemente al piano di riciclaggio

della nave, una dichiarazione di completamento del riciclaggio della nave. La dichiarazione di completamento contiene una relazione relativa agli incidenti e agli infortuni che risultano nocivi per la salute umana e/o l'ambiente, se del caso.

3. La Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire il formato:

- a) della notifica prevista al paragrafo 2, lettera b), del presente articolo per garantirne la coerenza con l'appendice 6 della convenzione di Hong Kong; e
- b) della dichiarazione prevista al paragrafo 2, lettera c), del presente articolo per garantirne la coerenza con l'appendice 7 della convenzione di Hong Kong.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25 del presente regolamento.

Articolo 14

Autorizzazione di impianti di riciclaggio delle navi situati in uno Stato membro

1. Fatte salve altre pertinenti disposizioni del diritto dell'Unione, le autorità competenti autorizzano gli impianti di riciclaggio situati nel loro territorio che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 13 a procedere al riciclaggio delle navi. Tale autorizzazione può essere accordata ai rispettivi impianti di riciclaggio delle navi per un periodo massimo di cinque anni e rinnovata di conseguenza.

A condizione che i requisiti del presente regolamento siano rispettati, l'autorizzazione rilasciata a norma di altre pertinenti disposizioni del diritto nazionale o dell'Unione può essere combinata con l'autorizzazione a norma del presente articolo in un'unica autorizzazione, qualora tale formato permetta di evitare una duplicazione inutile delle informazioni e dei lavori effettuati dall'operatore dell'impianto di riciclaggio delle navi o dall'impresa di riciclaggio delle navi o dall'autorità competente. In tali casi, l'autorizzazione può essere prorogata conformemente al regime di autorizzazione di cui al primo comma, per un periodo massimo di cinque anni.

2. Gli Stati membri istituiscono e aggiornano un elenco degli impianti di riciclaggio delle navi da essi autorizzati conformemente al paragrafo 1.

3. L'elenco di cui al paragrafo 2 è comunicato alla Commissione senza indugio ed entro il 31 marzo 2015.

4. Qualora un impianto di riciclaggio delle navi non soddisfi più i requisiti stabiliti all'articolo 13, lo Stato membro in cui è situato tale impianto di riciclaggio delle navi sospende o revoca l'autorizzazione ad esso concessa o chiede all'impresa di riciclaggio delle navi interessata di intraprendere azioni correttive e ne informa senza indugio la Commissione.

5. Se un impianto di riciclaggio delle navi è stato autorizzato conformemente al paragrafo 1, lo Stato membro interessato ne informa senza indugio la Commissione.

*Articolo 15***Impianti di riciclaggio delle navi situati in un paese terzo**

1. Un'impresa di riciclaggio delle navi proprietaria di un impianto di riciclaggio delle navi situato in un paese terzo e che intenda riciclare navi battenti bandiera di uno Stato membro presenta una richiesta alla Commissione di inserire tale impianto di riciclaggio delle navi nell'elenco europeo.

2. La richiesta di cui al paragrafo 1 è corredata dei documenti giustificativi attestanti che l'impianto di riciclaggio delle navi in questione soddisfa i requisiti di cui all'articolo 13 per effettuare operazioni di riciclaggio delle navi ed essere inserito nell'elenco europeo conformemente all'articolo 16.

In particolare, l'impresa di riciclaggio delle navi:

- a) indica gli estremi del permesso, della licenza o dell'autorizzazione rilasciati dalle autorità nazionali competenti per condurre operazioni di riciclaggio delle navi e, ove pertinente, gli estremi del permesso, della licenza o dell'autorizzazione rilasciati dalle autorità competenti a tutte le sue imprese appaltanti e subappaltanti che partecipano direttamente al processo di riciclaggio delle navi, e specificare tutte le informazioni di cui all'articolo 16, paragrafo 2;
- b) indica se il piano di riciclaggio della nave sarà approvato dall'autorità competente mediante procedura tacita o esplicita, specificando il periodo di riesame relativo all'approvazione tacita, conformemente ai requisiti nazionali, ove applicabile;
- c) conferma che accetterà per il riciclaggio unicamente una nave battente bandiera di uno Stato membro conformemente al presente regolamento;
- d) dimostra che l'impianto di riciclaggio delle navi è in grado di definire, mantenere e controllare le condizioni di sicurezza per l'ingresso e per i lavori a caldo durante l'intero processo di riciclaggio della nave;
- e) allega una mappa con la delimitazione dell'impianto di riciclaggio delle navi e la localizzazione delle operazioni di riciclaggio delle navi al suo interno;
- f) per ogni materiale pericoloso di cui all'allegato I e per gli altri materiali pericolosi che potrebbero essere presenti nella struttura della nave, precisa:
 - i) se l'impianto di riciclaggio delle navi è autorizzato a rimuovere i materiali pericolosi. Qualora sia autorizzato, il pertinente personale autorizzato a procedere alla rimozione è identificato ed è fornita la prova della sua competenza;
 - ii) quale processo di gestione dei rifiuti sarà applicato all'interno o all'esterno dell'impianto di riciclaggio delle navi, come incenerimento, smaltimento in discarica o un altro metodo di trattamento dei rifiuti, il nome e l'indirizzo del centro di trattamento dei rifiuti, se diverso da quello

dell'impianto di riciclaggio delle navi, e deve provare che il processo utilizzato sarà attuato senza pericoli per la salute umana e secondo modalità compatibili con l'ambiente;

- g) conferma che l'impresa ha adottato un piano dell'impianto di riciclaggio delle navi, tenendo conto delle pertinenti linee guida dell'IMO;
- h) fornisce le informazioni necessarie per identificare l'impianto di riciclaggio delle navi.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione per specificare il formato delle informazioni richieste per identificare l'impianto di riciclaggio delle navi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25.

4. Per essere inserito nell'elenco europeo, la conformità degli impianti di riciclaggio delle navi situati nei paesi terzi ai requisiti di cui all'articolo 13 è certificata a seguito di un'ispezione del sito da parte di un verificatore indipendente con adeguate qualifiche. La certificazione è trasmessa alla Commissione dall'impresa di riciclaggio delle navi al momento della presentazione della richiesta di inserimento nell'elenco europeo e successivamente ogni cinque anni, al momento del rinnovo dell'inserimento nell'elenco europeo. L'inserimento iniziale nell'elenco e il relativo rinnovo sono integrati da un riesame intermedio volto a confermare la conformità ai requisiti di cui all'articolo 13.

Presentando una richiesta di inserimento nell'elenco europeo, le imprese di riciclaggio delle navi accettano eventuali ispezioni del sito dell'impianto di riciclaggio delle navi effettuate, prima o dopo il loro inserimento nell'elenco europeo, dalla Commissione o da agenti che agiscono per suo conto, al fine di verificare la conformità ai requisiti di cui all'articolo 13. Il verificatore indipendente, la Commissione o gli agenti che agiscono per suo conto cooperano con le competenti autorità del paese terzo in cui è situato l'impianto di riciclaggio delle navi ai fini dell'effettuazione di tali ispezioni del sito.

La Commissione può predisporre note tecniche orientative allo scopo di agevolare la certificazione.

5. Ai fini dell'articolo 13, si può assumere che l'operazione di recupero o smaltimento dei rifiuti in questione sia effettuata secondo modalità compatibili con l'ambiente soltanto a condizione che l'impresa di riciclaggio delle navi possa dimostrare che il centro di gestione dei rifiuti che riceve i rifiuti opererà conformemente a norme sostanzialmente equivalenti, in materia di tutela della salute umana e dell'ambiente, alle pertinenti norme internazionali e dell'Unione.

6. L'impresa di riciclaggio delle navi fornisce senza indugio elementi di prova aggiornati, in caso di eventuali variazioni rispetto alle informazioni fornite alla Commissione e, in ogni caso, tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo quinquennale di inserimento nell'elenco europeo, dichiara che:

- a) gli elementi di prova che ha fornito sono completi e aggiornati;
- b) l'impianto di riciclaggio delle navi resta e resterà conforme ai requisiti di cui all'articolo 13.
- b) eliminare dall'elenco europeo un impianto di riciclaggio delle navi qualora:
 - i) l'impianto di riciclaggio delle navi non sia più conforme ai requisiti di cui all'articolo 13; o
 - ii) gli elementi di prova aggiornati non siano forniti almeno tre mesi prima della scadenza del periodo quinquennale di cui al paragrafo 3 del presente articolo.

Articolo 16

Istituzione e aggiornamento dell'elenco europeo

1. La Commissione adotta atti di esecuzione per istituire un elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi che:

- a) sono situati nell'Unione e sono stati notificati dagli Stati membri conformemente all'articolo 14, paragrafo 3;
- b) sono situati in un paese terzo e il cui inserimento è basato su una valutazione delle informazioni e dei documenti giustificativi trasmessi o raccolti conformemente all'articolo 15.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25.

2. L'elenco europeo è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e sul sito web della Commissione entro il 31 dicembre 2016. Esso è diviso in due sottoelenchi che indicano gli impianti di riciclaggio delle navi situati in uno Stato membro e gli impianti di riciclaggio delle navi situati in un paese terzo.

L'elenco europeo comprende tutte le seguenti informazioni sull'impianto di riciclaggio delle navi:

- a) il metodo di riciclaggio;
- b) il tipo e le dimensioni delle navi che possono essere riciclate;
- c) eventuali restrizioni e condizioni per il funzionamento dell'impianto di riciclaggio delle navi, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi;
- d) dettagli sulla procedura esplicita o tacita di cui all'articolo 7, paragrafo 3, per l'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte dell'autorità competente;
- e) il volume annuo massimo di riciclaggio delle navi.

3. L'elenco europeo indica la data di scadenza dell'inserimento dell'impianto di riciclaggio delle navi. Un inserimento è valido per un periodo massimo di cinque anni ed è rinnovabile.

4. La Commissione adotta atti di esecuzione per aggiornare regolarmente l'elenco europeo per:

- a) inserire nell'elenco europeo un impianto di riciclaggio delle navi qualora:
 - i) sia stato autorizzato conformemente all'articolo 14; o
 - ii) il suo inserimento nell'elenco europeo sia deciso conformemente al paragrafo 1, lettera b), del presente articolo;

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 25.

5. Per l'istituzione e l'aggiornamento dell'elenco europeo, la Commissione agisce conformemente ai principi sanciti dai trattati e agli obblighi internazionali dell'Unione.

6. Gli Stati membri comunicano alla Commissione tutte le informazioni che possono essere utili ai fini dell'aggiornamento dell'elenco europeo. La Commissione trasmette tutte le informazioni pertinenti agli altri Stati membri.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE GENERALI

Articolo 17

Lingua

1. Il piano di riciclaggio della nave di cui all'articolo 7 è elaborato in una lingua accettata dallo Stato che autorizza l'impianto di riciclaggio delle navi. Se la lingua utilizzata non è l'inglese, il francese o lo spagnolo, il piano di riciclaggio della nave è tradotto in una di queste lingue, salvo nel caso in cui l'amministrazione non lo consideri superfluo.

2. Il certificato di inventario e il certificato di idoneità al riciclaggio rilasciati conformemente all'articolo 9 sono redatti in una delle lingue ufficiali dell'amministrazione che li ha rilasciati. Qualora la lingua utilizzata non sia l'inglese, il francese o lo spagnolo, il testo comprende una traduzione in una di tali lingue.

Articolo 18

Designazione delle autorità competenti e delle amministrazioni

1. Gli Stati membri designano le autorità competenti e le amministrazioni responsabili dell'applicazione del presente regolamento e ne informano la Commissione. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione qualsiasi cambiamento di tali informazioni.

2. La Commissione pubblica sul suo sito web gli elenchi delle autorità competenti e delle amministrazioni designate ed aggiorna tali elenchi, ove opportuno.

*Articolo 19***Designazione delle persone di contatto**

1. Gli Stati membri e la Commissione designano ciascuno una o più persone di contatto incaricate di informare o consigliare le persone fisiche o giuridiche che desiderano informazioni. La persona di contatto della Commissione trasmette alle persone di contatto degli Stati membri eventuali quesiti ricevuti che interessano questi ultimi e viceversa.

2. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'avvenuta designazione delle persone di contatto. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione qualsiasi cambiamento di tali informazioni.

3. La Commissione pubblica sul suo sito web gli elenchi delle persone di contatto designate ed aggiorna tali elenchi, ove opportuno.

*Articolo 20***Riunione delle persone di contatto**

La Commissione, su richiesta degli Stati membri o qualora lo ritenga opportuno, organizza periodicamente delle riunioni delle persone di contatto per discutere questioni sollevate con riguardo all'attuazione del presente regolamento. Le parti interessate sono invitate a partecipare a tali riunioni o a parti di esse, se tutti gli Stati membri e la Commissione concordano sull'opportunità di tale partecipazione.

TITOLO V

COMUNICAZIONE DI INFORMAZIONI ED ESECUZIONE*Articolo 21***Relazioni degli Stati membri**

1. Ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione una relazione contenente:

- a) un elenco delle navi battenti la sua bandiera a cui è stato rilasciato un certificato di idoneità al riciclaggio e il nome dell'impianto di riciclaggio delle navi e la relativa ubicazione, quali risultano dal certificato di idoneità al riciclaggio;
- b) un elenco delle navi battenti la sua bandiera per le quali hanno ricevuto una dichiarazione di completamento;
- c) informazioni relative al riciclaggio illegale delle navi, alle sanzioni e al seguito che vi è stato dato da detto Stato membro.

2. Ogni tre anni, gli Stati membri trasmettono per via elettronica la relazione alla Commissione entro nove mesi dalla fine del periodo di tre anni da essa contemplato.

La prima relazione elettronica contempla il periodo compreso tra la data di applicazione del presente regolamento e la fine del primo periodo regolare di riferimento di tre anni specificato all'articolo 5 della direttiva 91/692/CEE del Consiglio⁽¹⁾, che cade dopo la data di inizio del primo periodo di riferimento.

⁽¹⁾ Direttiva 91/692/CEE del Consiglio, del 23 dicembre 1991, per la standardizzazione e la razionalizzazione delle relazioni relative all'attuazione di talune direttive concernenti l'ambiente (GU L 377 del 31.12.1991, pag. 48).

La Commissione pubblica una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro nove mesi dalla ricezione delle relazioni degli Stati membri.

3. La Commissione inserisce tali informazioni in una banca dati elettronica permanentemente accessibile al pubblico.

*Articolo 22***Esecuzione negli Stati membri**

1. Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive.

2. Gli Stati membri collaborano, a livello bilaterale o multilaterale, al fine di facilitare la prevenzione e l'individuazione di possibili elusioni e violazioni del presente regolamento.

3. Gli Stati membri designano tra i membri del loro personale in servizio permanente i funzionari cui sono affidati i compiti di collaborazione di cui al paragrafo 2. Tali informazioni sono inviate alla Commissione, che trasmette un elenco ricapitolativo ai funzionari interessati.

4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le disposizioni del diritto nazionale relative all'esecuzione del presente regolamento e le sanzioni applicabili.

*Articolo 23***Richiesta di intervento**

1. Le persone fisiche o giuridiche interessate o che possono essere interessate da una violazione dell'articolo 13, in combinato disposto con l'articolo 15 e l'articolo 16, paragrafo 1, lettera b), del presente regolamento o che abbiano un interesse sufficiente nel processo decisionale in materia di ambiente relativo alla violazione dell'articolo 13, in combinato disposto con l'articolo 15 e l'articolo 16, paragrafo 1, lettera b), del presente regolamento, sono legittimate a chiedere alla Commissione di intervenire a norma del presente regolamento in relazione a tale violazione o a una minaccia imminente della stessa.

L'interesse delle organizzazioni non governative che promuovono la tutela dell'ambiente e che soddisfano i requisiti stabiliti all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁾ è considerato sufficiente ai fini del primo comma.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, sull'applicazione alle istituzioni e agli organi comunitari delle disposizioni della convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (GU L 264 del 25.9.2006, pag. 13).

2. La richiesta di intervento è corredata dei dati e delle informazioni pertinenti a sostegno di tale richiesta.

3. Qualora una richiesta di intervento e le informazioni e i dati ad essa allegati indichino in maniera plausibile che si è verificata una violazione dell'articolo 13, in combinato disposto con l'articolo 15 e l'articolo 16, paragrafo 1, lettera b), o che esiste una minaccia imminente di tale violazione, la Commissione tiene conto di tali richieste di intervento e informazioni e dati. In tali circostanze, la Commissione dà all'impianto di riciclaggio delle navi interessato la possibilità di presentare le proprie osservazioni riguardo alla richiesta di intervento e alle informazioni e ai dati allegati.

4. La Commissione informa, senza indugio e conformemente alle pertinenti disposizioni del diritto dell'Unione, le persone che hanno presentato una richiesta a norma del paragrafo 1 della sua decisione di accogliere o respingere la richiesta di intervento e indica i motivi della decisione.

TITOLO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 24

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 8, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 30 dicembre 2013. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 8, può essere revocata in qualunque momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 8, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 25

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 26

Disposizione transitoria

A decorrere dalla data di pubblicazione dell'elenco europeo, gli Stati membri, prima della data di applicazione del presente regolamento, possono autorizzare il riciclaggio delle navi in impianti di riciclaggio delle navi iscritti nell'elenco europeo. In tal caso, il regolamento (CE) n. 1013/2006 non si applica.

Articolo 27

Modifica del regolamento (CE) n. 1013/2006

All'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1013/2006, è aggiunto il punto seguente:

- «i) le navi battenti bandiera di uno Stato membro che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

(*) 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 (GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1).»

Articolo 28

Modifica della direttiva 2009/16/CE

Nell'allegato IV è aggiunto il punto seguente:

- «49. Certificato relativo all'inventario dei materiali pericolosi o dichiarazione di conformità a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

(*) 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 (GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1).»

Articolo 29

Incentivo finanziario

Entro il 31 dicembre 2016, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla possibilità di istituire uno strumento finanziario atto ad agevolare il riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, corredandola, se del caso, di una proposta legislativa.

Articolo 30

Revisione

1. La Commissione valuta quali violazioni del presente regolamento debbano rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva 2008/99/CE al fine di conseguire l'equivalenza delle disposizioni relative alle violazioni previste dal presente regolamento e dal regolamento (CE) n. 1013/2006. Entro il 31 dicembre 2014, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui suoi risultati, corredandola, se del caso, di una proposta legislativa.

2. La Commissione riesamina il presente regolamento al più tardi diciotto mesi prima della data di entrata in vigore della convenzione di Hong Kong e nel contempo presenta, se del caso, appropriate proposte legislative a tal fine. Detto riesame prende in considerazione l'eventuale inserimento degli impianti di riciclaggio delle navi autorizzati dalla convenzione di Hong Kong nell'elenco europeo, al fine di evitare la duplicazione dei lavori e degli oneri amministrativi.

3. La Commissione riesamina periodicamente il presente regolamento e, se del caso, presenta tempestive proposte per far fronte agli sviluppi relativi alle convenzioni internazionali, inclusa la convenzione di Basilea, ove necessario.

4. Nonostante il paragrafo 2, la Commissione, entro cinque anni dalla data di applicazione del presente regolamento, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento, corredata, se del caso, di proposte legislative intese a garantire che i suoi obiettivi siano conseguiti e il suo impatto sia assicurato e giustificato.

Articolo 31

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 20 novembre 2013

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Articolo 32

Applicazione

1. Il presente regolamento si applica a decorrere dalla prima delle due date seguenti, ma non prima del 31 dicembre 2015:

a) sei mesi dalla data in cui il volume annuo massimo combinato di riciclaggio delle navi degli impianti di riciclaggio delle navi iscritti nell'elenco europeo rappresenta almeno 2,5 milioni di tonnellate di dislocamento a vuoto (LDT). Il volume annuo di riciclaggio delle navi di un impianto di riciclaggio delle navi è calcolato sommando il peso espresso in LDT delle navi che sono state riciclate in un dato anno in tale impianto. Il volume annuo massimo di riciclaggio delle navi è determinato selezionando il valore più elevato registrato nei dieci anni precedenti per ciascun impianto di riciclaggio delle navi o, nel caso di un impianto di riciclaggio delle navi autorizzato di recente, il valore annuo più elevato conseguito in tale impianto; o

b) il 31 dicembre 2018.

2. Tuttavia, con riguardo alle disposizioni seguenti si applicano le seguenti date di applicazione:

a) l'articolo 2, l'articolo 5, paragrafo 2, secondo comma, gli articoli 13, 14, 15, 16, 25 e 26 a decorrere dal 31 dicembre 2014;

b) l'articolo 5, paragrafo 2, primo e terzo comma, e l'articolo 12, paragrafi 1 e 8, a decorrere dal 31 dicembre 2020.

3. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* un avviso concernente la data di applicazione del presente regolamento quando le condizioni di cui al paragrafo 1, lettera a), sono state soddisfatte.

4. Uno Stato membro che abbia chiuso il registro navale nazionale o, in un periodo di tre anni, non abbia immatricolato alcuna nave sotto la sua bandiera, può derogare, a condizione che nessuna nave sia immatricolata sotto la sua bandiera, alle disposizioni del presente regolamento, ad eccezione degli articoli 4, 5, 11, 12, 13, 14, dell'articolo 16, paragrafo 6, e degli articoli 18, 19, 20, 21 e 22. Uno Stato membro che intenda avvalersi di tale deroga lo notifica alla Commissione al più tardi alla data di applicazione del presente regolamento. Ogni eventuale cambiamento successivo è parimenti comunicato alla Commissione.

Per il Consiglio

Il presidente

V. LEŠKEVIČIUS

ALLEGATO I

CONTROLLO DEI MATERIALI PERICOLOSI

Materiali pericolosi	Definizioni	Misure di controllo
Amianto	Materiali contenenti amianto	Per tutte le navi è vietata la nuova installazione di materiali contenenti amianto.
Sostanze che riducono lo strato di ozono	<p>Sostanze controllate, quali definite all'articolo 1, paragrafo 4, del protocollo di Montreal del 1987 relativo a sostanze che riducono lo strato di ozono, elencate negli allegati A, B, C o E di tale protocollo in vigore alla data di applicazione o di interpretazione del presente allegato.</p> <p>Tra le sostanze che riducono lo strato di ozono e che possono essere trovate a bordo delle navi figurano, tra l'altro:</p> <p>halon 1211 bromoclorodifluorometano halon 1301 bromotrifluorometano halon 2402; 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetano (detto anche halon 114B2); CFC-11 triclorofluorometano CFC-12 diclorodifluorometano CFC-113 1,1,2-tricloro-1,2,2-trifluoroetano CFC-114 1,2-dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano CFC-115 cloropentafluoroetano HCFC-22 clorodifluorometano</p>	I nuovi impianti contenenti sostanze che riducono lo strato di ozono sono vietati su tutte le navi.
Bifenili policlorurati (PCB)	Per «bifenili policlorurati» si intendono i composti aromatici strutturati in modo tale che gli atomi di idrogeno della molecola di bifenile (due anelli benzenici legati da un unico legame carbonio-carbonio) possono essere sostituiti da un numero di atomi di cloro da uno a dieci.	Per tutte le navi è vietata la nuova installazione di materiali contenenti bifenili policlorurati.
Acido perfluorottano solfonato (PFOS) ⁽¹⁾	Per «acido perfluorottano solfonato (PFOS)» si intendono l'acido perfluorottano solfonato e i suoi derivati.	I nuovi impianti contenenti acido perfluorottano solfonato e suoi derivati sono vietati a norma del regolamento (CE) n. 850/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ .
Composti e sistemi antivegetativi	Composti e sistemi antivegetativi regolamentati dall'allegato I della convenzione internazionale del 2001 sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi («convenzione AFS») in vigore alla data di applicazione o di interpretazione del presente allegato.	1. Nessuna nave può applicare sistemi antivegetativi contenenti composti organostannici come biocidi o qualunque altro sistema antivegetativo, la cui applicazione o il cui uso siano vietati dalla convenzione AFS.

Materiali pericolosi	Definizioni	Misure di controllo
		2. Nessuna nave nuova o nuovo impianto sulle navi può applicare o utilizzare composti o sistemi antivegetativi in maniera incompatibile con la convenzione AFS.

⁽¹⁾ Non applicabile per le navi battenti bandiera di un paese terzo.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 850/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativo agli inquinanti organici persistenti e che modifica la direttiva 79/117/CEE (GU L 158 del 30.4.2004, pag. 7).

*ALLEGATO II***ELENCO DEGLI ELEMENTI DA INSERIRE NELL'INVENTARIO DEI MATERIALI PERICOLOSI**

1. Qualsiasi materiale pericoloso elencato nell'allegato I
 2. Cadmio e composti del cadmio
 3. Cromo esavalente e composti esavalenti di cromo
 4. Piombo e composti di piombo
 5. Mercurio e composti del mercurio
 6. Difenile polibromurato (PBB)
 7. Eteri di difenile polibromurato (PBDE)
 8. Naftaleni policlorurati (oltre 3 atomi di cloro)
 9. Sostanze radioattive
 10. Alcune paraffine clorurate a catena corta (alcani, C10-C13, cloro)
 11. Ritardanti di fiamma bromurati (HBCDD)
-