



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 12 novembre 2013
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2012/0055 (COD)**

**15517/13
ADD 1 REV 1**

**CODEC 2415
ENV 993
MAR 164
TRANS 551
COMAR 31**

NOTA PUNTO "I/A"

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE (prima lettura) - Adozione dell'atto legislativo (AL+ D) = Dichiarazioni

Dichiarazione di Bulgaria, Cipro e Malta

Gli Stati membri summenzionati riconoscono che il riciclaggio delle navi comporta sfide ambientali significative, che occorre affrontare.

Non possiamo tuttavia concordare sul fatto che un approccio regionale sia la via più appropriata da seguire. Tenuto conto della natura intrinsecamente globale del settore navale e del diritto degli armatori di cambiare la bandiera delle loro navi, sarebbe stato preferibile collegare la data di applicazione del regolamento in causa alla data di entrata in vigore della convenzione di Hong Kong.

Inoltre, la soglia di 2,5 milioni di tonnellate di dislocamento a vuoto di cui all'articolo 32 è troppo bassa e non fornisce pertanto garanzie quanto alla possibilità reale di ottemperare al regolamento non appena sarà applicato.

Dichiarazione di Cipro

Cipro si rammarica per il fatto che l'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento non sia stato formulato in modo più esplicito per quanto riguarda l'applicazione del principio di uguaglianza nel diritto dell'Unione, e in particolare al fine di prevedere un accesso non discriminatorio agli impianti di riciclaggio per le navi che battono la bandiera di qualsiasi Stato membro dell'UE.

Cipro ritiene che l'assenza di un riferimento di questa natura non significhi che la Commissione può approvare impianti di riciclaggio delle navi situati in paesi terzi, quali la Turchia, che applicano misure discriminatorie alle navi associate a qualsiasi Stato membro. Tale approvazione costituirebbe una violazione del principio di uguaglianza e sarebbe pertanto da considerare illecita.

In tale contesto, ed in aggiunta ai principi sanciti dal trattato sull'Unione europea, Cipro rammenta le conclusioni del Consiglio dell'11 dicembre 2012 sull'allargamento ed il processo di stabilizzazione e associazione, nonché la dichiarazione della Comunità europea e dei suoi Stati membri del 21 settembre 2005, e pone l'accento sull'obbligo di applicare in modo non discriminatorio il protocollo addizionale all'accordo di associazione tra l'Unione e la Turchia, nei confronti di tutti gli Stati membri.

La continuazione dell'applicazione di misure restrittive da parte della Turchia nei confronti della Repubblica di Cipro, sommata alle disposizioni di cui al regolamento in causa, avranno un impatto negativo sull'economia e sull'industria navale di Cipro. Le navi associate a Cipro saranno escluse dagli impianti di riciclaggio approvati dall'UE situati in Turchia, limitando in tal modo le loro possibilità di riciclaggio. Un'inevitabile perdita di bandiere dai registri navali di Cipro condurrà a perdite di reddito. Le industrie di gestione portuale e navale subiranno anch'esse un colpo durissimo, poiché gli armatori eviteranno di utilizzare Cipro come piattaforma.

Cipro chiede pertanto alla Commissione di rispettare scrupolosamente il principio di uguaglianza al momento di elaborare l'elenco degli impianti di riciclaggio delle navi. Cipro si riserva tutti i diritti, incluso, se del caso, quello del ricorso in giustizia, per assicurare il rispetto del principio di uguaglianza.

Dichiarazione della Polonia

La Polonia riconosce che le pratiche di riciclaggio delle navi in talune parti del mondo sollevano gravi preoccupazioni in materia di sicurezza e di ambiente e che occorre trovare soluzioni urgenti ed efficaci.

La Polonia ritiene inoltre che i trasporti marittimi siano un settore di natura intrinsecamente globale che richiede misure più ampie rispetto ai regolamenti unilaterali UE. Di conseguenza, la Polonia è stata restia a dare il proprio appoggio ad un regolamento UE sul riciclaggio delle navi, propugnando invece uno sforzo concertato per anticipare l'entrata in vigore della convenzione di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente. Riteniamo che il problema del riciclaggio non sicuro delle navi possa essere affrontato in modo efficace unicamente anticipando l'entrata in vigore di tale convenzione e la sua attuazione.

La Polonia si compiace che il testo definitivo del regolamento sul riciclaggio delle navi si allinei ampiamente con la convenzione e possa facilitare futuri adeguamenti del diritto UE con la convenzione di Hong Kong.

La Polonia continua tuttavia a non ritenere ottimali le condizioni di applicazione del regolamento quali figurano all'articolo 32. La data di applicazione di cui al paragrafo 1, lettera b), non garantisce la possibilità di ottemperare al regolamento a causa della probabile mancanza di capacità di riciclaggio e di un legame solido con la convenzione di Hong Kong.

Tenuto conto di quanto precede, **la Polonia non può appoggiare il regolamento e si astiene dalla votazione.**

Dichiarazione della Germania

La Germania continua a nutrire perplessità quanto alla possibilità per il regolamento di contribuire a raggiungere il suo scopo, poiché esso non può impedire che gli armatori, come in passato, modifichino la bandiera delle navi destinate ad essere riciclate, adottando quella di un paese non UE, mantenendo in tal modo la prassi seguita finora.

Dichiarazione della Commissione sulla procedura di adozione di atti di esecuzione

La Commissione sottolinea che è contrario alla lettera e allo spirito del regolamento (UE) n. 182/2011 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13), ricorrere sistematicamente all'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, lettera b). Il ricorso a tale disposizione deve rispondere alla necessità specifica di derogare alla regola di principio secondo la quale la Commissione può adottare un progetto di atto di esecuzione quando non è espresso alcun parere.

Dato che si tratta di un'eccezione alla regola generale stabilita dall'articolo 5, paragrafo 4, il ricorso al secondo comma, lettera b), dello stesso paragrafo non può essere considerato semplicemente un "potere discrezionale" del legislatore, ma deve essere interpretato in maniera restrittiva e deve quindi essere giustificato.

Dichiarazione della Lettonia

La Lettonia concorda sul fatto che il progetto di regolamento riconosce le sfide ambientali correlate alle pratiche di riciclaggio delle navi. Nel contempo, tenuto conto della natura globale del settore navale e degli aspetti legati alla competitività dei porti dell'UE, la Lettonia ritiene che un regime globale istituito dalla convenzione di Hong Kong sia più efficace.

A questo proposito, la Lettonia desidera invitare la Commissione europea, all'atto dell'elaborazione della relazione sulla possibilità di istituire uno strumento finanziario atto ad agevolare il riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, conformemente all'articolo 29 e al considerando 19 del progetto di regolamento, a valutare altresì l'impatto di eventuali misure di tale natura sulla competitività dei porti dell'UE rispetto ai porti situati in Stati non appartenenti all'UE nella medesima regione.
