

COMMISSIONE DELLE COMUNITA EUROPEE

COM(93)468 def. - SYN 481

Bruxelles, 8 dicembre 1993

Proposta di

REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO

sull'applicazione della

Risoluzione IMO A.747(18), concernente la misurazione del
tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra
segregata (SBT)

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

INTRODUZIONE GENERALE

1. Nella comunicazione "Una politica comune sulla sicurezza dei mari"⁽¹⁾, adottata dalla Commissione il 24 febbraio 1993, la Commissione richiama l'attenzione sul problema dell'imposizione dei diritti portuali sul tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere.

2. La comunicazione fa rilevare che, nonostante l'adozione, nel 1991, della Risoluzione A.722(17)⁽²⁾ "Misurazione del tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere dotate di cisterne di zavorra segregata" da parte dell'Assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), i diritti portuali e le altre tasse sono del 15-20% più alti per le petroliere a zavorra segregata (SBT) di quanto non siano per le petroliere convenzionali a parità di volume di carico di petrolio, in quanto tale Risoluzione resta per lo più inapplicata.

3. Per garantire la sicurezza d'esercizio di una petroliera scarica, questa deve essere zavorrata con acqua. Le petroliere convenzionali imbarcano tale acqua di zavorra in cisterne precedentemente utilizzate per il trasporto del petrolio. L'acqua di zavorra viene quindi inquinata dal 5% circa del petrolio residuo. Durante il viaggio, l'acqua di zavorra inquinata viene sostituita, dopo un'operazione di lavaggio delle cisterne, con acqua pulita prelevata in alto mare. Dopo un'operazione di decantazione, l'acqua inquinata viene pompata fuori bordo e inquina in tal modo l'ambiente marino. Per contro, le petroliere moderne sono dotate di cisterne di zavorra destinate esclusivamente a contenere acqua di zavorra. In tal modo, il ricambio dell'acqua di zavorra non inquina l'ambiente marino.

4. La convenzione MARPOL 73/78⁽³⁾ risolve il problema del ricambio dell'acqua di zavorra prescrivendo che tutte le nuove petroliere, così come definite nella convenzione stessa che superano una determinata stazza lorda, siano dotate di cisterne atte a contenere acqua di zavorra esente da miscele oleose. Tali petroliere vengono definite SBT⁽⁴⁾. Si ritiene che, attualmente, le SBT rappresentino tra il 35 e il 65% della flotta di petroliere a livello mondiale.

5. Di conseguenza, una SBT differisce da una petroliera convenzionale per il fatto di avere cisterne di zavorra e relative condutture completamente separate dalle cisterne di carico, e che non vengono usate per il trasporto di carichi. Tali cisterne di zavorra separate, o segregate, sono quindi usate esclusivamente per il trasporto e il pompaggio dell'acqua di zavorra.

(1) COM(93)66 def., parr. 29-33 della parte II.

(2) Risoluzione A.722(17), adottata il 6 novembre 1991, sostituita dalla Risoluzione A.747(18) del 4 novembre 1993.

(3) Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da navi ed il relativo protocollo del 1978.

(4) Regola 13 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78.

Il fatto che l'acqua di zavorra che viene scaricata da una SBT non contiene alcuna miscela oleosa comporta ovvi benefici a livello ambientale.

6. Poiché parte della capacità di una petroliera conforme alle norme SBT è riservata in permanenza a imbarcare acqua di zavorra, una siffatta nave ha una capacità di carico ridotta. Di conseguenza, a parità di carico pagante, una SBT deve avere una stazza lorda⁽⁵⁾ superiore del 15-20% rispetto ad una petroliera convenzionale.

7. Il problema nasce dal fatto che i diritti portuali e le altre imposizioni sono correlate spesso alla stazza lorda della nave. Dato che una SBT ha una stazza lorda del 15-20% superiore a quella di una petroliera convenzionale, una SBT è soggetta al pagamento di diritti portuali ed altre tasse che sono del 15-20% superiori a quelli di una petroliera convenzionale. Ne consegue che una SBT, pur essendo una nave rispettosa dell'ambiente, è soggetta a diritti portuali e tasse ingiustificatamente più elevati, che assumono pertanto un carattere punitivo.

8. Tale discriminazione, operata con l'imposizione di diritti ai sensi degli attuali sistemi tariffari, rende necessaria un'applicazione unificata della misurazione degli spazi di zavorra segregata delle petroliere quale base di riferimento per il calcolo dei diritti portuali e di altre imposizioni, che induca gli armatori ad investire in petroliere più rispettose dell'ambiente che potrebbero beneficiare di un piano di incentivi finanziari da fissare in base ad accordi internazionali.

Al fine di predisporre siffatto programma, sotto forma di norma complementare alla Convenzione internazionale del 1969 sulla misurazione della stazza delle navi, l'Assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato il 14 novembre 1977 la Risoluzione A.388(X), modificata successivamente dalla Risoluzione A.722(17) del 6 novembre 1991, da ultimo dalla Risoluzione A.747(18) del 4 novembre 1993 che sostituisce la Risoluzione A.722(17). Tali risoluzioni dell'IMO costituiscono unicamente delle raccomandazioni. La menzionata risoluzione invita i governi ad informare le autorità portuali e di pilotaggio sull'opportunità di dedurre dalla stazza lorda, all'atto della valutazione delle imposizioni, il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregate, quale calcolato secondo la formula pubblicata nell'allegato della risoluzione, e dichiarato nel certificato internazionale di tonnellaggio (1969).

Oltre alla raccomandazione dell'IMO, l'Associazione internazionale dei porti (IAPH) ha approvato, nel corso della riunione biennale del 1991, una risoluzione che appoggia la Risoluzione dell'IMO A.722(17). In seguito, nel corso della 18a conferenza, tenuta nel 1993, la IAPH ha adottato la Risoluzione n. 2 nella quale, perseguendo l'obiettivo di uno sviluppo economico ed operativo sostenibile dei porti, si afferma che dovrebbero essere presi in considerazione incentivi che "potrebbero comprendere l'adozione di un piano che privilegi, a livello di tariffe e diritti portuali, le navi attrezzate e gestite in modo da rispettare l'ambiente".

9. Tuttavia, le autorità statali e gli organismi pubblici e privati di molti paesi, compresi taluni Stati membri, continuano ad imporre tasse e diritti alle SBT sulla base dei sistemi tariffari attuali, in disaccordo con le Risoluzioni IMO A.388(X), A.722(17) ed A.747(18). Gli armatori di SBT continuano così ad essere penalizzati sul piano finanziario, mentre armatori ed appaltatori non si sentono incoraggiati ad utilizzare tale tipo di nave

(5) Secondo la Convenzione internazionale del 1969 sul calcolo della stazza delle navi.

rispettosa dell'ambiente in quanto fonte di svantaggi commerciali. Gli effetti finanziari variano da circa il 15 al 20% a seconda dell'età della nave.

È stato calcolato che il sovrapprezzo pagato da una superpetroliera SBT per diritti portuali può variare tra 40 000 USD e 240 000 USD per attracco. Ne risulta che, per talune navi e taluni traffici commerciali, la differenza annuale in materia di diritti portuali può ammontare, per una SBT, fino ad 1 MIO di USD ove non fosse messa in applicazione la risoluzione dell'IMO.

10. Non è finalità del presente regolamento armonizzare la struttura impositiva delle autorità che riscuotono diritti presso gli utenti per i servizi prestati. Né si vuole, con il presente regolamento, rendere obbligatoria in virtù del diritto comunitario la Convenzione internazionale del 1969 per il calcolo della stazza delle navi, in quanto tutti gli Stati membri hanno ratificato ed applicato tale Convenzione.

GIUSTIFICAZIONE DI UN REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO

11. a) Quali sono gli obiettivi dell'azione prevista in relazione agli obblighi che incombono alla Comunità?

Gli obiettivi del presente regolamento sono:

- incoraggiare a progettare, fornire ed utilizzare cisterne di zavorra segregata nelle petroliere;
- promuovere l'impiego di navi SBT -petroliere rispettose dell'ambiente- nella Comunità, tramite l'applicazione delle vigenti raccomandazioni internazionali concernenti la deduzione del tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata di talune petroliere nell'imposizione dei diritti all'attracco nei porti comunitari, al fine di proteggere l'ambiente marittimo.

Il Consiglio straordinario "Ambiente e trasporti", nella riunione del 25 gennaio 1993, ha sollecitato la Comunità e gli Stati membri a stabilire una applicazione stretta e convergente delle menzionate norme internazionali nell'intera Comunità. Nell'ambito dell'elenco delle azioni prioritarie esaminato il 7 e 8 giugno 1993, il Consiglio ha inoltre esortato la Comunità e gli Stati membri ad "applicare la Risoluzione IMO A.722(17) sulla misurazione del tonnellaggio degli spazi di zavorra nelle petroliere con cisterne di zavorra segregata". La comunicazione "Una politica comune sulla sicurezza dei mari", approvata dalla Commissione il 24 febbraio 1993 ed adottata dal Consiglio "Trasporti" l'8 giugno 1993, i cui obiettivi sono pienamente condivisi dalla Commissione, evidenzia la necessità dell'applicazione obbligatoria della Risoluzione IMO A.722(17) (ora sostituita dalla Risoluzione A.747(18) del 4 novembre 1993) che comprende i principi accettati da tutti gli Stati membri, in tutti i porti della Comunità, con l'obiettivo di mari più puliti.

Ne deriva che, con l'applicazione di tale raccomandazione approvata a livello internazionale si creerà, da parte dei porti e di altri organismi della Comunità, un incentivo finanziario che favorirà gli investimenti in SBT e l'impiego delle petroliere più rispettose dell'ambiente da parte di armatori ed operatori del settore.

b) La competenza dell'azione prevista fa capo unicamente alla Comunità o è condivisa con gli Stati membri?

La competenza è parimenti suddivisa tra la Comunità e gli Stati membri. Gli Stati membri sono responsabili per l'elaborazione e l'approvazione della metodologia di calcolo della stazza delle navi nell'ambito dell'IMO. La Comunità, da parte sua, ha la responsabilità esclusiva, ai sensi dell'articolo 84, paragrafo 2 del Trattato, di assicurarne l'applicazione omogenea da parte degli organismi pubblici e privati. La migliore soluzione per il mercato consiste nell'applicazione omogenea della raccomandazione IMO. L'azione comunitaria fissa la base normativa -l'applicazione obbligatoria di una raccomandazione internazionale- mentre gli organismi pubblici e privati devono adottare le misure appropriate che garantiscano l'osservanza di tale norma.

L'azione prevista ha origine dal fatto che le singole autorità portuali degli Stati membri si sono dimostrate particolarmente restie ad introdurre individualmente le risoluzioni IMO pertinenti, ed è poco probabile che intendano farlo in futuro, in quanto i singoli porti, applicando la risoluzione su base individuale, si troverebbero svantaggiati dal punto di vista della concorrenza.

L'azione comunitaria è pertanto necessaria per indurre gli Stati membri a mettere in vigore la Risoluzione IMO in quanto essi non sarebbero in grado di farlo senza l'appoggio della Comunità, nonostante ne abbiano sottoscritto i principi ispiratori. Il regolamento prevede un meccanismo che, per compensare eventuali perdite di introiti, lascia piena facoltà ai porti e ad altre autorità di imporre sovrattasse ed altre navi.

c) Qual è la dimensione comunitaria del problema?

Undici Stati membri sono interessati in quanto Stati costieri. Il trasporto via mare di prodotti petroliferi destinati alla Comunità rappresenta circa il 25% di tale trasporto su scala mondiale. Il trasporto di prodotti petroliferi in acque comunitarie rappresenta una percentuale ancora maggiore a causa delle navi in transito. Si tratta di garantire il mantenimento di una corrente commerciale di enormi dimensioni, che riguarda una fonte energetica vitale per la Comunità. Tuttavia, non è ammissibile il superamento di una determinata soglia di rischio per l'ambiente. Di conseguenza, è necessario adottare misure per garantire che tali carichi siano trasportati su navi più rispettose dell'ambiente. Laddove le navi rispondano a tali requisiti -come nel caso delle SBT- non è concepibile che esse siano penalizzate sul piano economico.

La dimensione comunitaria è inoltre determinata dagli aspetti ambientali connessi a tale questione. In materia di politica ambientale, il livello al quale devono essere stabilite le azioni da intraprendere dipende dalla portata geografica del problema ambientale. Motivi di congruenza geografica suggeriscono che l'inquinamento a livello comunitario mondiale, come quello al quale si riferisce il presente regolamento, debba essere affrontato a livello comunitario se si intendono raggiungere soluzioni efficaci e commisurate ai costi. Stati membri che agissero isolatamente non potrebbero risolvere il problema in questione, di portata europea, a livello plurinazionale, e, comunque, internazionale.

d) Qual è la soluzione più efficiente in considerazione delle risorse della Comunità e degli Stati membri?

La soluzione più efficiente è raggiungibile a livello comunitario, come ampiamente descritto nei precedenti paragrafi.

e) Qual è l'effettivo valore aggiunto dell'azione proposta dalla Comunità e quali sarebbero i costi della mancata azione?

Il valore aggiunto effettivo del presente regolamento consiste nell'obbligare senza ambiguità tutti i porti e le altre autorità della Comunità, senza ingerire nell'ordinamento giuridico degli Stati membri, a fare ciò che fino ad ora hanno ommesso di fare nonostante l'esistenza di una raccomandazione internazionale, ovvero:

- attuare e far rispettare le disposizioni internazionali in modo uniforme a livello di porti nell'intera Comunità ed eliminare quei diritti portuali ed altre imposizioni ingiustificabilmente alti e di carattere punitivo che gravano sulle SBT;
- collaborare alla prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino attirando verso i porti comunitari le SBT invece delle precedenti generazioni di petroliere sprovviste di cisterne di zavorra segregata. Si valuta che circa il 60% di tutte le petroliere che operano tra i porti del Mediterraneo sia di tipo convenzionale, ovvero non SBT;
- evitare distorsioni della concorrenza tra porti comunitari che applicano o meno il piano di incentivi finanziari raccomandato a livello internazionale per le petroliere nella determinazione dei diritti portuali. Tale punto necessita di alcune precisazioni:
 - i) I porti che non applicano le riduzioni tariffarie hanno maggiori introiti derivati dai diritti portuali, a parità di tonnellate di petrolio movimentato, rispetto ai porti che applicano dette riduzioni;
 - ii) I porti che applicano le riduzioni tariffarie devono sottrarre ad altri porti più tonnellate di petrolio da movimentare, al fine di ottenere gli stessi proventi per tonnellata di petrolio movimentata, rispetto ai porti che non applicano il piano di riduzione.
 - iii) Gli armatori o gli operatori di petroliere che prestano un servizio regolare non sono liberi di trasferire le proprie operazioni (carico e scarico) da un porto a un altro per fruire della riduzione dei diritti portuali dove questa è applicata;
 - iv) Per un armatore o un operatore di una petroliera convenzionale risulta più conveniente servirsi di porti dove il piano di riduzione non viene applicato in quanto i diritti per tonnellata di petrolio trasportato sono minori rispetto ad una SBT di pari stazza, nonostante il fatto che la petroliera convenzionale rappresenta un rischio per l'ambiente maggiore di quanto non lo sia una SBT.

da quanto precede si deduce che, se i porti non introdurranno contemporaneamente il piano di incentivi finanziari approvato a livello internazionale, si creeranno distorsioni della concorrenza tra porti comunitari. Il presente regolamento mira a che tale piano sia adottato contemporaneamente in tutta la Comunità, in modo da prevenire tale distorsione di concorrenza tra porti comunitari che andrebbe a detrimento dell'ambiente marino, in quanto gli armatori e gli operatori delle petroliere rispettose dell'ambiente non saranno indotti a operare nelle acque comunitarie se il piano di incentivi finanziari vi sarà applicato in maniera poco chiara.

D'altra parte potrebbero, in teoria, verificarsi distorsioni della concorrenza anche in quei casi in cui porti comunitari e porti non

Comunitari servono lo stesso mercato. Tale eventualità è di difficile valutazione in mancanza di un giudizio retrospettivo. Ove si verificasse, questa situazione verrà esaminata in futuro dopo l'adozione del piano finanziario per l'impiego di SBT nella Comunità.

f) Di quali forme d'azione dispone la Comunità?

Per la Comunità, l'azione ottimale consisterebbe nell'adozione da parte del Consiglio di un regolamento che imponesse agli organismi pubblici e privati nella Comunità la piena applicazione della raccomandazione internazionale adottata dall'Assemblea dell'IMO, e ciò nel modo più efficace e prammatico. Non si creerebbe alcuna distorsione della concorrenza tra porti comunitari attirando le SBT verso la Comunità. L'ambiente ne beneficerebbe grazie al probabile aumento dell'impiego di SBT per il trasporto di prodotti petroliferi verso la Comunità, mentre, indirettamente, le petroliere convenzionali sarebbero allontanate.

g) È necessaria una legislazione omogenea o è sufficiente una direttiva che stabilisca gli obiettivi generali demandandone l'esecuzione agli Stati membri?

Al fine di armonizzare i requisiti nazionali in materia e di evitare la distorsione della concorrenza tra porti della Comunità, l'applicazione uniforme della raccomandazione IMO per mezzo di una direttiva non persegue l'obiettivo - promuovere l'impiego delle SBT e proteggere l'ambiente marino - meglio di una direttiva quadro o di un regolamento. Un regolamento è più consono all'obiettivo. Nel paragrafo 14 si forniranno ulteriori chiarimenti in merito.

12. Gli elementi sopra descritti indicano l'urgente necessità di assicurare l'uniforme applicazione nella Comunità della Risoluzione IMO A.747(18) sulla misurazione del tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata nelle petroliere in sede di imposizione dei diritti portuali a dette navi, in modo da ridurre l'inquinamento dell'ambiente marino. Ciò implica l'adozione di misure che garantiscano la deduzione, nel calcolo dei diritti portuali basati sulla stazza della nave, del tonnellaggio delle cisterne utilizzate esclusivamente per il trasporto di zavorra segregata.

13. L'azione a livello internazionale non ha finora raggiunto tale obiettivo in quanto, a parte rare eccezioni, la Risoluzione IMO, sebbene approvata, non è stata attuata. Né una risposta efficace nei confronti della situazione sopra descritta può essere trovata a livello nazionale. Per contro, la Comunità può fornire una soluzione tramite l'adozione di misure obbligatorie destinate a garantire l'applicazione di una Risoluzione IMO ovvero, nel presente caso, a garantire che le SBT non siano penalizzate ove costrette a pagare diritti più alti rispetto alle petroliere convenzionali. Tale approccio evita agli Stati membri i problemi descritti nei paragrafi precedenti.

14. In conformità del principio di proporzionalità, il regolamento proposto dalla Commissione stabilisce le seguenti misure a livello comunitario: i) l'obbligo di seguire un approccio ben definito, accettato su scala internazionale ed appoggiato da tutti gli Stati membri; ii) la devoluzione alle autorità portuali ed alle altre autorità interessate del compito di applicare tali misure; iii) la facoltà per dette autorità di adattare le tariffe come ritenuto opportuno, sempreché queste rispettino pienamente le disposizioni del regolamento concernente la misurazione del tonnellaggio per il calcolo dei diritti portuali dovuti, e non creino discriminazioni nei

confronti delle SBT; iv) il permesso per le autorità interessate di riordinare, se lo desiderano, il proprio sistema impositivo in modo da evitare una riduzione delle proprie entrate.

15. Bisogna tenere presente il fatto che, attualmente, la formula per il calcolo della stazza delle navi non è unificata. La stazza di una petroliera può essere stata calcolata in base a norme diverse, siano esse quelle greche, quelle stabilite dalla convenzione di Oslo del 1947, o quelle della Convenzione internazionale del 1969 sul calcolo della stazza delle navi (London 1969 Rules). Molti Stati stanno ridefinendo il tonnellaggio delle navi autorizzate a battere la loro bandiera in base alle norme stabilite da quest'ultima Convenzione entro il previsto periodo transitorio. Al fine di evitare qualsiasi incertezza, la base per il calcolo del tonnellaggio degli spazi per la zavorra segregata si riferisce unicamente a queste ultime norme.

16. È compito degli Stati membri vigilare sulla corretta applicazione del presente regolamento da parte delle autorità portuali, e altre della Comunità. Una volta assunto il compito, gli Stati membri comunicano periodicamente alla Commissione in merito all'applicazione del regolamento e ai suoi effetti.

CONTENUTO DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO

17. Il presente regolamento mira a promuovere l'impiego di SBT nella Comunità ed a rafforzare la protezione dell'ambiente marino rendendo vincolante la Risoluzione IMO A.747(18) all'interno della Comunità.

18. Il presente regolamento rappresenta inoltre un fondamentale passo avanti per un maggior rispetto delle norme internazionali vigenti nel settore della navigazione. I problemi connessi all'applicazione di tali norme internazionali hanno determinato, in generale, livelli di attuazione diversi. In particolare, i piani di incentivi finanziari approvati a livello internazionale, destinati a favorire la costruzione e l'esercizio di petroliere rispettose dell'ambiente tramite la riduzione dei diritti portuali e delle altre imposizioni relative alle petroliere progettate secondo determinate regole, non sono stati sfruttati.

19. Il presente regolamento intende introdurre un'applicazione omogenea delle appropriate norme internazionali in tale ambito. Tale obiettivo sarà raggiunto assicurando:

- in primo luogo, che le SBT siano identificate senza ambiguità unicamente in base alla definizione di cui alla Convenzione MARPOL 73/78;
- in secondo luogo, che una nave rispondente a tale definizione venga certificata come SBT e che ne venga fatta menzione nel suo certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale;
- in terzo luogo, che il tonnellaggio della nave venga calcolato secondo le norme della Convenzione internazionale del 1969 sul calcolo della stazza delle navi, che il tonnellaggio delle cisterne per la zavorra segregata venga calcolato secondo la prescritta formula di cui al paragrafo 4 dell'allegato del presente

regolamento e che il valore di tale tonnellaggio, unitamente alla dichiarazione di cui al paragrafo 3 dell'allegato del presente regolamento, venga indicato, da parte dell'autorità che rilascia il certificato di stazza, nel certificato internazionale di stazza (1969) della nave alla voce "Osservazioni";

- in quarto luogo che, in sede di riscossione di diritti e tasse, l'organizzazione che fissa i diritti portuali relativi alle petroliere deduca, dalla stazza lorda della nave il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle SBT, come indicato alla voce "Osservazioni" del certificato internazionale di stazza (1969) della nave medesima.

CONSIDERAZIONI PARTICOLARI

Articolo 1

Il presente regolamento mira a promuovere l'uso di petroliere più rispettose dell'ambiente tramite l'applicazione armonizzata della Risoluzione IMO A.747(18) (1).

Articolo 2

Tale articolo stabilisce l'applicabilità del regolamento. Il regolamento si applica alle petroliere a zavorra segregata quali definite nella Convenzione MARPOL 73/78⁽²⁾ che rispondono ai requisiti della stessa e della Convenzione internazionale del 1969 sul calcolo della stazza delle navi, e posseggono un certificato internazionale di stazza (1969) in corso di validità.

Articolo 3

Tale articolo riguarda le amministrazioni degli Stati membri e altri organismi abilitati dagli Stati membri a rilasciare certificati internazionali, per loro conto, a navi autorizzate a battere la loro bandiera.

Paragrafo 1. Al fine di poter beneficiare delle misure previste dal presente regolamento, una petroliera deve essere progettata, costruita e gestita secondo quanto prescritto dalla Convenzione MARPOL 73/78. Per poter comprovare la conformità a tali norme, la petroliera deve essere certificata come petroliera a zavorra segregata (SBT), dotata di cisterne di zavorra segregata.

Paragrafo 2. Ogni petroliera che beneficia di tale piano deve avere a bordo un certificato internazionale di stazza (1969) valido, comprovante che la nave è stata misurata secondo le norme della Convenzione internazionale del 1969 sul calcolo della stazza delle navi. Inoltre, per diminuire il carico di lavoro amministrativo delle autorità pubbliche e private nel calcolo delle imposizioni da applicare ad una SBT, nel supplemento al Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale deve esservi una dichiarazione comprovante che le cisterne di zavorra segregata rispondono ai requisiti della Convenzione MARPOL 73/78. Inoltre, il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata della petroliera dovrebbe essere indicato in una apposita casella del certificato internazionale di stazza (1969) rilasciato a ciascuna petroliera.

Il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata deve essere misurato secondo le disposizioni stabilite dalla Convenzione internazionale del 1969 sul calcolo della stazza delle navi, e sarà fissato in base alle norme ed alla procedura indicate nell'allegato del presente regolamento, che è una copia integrale dell'allegato della Risoluzione IMO A.747(18). Tale misura sarà presa all'unico scopo di armonizzare l'applicazione del piano di incentivi finanziari nella Comunità, prevista implicitamente nella Risoluzione IMO, per promuovere l'impiego delle SBT tramite la riduzione delle imposizioni sulle petroliere più rispettose dell'ambiente. La stazza

(1) Che sostituisce la risoluzione A.722(17) dell'IMO, adottata il 6 novembre 1991.

(2) Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi, 1973, e il relativo protocollo del 1978.

delle navi interessate dal presente regolamento deve essere calcolata esclusivamente in base alla Convenzione internazionale del 1969 sul calcolo della stazza delle navi per il motivo che, attualmente, possono essere e sono in realtà utilizzati, sulla base di norme precedenti l'introduzione di tale Convenzione, metodi diversi di calcolo della stazza, e che gli Stati di bandiera sono in procinto di ridefinire la stazza delle navi autorizzate a battere la loro bandiera nel corso del periodo transitorio concordato a livello internazionale.

Articolo 4

Tale articolo concerne le autorità pubbliche e private degli Stati membri.

L'articolo prevede che le autorità pubbliche e private diano attuazione al piano di incentivi finanziari, come implicitamente richiesto nella Risoluzione IMO, per le sole petroliere rispettose dell'ambiente che siano identificate in quanto tali sulla base dei rispettivi certificati internazionali. Ciò avviene quando la nave è pienamente conforme alle prescrizioni di cui all'articolo 3 e viene utilizzata come SBT. Solo in questo caso il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata di una determinata petroliera deve essere esentato da imposizioni.

Articolo 5

Tale articolo prevede che l'allegato del regolamento può essere modificato dalla Commissione secondo la procedura "comitatologia" per essere adattato ad eventuali evoluzioni delle pertinenti convenzioni e risoluzioni internazionali.

Articolo 6

Tale articolo descrive la procedura da applicare quando la Commissione deve adottare una decisione in materia.

Articolo 7

Il regolamento si rivolge direttamente agli organismi pubblici e privati e non ha bisogno di essere recepito nella legislazione nazionale, se non espressamente richiesto dal sistema giuridico degli Stati membri. Tuttavia, ciascuno Stato membro deve conformarsi per controllare l'applicazione del regolamento ed assistere gli altri Stati membri in tale controllo. Inoltre, gli Stati membri sono obbligati a mettere in vigore una normativa che persegua le violazioni del presente regolamento.

Articolo 8

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1995. Tale data è stata scelta affinché le autorità degli Stati membri abbiano il tempo sufficiente per ridefinire i propri sistemi impositivi concernenti i servizi alla navigazione, in modo da evitare una riduzione delle entrate derivante dall'attuazione del piano di incentivi finanziari per le petroliere rispettose dell'ambiente.

proposta di regolamento del Consiglio

sull'applicazione della
Risoluzione IMO A.747(18), concernente la misurazione del
tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra
segregata

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare
l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

in cooperazione con il Parlamento europeo⁽²⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale⁽³⁾,

considerando che continuano a verificarsi casi di inquinamento marino, sia
per cause tecniche che per cause accidentali, ad opera di petroliere, e che
il trasporto di oli minerali con petroliere di tipo convenzionale
costituisce una minaccia permanente per l'ambiente marino;

considerando che, sotto gli auspici dell'Organizzazione marittima
internazionale (IMO) sono state definite norme approvate a livello
internazionale per la progettazione e l'impiego di petroliere rispettose
dell'ambiente;

considerando che talune convenzioni internazionali contengono i requisiti
per la certificazione delle petroliere; che il calcolo del tonnellaggio
delle cisterne per la zavorra segregata delle petroliere è stato
perfezionato dall'IMO;

considerando che tutti gli Stati membri tranne uno hanno ratificato ed
applicato la Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione
dell'inquinamento da navi ed il suo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78); che
tutti gli Stati membri hanno ratificato ed applicato la Convenzione
internazionale del 1969 sul calcolo della stazza delle navi;

considerando che, in conformità della raccomandazione dell'Assemblea
dell'IMO del 4 novembre 1993⁽⁴⁾, si riscontra la volontà di promuovere la
progettazione di petroliere rispettose dell'ambiente e l'impiego di cisterne
di zavorra segregata nelle petroliere;

considerando che il Consiglio ha riconosciuto la necessità di un'azione
intensificata, se del caso a livello comunitario o nazionale, al fine di
garantire una risposta adeguata alle esigenze di sicurezza marittima e di
prevenzione dell'inquinamento del mare; che è auspicabile promuovere
l'impiego di navi cisterna che soddisfano i requisiti della regola 13F
dell'annesso I della convenzione MARPOL 73/78, modificata il 6 marzo 1992,
come pure di petroliere a zavorra segregata;

(1)

(2)

(3)

(4) Risoluzione A.747(18) che annulla e sostituisce la Risoluzione
A.722(17) del 6 novembre 1991.

considerando che è inopportuno penalizzare gli armatori e gli operatori di petroliere che, per concezione e per modalità operative rispettano l'ambiente;

considerando che l'imposizione di diritti sul volume delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere penalizza, dal punto di vista operativo, coloro che hanno compiuto un passo importante in direzione di un ambiente più pulito;

considerando che, per motivi economici, le singole autorità portuali sono restie a subire lo svantaggio concorrenziale che deriverebbe loro se fossero le uniche ad applicare la risoluzione IMO;

considerando che la Risoluzione IMO A.722(17) è stata adottata dagli Stati membri ma da questi non è stata applicata;

considerando che, in materia di politica ambientale, il livello politico al quale adottare l'azione è in funzione della portata geografica del problema ambientale; che in tal caso, motivi di congruenza geografica suggeriscono l'opportunità di combattere l'inquinamento di portata comunitaria o mondiale a livello comunitario se in tal modo possono essere raggiunte soluzioni più efficaci e commisurate ai costi; che agendo isolatamente gli Stati membri non possono risolvere tale problema, che riveste importanza plurinazionale e internazionale;

considerando che, ai fini della protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento causato da petroliere di concezione convenzionale, l'ambiente marino, la Comunità, i suoi Stati membri e l'industria traggono il maggior beneficio da un'applicazione omogenea nella Comunità di norme approvate a livello internazionale destinate a tutti gli organismi che impongono diritti sulle petroliere, tra i quali le autorità portuali e le organizzazioni di pilotaggio della Comunità;

considerando che, conformemente al principio di sussidiarietà, l'accordo raggiunto in seno all'IMO sul calcolo del tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra segregata, stabilito nella Risoluzione IMO A.747(18) adottata il 4 novembre 1993, è stato concluso in presenza degli Stati membri;

considerando che, stante l'opportunità di natura geografica di adottare disposizioni per la Comunità nel suo complesso, in modo da evitare qualsiasi distorsione della concorrenza in materia di trasporti marittimi nella Comunità e da pervenire a soluzioni efficaci e commisurate ai costi, l'adozione di un regolamento si dimostra il mezzo più efficace per un'azione concertata che, salvaguardando il principio di sussidiarietà, comporti l'applicazione nella Comunità delle norme adottate;

considerando che lo Stato di bandiera o qualsiasi altro organismo abilitato al rilascio del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale e del certificato internazionale di stazza (1969), come pure gli armatori e gli organismi preposti all'imposizione dei diritti, devono agire di concerto al fine di aumentare la protezione dell'ambiente marino deducendo dal calcolo per la determinazione dei diritti dovuti il tonnellaggio degli spazi di zavorra segregata delle petroliere, in conformità della pertinente raccomandazione dell'Assemblea dell'IMO, e attenendosi ai principi fissati nell'allegato del presente regolamento;

considerando che l'impiego di petroliere rispettose dell'ambiente giova sia agli Stati costieri che all'industria che è favorita dal presente regolamento;

considerando che non rientra nelle finalità del presente regolamento l'unificazione delle disposizioni legislative e regolamentari degli Stati membri basate sulle menzionate Convenzioni, né l'armonizzazione dei diritti da imporre agli utenti dei porti e dei servizi portuali;

considerando che gli organismi che applicano il programma raccomandato dall'IMO non devono essere penalizzati sul piano finanziario rispetto a quelli che non lo applicano,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il presente regolamento mira a fare applicare nella Comunità la Risoluzione A.747(18)⁽⁵⁾, allegata al presente regolamento, dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), adottata il 4 novembre 1993, al fine di promuovere l'impiego di petroliere dotate di cisterne di zavorra segregata.

Articolo 2

Il presente regolamento si applica alle petroliere dotate di apposite cisterne di zavorra segregata, quali definite nella regola 1, paragrafo 17 dell'annesso I della Convenzione MARPOL 73/78⁽⁶⁾ che siano progettate, costruite, attrezzate ed utilizzate in quanto petroliere a zavorra segregata, che rispondano ai requisiti della Convenzione internazionale del 1969 per il calcolo della stazza delle navi, e che detengano il certificato internazionale di stazza, (1969).

Articolo 3

1. Ai fini del presente regolamento, una petroliera, vale a dire una nave cisterna progettata, costruita, attrezzata ed utilizzata in conformità di tutte le disposizioni pertinenti della Convenzione MARPOL 73/78, deve essere certificata dalle autorità dello Stato di bandiera o da altri organismi a tal fine abilitati come petroliera dotata di cisterne di zavorra segregata. Tale conformità deve essere chiaramente menzionata dall'autorità succitata nel paragrafo appropriato del supplemento al certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da olio minerale.
2. Ai fini del presente regolamento, l'organismo competente che rilascia il certificato internazionale di stazza (1969) ad una nave cisterna a zavorra segregata, misurata in base alle norme della Convenzione internazionale del 1969 per il calcolo della stazza delle navi, inserisce, al titolo "Osservazioni", una dichiarazione conforme alle disposizioni del paragrafo 3 dell'allegato del presente regolamento, precisando il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata della nave, calcolato in conformità del metodo e della procedura stabiliti nel paragrafo 4 dell'allegato del presente regolamento.

(5) Che annulla e sostituisce la Risoluzione A.722 dell'IMO, adottata il 6 novembre 1991.

(6) Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da navi ed il suo protocollo del 1978.

Articolo 4

In sede di fissazione delle tariffe per le petroliere, gli organismi pubblici o privati escludono dal calcolo il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere che rispondono ai requisiti previsti nell'articolo 3, quale precisato al titolo "Osservazioni" del certificato internazionale di stazza (1969).

Articolo 5

La Commissione può, conformemente alla procedura stabilita nell'articolo 6, modificare l'allegato del presente regolamento al fine di tener conto di eventuali modifiche della Risoluzione IMO A.747(18) e delle pertinenti convenzioni internazionali, nonché di nuove convenzioni internazionali.

Articolo 6

1. La Commissione è assistita da un comitato a carattere consultivo composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione. Tale comitato si riunisce, su invito della Commissione, una volta all'anno e ogni qualvolta sia necessario ai fini dell'applicazione del presente regolamento.
2. Il comitato stabilisce il proprio regolamento interno.
3. Alla materia contemplata dall'articolo 5 si applica la procedura seguente:
 - (a) il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione;
 - (b) il parere è iscritto a verbale; inoltre, ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figuri a verbale;
 - (c) la Commissione tiene in massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa informa il comitato del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

Articolo 7

1. Gli Stati membri adottano al più presto, e comunque entro il 1° gennaio 1995, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie all'applicazione del presente regolamento. Tali misure devono comprendere le modalità di organizzazione e di controllo e le sanzioni da applicarsi in caso di violazione delle norme.
2. Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza nell'applicazione del presente regolamento e nel controllo del suo rispetto.
3. Nell'ambito di tale reciproca assistenza, le amministrazioni degli Stati membri si scambiano vicendevolmente a scadenze annuali, e comunicano alla Commissione, tutte le informazioni disponibili concernenti:

- eventuali infrazioni del presente regolamento commesse da autorità portuali e altri organismi;
 - le sanzioni inflitte per tali infrazioni.
4. Quando gli Stati membri adottano le disposizioni di cui al paragrafo 1, queste contengono un riferimento al presente regolamento o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.
 5. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tutte le disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dal presente regolamento. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

Articolo 8

La Commissione esamina a scadenze annuali l'applicazione del presente regolamento, in base alle comunicazioni che gli Stati membri le trasmettono in conformità delle disposizioni dell'articolo 7.

Articolo 9

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1995.

Articolo 10

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO⁽¹⁾

Al fine di adottare una base unificata per il calcolo del tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere, le amministrazioni, gli organismi preposti al rilascio dei certificati internazionali e le persone incaricate dell'imposizione dei diritti sulle petroliere, sono tenute ad accettare i seguenti principi:

1. La nave è certificata quale petroliera a zavorra segregata, come menzionato nel paragrafo 5 del supplemento al certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da olio minerale, e l'ubicazione delle cisterne di zavorra segregata è indicata al paragrafo 5.2 di detto supplemento.
2. Le cisterne di zavorra segregata sono cisterne utilizzate esclusivamente per il trasporto di acqua di zavorra segregata, come stabilito nella regola 1, paragrafo 17 dell'annesso I della Convenzione MARPOL 73/78. Le cisterne di zavorra segregata sono dotate di un sistema di pompaggio e di tubolature, separato dagli altri impianti della nave, da utilizzare unicamente per imbarcare e scaricare in mare acqua di zavorra. È vietato qualsiasi collegamento delle tubolature delle cisterne di zavorra segregata con l'impianto di acqua dolce. Le cisterne di zavorra segregata non possono essere utilizzate per il trasporto di carichi o il deposito di provvigioni di bordo o di altri materiali.
3. Nel Certificato internazionale di stazza (1969), alla voce "Osservazioni" deve essere apposta la seguente menzione concernente il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata:

"Le cisterne di zavorra segregata sono conformi alla regola 13 dell'annesso I della Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da navi, modificata dal suo protocollo del 1978, ed il tonnellaggio totale di tali cisterne, utilizzate esclusivamente per il trasporto di acqua di zavorra segregata, è di....".

"La stazza lorda ridotta da utilizzare per il calcolo dei diritti basati sul tonnellaggio è di".

(1) Il presente allegato è una copia integrale dell'allegato della Risoluzione A.747(18), dell'Organizzazione marittima internazionale, adottata il 4 novembre 1993.

4. Il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata sopra menzionate deve essere calcolato in base alla seguente formula:

$$K1 \times Vb$$

dove:

$K1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (oppure come indicato nell'appendice 2 della Convenzione internazionale del 1969 per il calcolo della stazza delle navi);

V = il volume totale di tutti gli spazi chiusi della nave espresso in metri cubi ai sensi della regola 3 della Convenzione internazionale del 1969 per il calcolo della stazza delle navi;

Vb = il volume totale delle cisterne di zavorra segregata espresso in metri cubi ai sensi della regola 6 della Convenzione internazionale del 1969 per il calcolo della stazza delle navi.

COM(93) 468 def.

DOCUMENTI

IT

14 07

N. di catalogo : CB-CO-93-680-IT-C

ISBN 92-77-62484-1

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee
L-2985 Lussemburgo