

Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo ⁽¹⁾

(2001/C 154 E/02)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2000) 848 def. — 2000/0067(COD)

(Presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE il 18 dicembre 2000)

⁽¹⁾ GU C 212 E del 25.7.2000, pag. 121.

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA,

Invariato

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'ambito della politica comune dei trasporti devono essere adottate nuove misure al fine di migliorare la sicurezza e di prevenire l'inquinamento nei trasporti marittimi.
- (2) La Comunità è seriamente preoccupata per i sinistri causati da petroliere e per l'inquinamento delle coste comunitarie che ne consegue nonché per i danni provocati alla fauna, alla flora e ad altre risorse marine.
- (3) Nella comunicazione su una politica comune della sicurezza dei mari ⁽¹⁾ la Commissione ha posto l'accento sulla richiesta del Consiglio straordinario Ambiente e Trasporti del 25 gennaio 1993 di sostenere le iniziative dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in materia di riduzione del divario tra la sicurezza delle navi di nuova costruzione e delle navi esistenti grazie a migliorie e/o al progressivo disarmo delle navi esistenti costruite secondo le norme precedenti, dopo un periodo di servizio ragionevole, con particolare riguardo per le petroliere che non soddisfano le norme della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 e relativo Protocollo del 1978 (MARPOL 73/78) nella versione modificata entrata in vigore nel 1982.

⁽¹⁾ COM(93) 66 def. del 24.2.1993.

PROPOSTA INIZIALE

(4) Nella risoluzione su una politica comune della sicurezza dei mari ⁽¹⁾ il Parlamento europeo ha accolto favorevolmente la comunicazione della Commissione ed ha sollecitato in particolare azioni volte a migliorare le norme di sicurezza delle navi cisterna.

(5) Nella risoluzione dell'8 giugno 1993 ⁽²⁾ il Consiglio ha pienamente condiviso gli obiettivi formulati nella comunicazione della Commissione.

(6) A livello internazionale l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha stabilito, nell'ambito della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 e del relativo Protocollo del 1978 (MARPOL 73/78), norme definite a livello internazionale per la prevenzione dell'inquinamento che riguardano la progettazione e l'esercizio delle petroliere.

(7) Il 6 marzo 1992 l'IMO ha adottato incisive modifiche della Convenzione MARPOL 73/78 introducendo misure più severe in materia di norme di progettazione e di costruzione per le petroliere; esse sono entrate in vigore il 6 luglio 1993 e prevedono, per le petroliere consegnate a partire dal 6 luglio 1996, l'obbligo di doppio scafo o di tecnologia equivalente al fine di evitare un inquinamento da idrocarburi in caso di collisione o incaglio. Tali modifiche prevedono inoltre, per le petroliere monoscafo consegnate prima della data summenzionata, un programma di adattamento, avente effetto a decorrere dal 6 luglio 1995, in base al quale tali petroliere dovranno conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente entro 25 o in certi casi 30 anni dopo la data di consegna. Per effetto di tali misure a partire dal 2007 e, in taluni casi, dal 2012 le petroliere monoscafo esistenti che non soddisfano i requisiti MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata sistemate a fini protettivi non potranno più operare a livello internazionale a meno che soddisfino alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente previste dalla regola 13 F dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78. Per quanto riguarda le petroliere monoscafo esistenti che soddisfano tali norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata a fini protettivi, il termine ultimo sarà raggiunto entro il 2026.

PROPOSTA MODIFICATA

⁽¹⁾ GU C 91 del 28.3.1994, pag. 301.

⁽²⁾ GU C 271 del 7.10.1993, pag. 1.

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

- (8) Prima dell'adozione di tali modifiche alla Convenzione MARPOL 73/78 gli Stati Uniti avevano già adottato, nel 1990, l'Oil Pollution Act che stabilisce un obbligo di doppio scafo per le navi cisterna di nuova costruzione e per quelle esistenti. In base a tale legge le petroliere monoscafo non dotate di doppio fondo o di doppio guscio laterale non saranno più autorizzate a operare da e verso i porti statunitensi a partire dal 1° gennaio 2010 a meno che dispongano di doppio scafo. Inoltre nel periodo che precede tale termine ultimo le petroliere in questione non potranno, a decorrere dal 2005, operare da o verso i porti degli Stati Uniti una volta raggiunti i 25 anni di età o, in taluni casi, i 23 anni di età, a meno che siano dotate di doppio scafo. Per quanto riguarda le petroliere con doppio fondo e doppio guscio laterale il termine ultimo è fissato al 1° gennaio 2015 e il limite di età, nel periodo tra il 2005 e il 2015 è fissato a 30 anni e, in taluni casi, a 28 anni.
- (9) Considerate le differenze tra la normativa internazionale e il regime posto in vigore dagli Stati Uniti per quanto riguarda l'età limite delle navi e i termini ultimi per l'applicazione delle norme in materia di doppio scafo alle petroliere monoscafo esistenti, è prevedibile che a partire dal 2005 e in particolare dopo i termini ultimi del 2010 e del 2015, le petroliere monoscafo non più autorizzate ad operare da o verso i porti statunitensi a causa della loro età trasferiscano le loro attività verso altre regioni del mondo, ivi compresa l'Unione europea, e continuino ad operare fino al momento in cui saranno tenute a soddisfare le norme doppio scafo in funzione dei limiti di età previsti dalla Convenzione MARPOL 73/78.
- (10) Il raffronto tra i dati statistici relativi all'età e ai sinistri delle navi cisterna rivela un aumento del tasso di sinistri per le navi più vetuste. È riconosciuto a livello internazionale che l'applicazione delle modifiche apportate nel 1992 alla Convenzione MARPOL 73/78, che prevedono l'obbligo di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo esistenti di una certa età, garantirà un maggior livello di protezione contro l'inquinamento accidentale da idrocarburi in caso di collisione o incaglio.
- (11) È nell'interesse della Comunità varare misure per evitare che le petroliere monoscafo non più autorizzate a causa della vetustà o dopo i termini ultimi previsti, ai sensi dell'Oil Pollution Act del 1990, a operare da o verso i porti statunitensi, continuino o comincino ad operare da o verso porti europei, facendo sì che il rischio di inquinamento accidentale da idrocarburi delle acque europee persista o cresca.

PROPOSTA INIZIALE

(12) Tali misure dovranno basarsi sui principi della Convenzione MARPOL 73/78 per cui le petroliere monoscafo esistenti dovranno conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente prima di raggiungere una certa età. I limiti di età fissati in tali misure dovranno essere conformi a quelli stabiliti dall'Oil Pollution Act del 1990. A tal fine dovrà essere prevista una introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla Convenzione MARPOL 73/78 per le petroliere monoscafo esistenti, abbassando i limiti di età e stabilendo termini ultimi allineati su quelli fissati dall'Oil Pollution Act del 1990, dopo i quali le navi in questione dovranno risultare conformi alle norme per poter accedere ai porti e alle vie navigabili interne di uno degli Stati membri della Comunità.

(13) La regola 13 G dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78, che prevede per le petroliere monoscafo l'obbligo di conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente, si applica esclusivamente alle petroliere per il greggio di portata lorda pari o superiore a 20 000 t e alle navi per trasporto di prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 30 000 t. Le norme in materia di doppio scafo e di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78 si applicano alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 600 t consegnate dopo il 6 luglio 1996. Questa distinzione tra le classi di dimensione esclude dal campo di applicazione del regolamento le navi cisterna monoscafo per trasporto di greggio di portata lorda compresa tra 600 e 20 000 t, consegnate prima del 6 luglio 1996, nonché le navi cisterna per prodotti petroliferi di portata lorda compresa tra 600 e 30 000 t consegnate prima del 6 luglio 1996. Considerata l'importanza di questa categoria di petroliere di minor portata lorda nel traffico intracomunitario, devono essere adottate misure volte a garantire che anche queste navi si conformino alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla Convenzione MARPOL 73/78. A tal fine per questa categoria di petroliere monoscafo andrà prevista la progressiva introduzione delle norme doppio scafo e tecnologia equivalente di cui alla Convenzione MARPOL 73/78 quale condizione per poter accedere a un porto o alle vie navigabili interne di uno degli Stati membri della Comunità.

(14) Nella risoluzione sulla fuoriuscita di petrolio al largo delle coste francesi, adottata il 20 gennaio 2000, il Parlamento europeo ha accolto favorevolmente le iniziative della Commissione volte ad anticipare la data di introduzione dell'obbligo del doppio scafo per le petroliere.

PROPOSTA MODIFICATA

(13) La regola 13 G dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78, che prevede per le petroliere monoscafo l'obbligo di conformarsi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente, si applica esclusivamente alle petroliere per il greggio di portata lorda pari o superiore a 20 000 t e alle navi per trasporto di prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 30 000 t. Le norme in materia di doppio scafo e di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78 si applicano alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 600 t consegnate dopo il 6 luglio 1996. Questa distinzione tra le classi di dimensione esclude dal campo di applicazione del regolamento le navi cisterna monoscafo per trasporto di greggio di portata lorda compresa tra 600 e 20 000 t, consegnate prima del 6 luglio 1996, nonché le navi cisterna per prodotti petroliferi di portata lorda compresa tra 600 e 30 000 t consegnate prima del 6 luglio 1996. Considerata l'importanza di questa categoria di petroliere di minor portata lorda nel traffico intracomunitario, con la deroga per le petroliere di portata lorda inferiore a 3 000 t, devono essere adottate misure volte a garantire che anche queste navi si conformino alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla Convenzione MARPOL 73/78. A tal fine per questa categoria di petroliere monoscafo andrà prevista la progressiva introduzione delle norme doppio scafo e tecnologia equivalente di cui alla Convenzione MARPOL 73/78 quale condizione per poter accedere a un porto o alle vie navigabili interne di uno degli Stati membri della Comunità.

Invariato

PROPOSTA INIZIALE

Considerato l'avvicinarsi del termine ultimo stabilito per le petroliere monoscafo che non soddisfano le norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata sistemate a fini protettivi, non vi sono motivi di mantenere il regime di tariffazione differenziata stabilito dal regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio tra le petroliere di questo tipo e le petroliere che invece soddisfano le norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata a fini protettivi.

Le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento costituiscono delle misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾. Pertanto, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa.

Le disposizioni del presente regolamento che contengono riferimenti alle regole della Convenzione MARPOL 73/78 possono essere modificate dalla Commissione, assistita dal comitato, al fine di renderle conformi alle modifiche a tali regole adottate o entrate in vigore,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento ha lo scopo di prevedere:

- l'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla Convenzione MARPOL 73/78 applicabili alle petroliere monoscafo.

Articolo 2

Campo d'applicazione

Il presente regolamento si applica a tutte le petroliere di portata lorda pari o superiore a 600 t

- che entrano in un porto o nelle vie navigabili interne di uno Stato membro, indipendentemente dalla loro bandiera, o
- che battono la bandiera di uno Stato membro.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento valgono le seguenti definizioni:

- 1) «MARPOL 73/78»: la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, quale modificata dal Protocollo del 1978, nonché gli emendamenti ad essa apportati, testo in vigore;

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

PROPOSTA MODIFICATA

(15) Considerato l'avvicinarsi del termine ultimo stabilito per le petroliere monoscafo che non soddisfano le norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata sistemate a fini protettivi, non vi sono motivi di mantenere il regime di tariffazione differenziata stabilito dal regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio tra le petroliere di questo tipo e le petroliere che invece soddisfano le norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata a fini protettivi.

(16) Le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento costituiscono delle misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾. Pertanto, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa.

(17) Le disposizioni del presente regolamento che contengono riferimenti alle regole della Convenzione MARPOL 73/78 possono essere modificate dalla Commissione, assistita dal comitato, al fine di renderle conformi alle modifiche a tali regole adottate o entrate in vigore,

Invariato

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

PROPOSTA INIZIALE

- 2) «petroliera»: nave cisterna per il trasporto di idrocarburi quale definita nella regola 1 (4) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78;
- 3) «portata lorda (PL)»: portata lorda quale definita nella regola 1 (22) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78;
- 4) «nuova petroliera»: nuova nave cisterna per il trasporto di idrocarburi quale definita nella regola 1 (26) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78;
- 5) «petroliera per greggio»: nave per il trasporto del greggio quale definita nella regola 1 (29) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78;
- 6) «nave da trasporto prodotti petroliferi»: la nave da trasporto prodotti quale definita nella regola 1 (30) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78;
- 7) «petroliera monoscafo»: una petroliera che non soddisfa le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78;
- 8) «petroliera a doppio scafo»: una petroliera che soddisfa le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78;
- 9) «età»: età della nave espressa in numero di anni dalla data della sua consegna.

*Articolo 4***Conformità con le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente delle petroliere monoscafo**

1. Gli Stati membri non autorizzano le petroliere monoscafo ad entrare nei loro porti o vie navigabili interne trascorsa la data che si presenta per prima tra quelle, salvo se entro la prima di tali date le petroliere in questione sono conformi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78:

- 1) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate che non soddisfano le norme per le nuove petroliere di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18 (4) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78,

PROPOSTA MODIFICATA

1. Gli Stati membri non autorizzano le petroliere monoscafo ad entrare nei loro porti o vie navigabili interne trascorse le date sotto indicate, salvo se le petroliere in questione sono conformi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla regola 13 F dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78:

- 1) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate che non soddisfano le norme per le nuove petroliere di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18 (4) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78, il giorno corrispondente alla rispettiva data di consegna, sulla base del seguente calendario degli anni corrispondenti:

- 2003 per le navi consegnate nel 1973 o anteriormente,
- 2004 per le navi consegnate nel 1974 e 1975,

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

2) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate che soddisfano le norme per le petroliere nuove di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18 (4) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78,

3) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a tonnellate, ma inferiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a tonnellate, ma inferiore a 30 000 tonnellate, che non soddisfano le norme per le petroliere nuove di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18 (4) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78, al raggiungimento dei 25 anni di età o il 1° gennaio 2015:

- 2005 per le navi consegnate nel 1976 e 1977,
- 2006 per le navi consegnate nel 1978, 1979 e 1980,
- 2007 per le navi consegnate nel 1981 o posteriormente;

2) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate che soddisfano le norme per le petroliere nuove di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18 (4) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78, il giorno corrispondente alla rispettiva data di consegna, sulla base del seguente calendario degli anni corrispondenti:

- 2003 per le navi consegnate nel 1977 o anteriormente,
- 2004 per le navi consegnate nel 1978,
- 2005 per le navi consegnate nel 1979,
- 2006 per le navi consegnate nel 1980,
- 2007 per le navi consegnate nel 1981,
- 2008 per le navi consegnate nel 1982,
- 2009 per le navi consegnate nel 1983,
- 2010 per le navi consegnate nel 1984,
- 2011 per le navi consegnate nel 1985,
- 2012 per le navi consegnate nel 1986 e 1987,
- 2013 per le navi consegnate nel 1988 e 1989,
- 2014 per le navi consegnate nel 1990 e 1991,
- 2015 per le navi consegnate nel 1992 o posteriormente;

3) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, ma inferiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 3 000 tonnellate, ma inferiore a 30 000 tonnellate, il giorno corrispondente alla rispettiva data di consegna, sulla base del seguente calendario degli anni corrispondenti:

- 2003 per le navi consegnate nel 1974 o anteriormente,
- 2004 per le navi consegnate nel 1975 e 1976,
- 2005 per le navi consegnate nel 1977 e 1978,

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

- 2006 per le navi consegnate nel 1979 e 1980,
- 2007 per le navi consegnate nel 1981,
- 2008 per le navi consegnate nel 1982,
- 2009 per le navi consegnate nel 1983,
- 2010 per le navi consegnate nel 1984,
- 2011 per le navi consegnate nel 1985,
- 2012 per le navi consegnate nel 1986,
- 2013 per le navi consegnate nel 1987 e 1988,
- 2014 per le navi consegnate nel 1989, 1990 e 1991,
- 2015 per le navi consegnate nel 1992 o posteriormente.

2. Una petroliera di categoria 1 avente 25 anni e oltre dalla data della sua consegna, deve conformarsi ad una delle due disposizioni seguenti:

- a) avere cisterne laterali o spazi a doppio fondo non utilizzati per il trasporto del petrolio e che soddisfano ai requisiti di larghezza e altezza di cui alla regola 13 F (4) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78; oppure
- b) navigare con carico in equilibrio idrostatico tenendo conto degli orientamenti elaborati dall'IMO [risoluzione MEPC 64 (36)];

3. L'amministrazione può consentire il proseguimento della navigazione di una petroliera di categoria 1 oltre il 2005 e di una petroliera di categoria 2 oltre il 2010, in conformità con uno speciale regime di valutazione delle condizioni delle navi (conformemente all'allegato).

*Articolo 6***Notifica all'IMO**

La Presidenza del Consiglio e la Commissione informano l'Organizzazione marittima internazionale dell'adozione del presente regolamento menzionando espressamente l'articolo 211, paragrafo 3 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare.

*Articolo***Procedura del comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito in virtù dell'articolo 12, paragrafo 1, della direttiva 93/75/CEE del Consiglio ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Direttiva del Consiglio relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette ai porti marittimi della Comunità o che ne escono o che trasportano merci pericolose o inquinanti (GU L 247 del 5.10.1993, pag. 19).

Articolo 5

Invariato

Articolo 6

Invariato

PROPOSTA INIZIALE

PROPOSTA MODIFICATA

2. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, salvo il disposto dell'articolo 7, paragrafo 3 e dell'articolo 8 della stessa.

3. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE del Consiglio è fissato a tre mesi.

Articolo

Modifica

Gli articoli del regolamento che fanno rinvio alle regole dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78 possono essere modificati conformemente alla procedura di cui all'articolo 6 al fine di adeguarli agli emendamenti a tali regole adottati dall'IMO.

Articolo

Abrogazione del regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio

Il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio, del 21 novembre 1994, sull'applicazione della risoluzione IMO A.747(18) concernente la misurazione del tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra segregata ⁽¹⁾ è abrogato a decorrere da (12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento).

Articolo

Attuazione

1. Gli Stati membri adottano in tempo debito, e comunque entro la data di applicazione di cui all'articolo 10, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie all'applicazione del presente regolamento.

2. 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.

3. 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

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*. Il regolamento acquista efficacia il (12 mesi dopo la sua entrata in vigore).

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

(¹) GU L 319 del 12.12.1994, pag. 1.

Articolo 7

Invariato

Articolo 8

Invariato

Articolo 9

Invariato

Articolo 10

Invariato

PROPOSTA MODIFICATA

ALLEGATO

- A. Regime di ispezione speciale per le petroliere della categoria 1 (navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate e navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate che non soddisfano le norme per le nuove petroliere di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18(4) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78), e per le petroliere della categoria 2 (navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate e navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate che soddisfano le norme per le petroliere nuove di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18(4) dell'allegato I alla Convenzione MARPOL 73/78), quale condizione per continuare a navigare rispettivamente oltre il 2005 e il 2010.
1. L'ispezione speciale deve essere realizzata in associazione con l'ultima ispezione intermedia o periodica effettuata prima del termine del 1° gennaio 2005 o rispettivamente del 1° gennaio 2010 e conformemente al regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS). Soltanto se l'ispezione speciale ha esito positivo la nave può essere autorizzata a rimanere in servizio. Tuttavia la nave non potrà in alcun caso operare oltre la data corrispondente al giorno di consegna nel 2007 e rispettivamente nel 2015.
 2. Per confermare la possibilità di prorogare la vita utile della nave è necessario che all'ispezione speciale partecipi una società di classificazione diversa da quella che ha rilasciato i certificati della nave. Il principale obiettivo della verifica ad opera dell'altra società di classificazione è quello di convalidare le ultime misurazioni dello spessore effettuate dall'organismo intervenuto per ultimo, inclusa la verifica dell'ispezione esterna della carena conformemente al sistema HSSC [risoluzione A. 746 (18) dell'IMO Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification] (ispezioni in bacino o in immersione), e di calcolare nuovamente la resistenza della trave scafo in base alle misure di spessore ottenute.
 3. Qualora l'altra società di classificazione individui, in sede di ispezione speciale, una corrosione sostanziale o difetti strutturali che, a suo parere, possono compromettere l'integrità strutturale della nave, andrà effettuato un intervento correttivo che soddisfi l'organismo riconosciuto, prima di concedere alla nave una proroga del suo mantenimento in servizio oltre il 1° gennaio 2005 o rispettivamente il 1° gennaio 2010 come indicato al paragrafo 1. Ove necessario, l'altro organismo riconosciuto procede a un'ispezione supplementare per accertarsi della completezza e della qualità degli interventi correttivi richiesti. Qualora l'altro organismo riconosciuto individui, in sede di ispezione speciale, una corrosione di minore entità o difetti strutturali che, a suo parere, non sono tali da compromettere l'integrità strutturale della nave, detta società di classificazione sorveglia l'evoluzione di tali corrosioni e difetti procedendo a controlli annuali.
 4. Le navi di questa categoria che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento devono essere munite di certificati comprovanti che l'ispezione o le ispezioni speciali sono state realizzate in maniera soddisfacente per l'organismo riconosciuto incaricato della verifica, ivi compreso l'esito delle verifiche in questione.
- B. Il presente allegato è modificato conformemente alla procedura di cui all'articolo 6 per adeguarlo all'accordo raggiunto in sede IMO.
-