

Giovedì 30 novembre 2000

6. Norme per le petroliere monoscafo ***I

A5-0344/2000

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo (COM(2000) 142 – C5-0173/2000 – 2000/0067(COD))

La proposta è modificata nel modo seguente:

TESTO
DELLA COMMISSIONE ⁽¹⁾

EMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

(Emendamento 1)

Considerando 13

(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 analoghe 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.*

(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.

(Emendamento 2)

Considerando 15

(15) *L'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo e di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo dovrà essere accompagnata da misure complementari destinate ad incentivare il traffico delle petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente ancor prima che scatti l'introduzione accelerata di tali norme. Le misure complementari dovranno consistere in incentivi finanziari per le petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente e in disincentivi finanziari per le petroliere monoscafo che operano da e verso i porti degli Stati membri della Comunità.*

Soppresso

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

Giovedì 30 novembre 2000

TESTO
DELLA COMMISSIONEEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

(Emendamento 3)

Considerando 16

(16) Le misure complementari dovranno basarsi sui principi stabiliti dal 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⁾. Tali principi prevedono una riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio per le petroliere più rispettose dell'ambiente rispetto alle petroliere che garantiscono un livello di protezione inferiore contro l'inquinamento da idrocarburi.

Soppresso

⁽¹⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 1.

(Emendamento 4)

Considerando 17

(17) Il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio non tiene conto del maggior livello di protezione contro l'inquinamento accidentale da idrocarburi garantito dalle petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente rispetto alle petroliere monoscafo. Di conseguenza, il regolamento non opera alcuna distinzione, in termini di riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio, tra le petroliere a doppio scafo e le petroliere monoscafo entrambe provviste di cisterne di zavorra segregata.

Soppresso

(Emendamento 5)

Considerando 19

(19) Al fine di promuovere i traffici a destinazione dei porti comunitari delle petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente, il regime di incentivi finanziari previsto dal regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio deve essere sostituito con un regime che, durante il periodo di introduzione accelerata delle nuove norme, promuova l'esercizio di petroliere che soddisfano le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente e dissuadano dall'esercizio di petroliere non ancora conformi. A tal fine il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio dovrà essere abrogato.

Soppresso

(Emendamento 6)

Considerando 20

(20) Gli incentivi finanziari per le petroliere che sono conformi alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente e i disincentivi finanziari per le petroliere non ancora conformi dovranno basarsi su un sistema misto che preveda una riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio per la prima categoria di petroliere ed una maggiorazione per le petroliere non conformi della seconda categoria.

Soppresso

Giovedì 30 novembre 2000

TESTO
DELLA COMMISSIONEEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

(Emendamento 7)

Considerando 21

(21) I diritti portuali e di pilotaggio devono essere commisurati ai servizi prestati ed essere calcolati in modo non discriminatorio.

Soppresso

(Emendamento 8)

Considerando 22

(22) Il sistema misto di riduzioni e maggiorazioni dei diritti portuali e di pilotaggio deve essere equilibrato onde evitare minori introiti ai soggetti che prestano servizi portuali e di pilotaggio ed evitare che tali perdite vadano a scapito della qualità dei servizi ovvero debbano essere compensate mediante l'aumento dei diritti portuali e di pilotaggio a carico delle navi che non trasportano idrocarburi o prodotti petroliferi.

Soppresso

(Emendamento 9)

Considerando 23

(23) Considerato il progressivo aumento del numero di petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente e della progressiva diminuzione del numero di petroliere monoscafo nel corso del periodo di introduzione accelerata occorre equilibrare gli introiti per i servizi portuali e di pilotaggio prevedendo riduzioni dei diritti portuali e di pilotaggio che diminuiscono con l'aumentare dell'età delle petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente, e maggiorazioni che crescono con l'aumentare dell'età delle petroliere monoscafo. Tale sistema di tariffazione differenziata dovrà cessare di essere applicato non appena completata la sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente.

Soppresso

(Emendamento 10)

Considerando 24

(24) 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. Pertanto, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della stessa.

(24) **È opportuno che** le misure **di esecuzione** del presente regolamento **siano adottate a norma della** decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione.

(Emendamento 11)

Considerando 25

(25) 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. L'entità percentuale delle riduzioni e delle maggiorazioni da applicare ai diritti portuali e di pilotaggio prevista nell'allegato può a sua volta essere modificata dal

(25) 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.

Giovedì 30 novembre 2000

TESTO
DELLA COMMISSIONEEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

comitato al fine di garantire il mantenimento dell'equilibrio degli introiti da diritti portuali e di pilotaggio in funzione del ritmo e del grado di sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente durante il periodo di progressiva introduzione delle nuove norme,

(Emendamento 12)

Considerando 25 bis (nuovo)

(25 bis) Il presente regolamento rispecchia lo stato attuale dei negoziati in sede IMO volti a modificare la convenzione MARPOL. La convenzione MARPOL dovrebbe essere modificata nel senso di una introduzione su scala mondiale di petroliere sicure. Qualora la convenzione MARPOL modificata non sia disponibile per la data annunciata dall'IMO, vale a dire nell'aprile 2001 o diverga su punti sostanziali dal presente regolamento, l'Unione europea dovrebbe decidere unilateralmente, per le proprie acque territoriali, l'introduzione accelerata di norme in materia di doppi scafi o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo. In tal caso la proposta originaria della Commissione per il presente regolamento⁽¹⁾ dovrebbe costituire il testo di base.

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

(Emendamento 13)

Articolo 1, primo e secondo trattino

- 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, e
 - un sistema di incentivi e disincentivi finanziari che preveda la riduzione dei diritti portuali e di pilotaggio per le petroliere che soddisfano le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente e la maggiorazione di tali diritti portuali e di pilotaggio per le petroliere che non soddisfano ancora tali norme.
- 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.

(Emendamento 14)

Articolo 4, paragrafo 1

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* sotto indicate, salvo se entro la prima di tali date le petroliere in questione si sono conformate 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

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 si sono conformate 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

Giovedì 30 novembre 2000

TESTO
DELLA COMMISSIONEEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

nuove petroliere di cui alle regole 13, 13 B, 13 E e 18(4) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78, *al raggiungimento dei 23 anni di età o il 1° giugno 2005;*

- (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, *al raggiungimento dei 28 anni di età o il 1° gennaio 2010;*

- (3) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate, ma inferiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 600 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;*

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,
- 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 3000 tonnellate, ma inferiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 3000 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,

Giovedì 30 novembre 2000

TESTO
DELLA COMMISSIONEEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

(4) per le navi cisterna per petrolio greggio di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate, ma inferiore a 20 000 tonnellate e le navi da trasporto prodotti petroliferi di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate, ma inferiore 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, al raggiungimento dei 30 anni di età o il 1° gennaio 2015.

- 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 e 1990 e 1991,
- 2015 per le navi consegnate nel 1992 o posteriormente;

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

- (a) deve avere cisterne laterali o spazi a doppio fondo non utilizzati per il trasporto del petrolio e che soddisfano i requisiti di larghezza e altezza di cui alla regola 13 F (4) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78; oppure
- (b) applica la caricazione in equilibrio idrostatico tenendo conto degli orientamenti elaborati dall'IMO⁽¹⁾.

1 ter. L'Amministrazione può consentire il proseguimento della navigazione di una petroliera di categoria 1 dopo il 2005 e di una petroliera di categoria 2 dopo il 2010, in conformità con uno speciale regime di vigilanza (conformemente all'allegato).

⁽¹⁾ Riferimento ai requisiti per l'applicazione della caricazione in equilibrio idrostatico in cisterne di carico adottati dalla risoluzione MEPC.64(36).

(Emendamento 15)

Articolo 4, paragrafo 2

2. Non sono accettate, in alternativa all'osservanza delle prescrizioni di cui al paragrafo 1, altre misure strutturali o operative come la caricazione in equilibrio idrostatico di cui alla regola 13 G(7) dell'allegato I alla convenzione MARPOL 73/78.

Soppresso

Giovedì 30 novembre 2000TESTO
DELLA COMMISSIONEEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

(Emendamento 16)

Articolo 5

Articolo 5

Soppresso

Differenziazione dei diritti portuali e di pilotaggio applicati alle petroliere a doppio scafo e alle petroliere monoscafo

1. Gli Stati membri garantiscono che le autorità portuali e le autorità di pilotaggio applichino alle petroliere un sistema di diritti portuali e di pilotaggio differenziati grazie al quale:

- i diritti applicati alle petroliere a doppio scafo siano ridotti almeno in misura pari alle percentuali stabilite all'allegato rispetto ai diritti applicati alle petroliere monoscafo di pari portata lorda e di età inferiore ai cinque anni, e
- i diritti applicati alle petroliere monoscafo siano maggiorati almeno in misura pari alle percentuali stabilite nell'allegato rispetto ai diritti applicati alle petroliere monoscafo di pari portata lorda e di età inferiore ai cinque anni.

2. Qualora l'applicazione dei diritti portuali e di pilotaggio si basi su criteri diversi dalla portata lorda, gli Stati membri garantiscono che il sistema di tariffazione applicato dalle autorità portuali e di pilotaggio preveda almeno le medesime percentuali di cui al paragrafo 1 per la riduzione dei diritti applicati alle petroliere a doppio scafo e per la maggiorazione dei diritti applicati alle petroliere monoscafo.

3. Il sistema di diritti portuali e di pilotaggio differenziati cesserà di essere applicato alla data che cade per ultima tra le date di cui all'articolo 4.

(Emendamento 17)

Articolo 7

Articolo 7

Soppresso

Controlli e relazioni

1. Gli Stati membri si accertano regolarmente che le autorità portuali e le autorità di pilotaggio applichino correttamente il sistema tariffario differenziato di cui all'articolo 5.

2. Gli Stati membri presentano ogni anno alla Commissione una relazione sui risultati dei controlli menzionando le infrazioni commesse dalle rispettive autorità portuali e di pilotaggio. La relazione è consegnata entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello su cui verte la relazione.

Giovedì 30 novembre 2000

TESTO
DELLA COMMISSIONEEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

(Emendamento 18)

Articolo 8

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

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

⁽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).

1. La Commissione è assistita **da un comitato di regolamentazione secondo la procedura di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, tenuto conto degli articoli 7 e 8 della stessa.**

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

(Emendamento 19)

Articolo 9, paragrafo 2

2. Le percentuali delle riduzioni e delle maggiorazioni del sistema di tariffazione differenziata dei diritti per i servizi portuali e di pilotaggio stabilite nell'allegato possono essere modificate conformemente alla procedura di cui all'articolo 8 al fine di tener conto del ritmo e del grado di sostituzione delle petroliere monoscafo con petroliere a doppio scafo durante il periodo di progressiva introduzione delle norme.

Soppresso

(Emendamento 20)

Allegato

Tariffazione differenziata dei diritti portuali e di pilotaggio per le petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente e per le petroliere monoscafo

Soppresso

Percentuali minime delle riduzioni e maggiorazioni applicabili ai sensi dell'articolo 5.

Testo della Commissione

| Età della nave | 0-5 | 5-10 | 10-15 | 15-20 | 20-25 | ≥ 25 |
|--|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| Riduzione per le petroliere a doppio scafo o di tecnologia equivalente | - 25 % | - 20 % | - 15 % | - 10 % | - 5 % | nessuna |
| Maggiorazione per le petroliere monoscafo | nessuna | +10 % | +15 % | +20 % | +25 % | +30 % |

Emendamento del Parlamento

Soppresso.

Giovedì 30 novembre 2000

TESTO
DELLA COMMISSIONEEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

(Emendamento 21)

*Allegato (nuovo)***Allegato**

A. Regime speciale di ispezione 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 2015 e il 2010.

1. L'ispezione speciale è realizzata in associazione con l'ultima ispezione ampliata annuale, intermedia o periodica precedente la scadenza del 1° gennaio 2005 e del 1° gennaio 2010 rispettivamente e a norma del Programma di valutazione delle condizioni (CAS). Soltanto se l'ispezione speciale ha esito positivo, la nave ha il permesso di continuare a navigare. Tuttavia non potrà operare in nessun caso dopo il 1° gennaio 2007 e il 1° gennaio 2015 rispettivamente.

2. L'ispezione speciale è realizzata da una società di classificazione diversa dall'organizzazione riconosciuta dallo Stato di bandiera per eseguire le ispezioni ampliate necessarie per il rilascio dei certificati obbligatori della nave. Il principale obiettivo dell'ispezione speciale, effettuata da un'altra società di classificazione diversa dall'organizzazione riconosciuta dallo Stato di bandiera, è quella di convalidare le ultime misure di spessore effettuate da detta organizzazione, inclusa la verifica dell'ispezione della parte inferiore esterna della nave, a norma del sistema HSSC (risoluzione A. 746 (18) dell'IMO «Orientamenti per effettuare riconoscimenti di conformità con il sistema armonizzato di riconoscimenti e certificazione»: ispezione alla banchina o subacquea), nonché calcolare nuovamente la forza del paramezzale in base alle misure di spessore ottenute.

3. Qualora l'altra società di classificazione in sede di ispezione speciale individui una corrosione sostanziale o difetti strutturali che, a suo parere, possono compromettere l'integrità strutturale della nave, si apporta un'azione correttiva che soddisfi i requisiti dell'organizzazione riconosciuta, prima di dare alla nave una proroga operativa che vada oltre il 1° gennaio 2005 e il 1° gennaio 2010 rispettivamente, come previsto nel paragrafo 1. Se necessario, l'altra organizzazione riconosciuta procede a un'i-

Giovedì 30 novembre 2000

TESTO
DELLA COMMISSIONEEMENDAMENTI
DEL PARLAMENTO

spezione supplementare per accertarsi della completezza e della qualità delle azioni correttive richieste. Qualora l'altra organizzazione riconosciuta in sede di ispezione speciale individui una corrosione di minore entità o difetti strutturali che, a suo parere, non possono compromettere l'integrità strutturale della nave, tale società di classificazione deve seguire lo sviluppo di tali difetti controllandoli ad intervalli annuali.

4. Le navi di tale categoria che rientrano nel campo d'applicazione del presente regolamento devono essere fornite di certificati che attestino che l'ispezione speciale (ispezioni speciali) è stata realizzata in modo da soddisfare l'organizzazione riconosciuta incaricata della verifica, includendo i risultati di tali verifiche.

B. Il presente allegato è modificato conformemente alla procedura di cui all'articolo 8 per adeguarlo all'accordo raggiunto in sede IMO.

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo (COM(2000) 142 — C5-0173/2000 — 2000/0067(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio COM(2000) 142⁽¹⁾,
- visti gli articoli 251, paragrafo 2, e 80, paragrafo 2, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C5-0173/2000),
- visto l'articolo 67 del suo regolamento,
- visti la relazione della commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori e della commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia (A5-0344/2000),

1. approva la proposta della Commissione così emendata;
2. chiede che la proposta gli venga nuovamente presentata qualora la Commissione intenda modificare sostanzialmente la proposta emendata o sostituirla con un nuovo testo oppure qualora la modifica della convenzione MARPOL annunciata dall'IMO per l'aprile 2001 sia sospesa o diverga su punti sostanziali da tale regolamento;
3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

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