



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 27 settembre 2011 (28.09)
(OR. en)**

14830/11

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0243 (COD)**

**MAR 121
ENV 718
CODEC 1548**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 26 settembre 2011

Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.: COM(2011) 566 definitivo

Oggetto: Proposta 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 (rifusione)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2011) 566 definitivo.

All.: COM(2011) 566 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 23.9.2011
COM(2011) 566 definitivo

2011/0243 (COD)

Proposta 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**

(rifusione)

RELAZIONE

1. Il 1° aprile 1987 la Commissione ha deciso¹ di dare istruzione ai propri servizi di procedere alla codificazione di tutti gli atti dopo non oltre dieci modifiche, sottolineando che si tratta di un requisito minimo e che i vari servizi dovrebbero sforzarsi di codificare i testi di loro competenza anche a intervalli più brevi, al fine di garantire la chiarezza e la comprensione immediata delle disposizioni.
2. La Commissione ha avviato la codificazione del Regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo e che abroga il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio². Il nuovo regolamento doveva sostituire i vari atti in esso incorporati³.
3. Nel frattempo il trattato di Lisbona è entrata in vigore. L'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, permette al legislatore di delegare alla Commissione il potere di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati elementi non essenziali di un atto legislativo. Gli atti giuridici adottati per questa via dalla Commissione sono, secondo la terminologia del nuovo trattato, "atti delegati" (articolo 290, paragrafo 3).
4. Il regolamento (CE) n. 417/2002 contiene una disposizione in ordine alla quale tale delega sarebbe opportuna. È pertanto opportuno convertire la codificazione del regolamento (CE) n. 417/2002 in una rifusione, al fine di introdurre le modifiche necessarie.
5. La proposta di rifusione è stata elaborata sulla base del consolidamento preliminare, in tutte le lingue ufficiali, del regolamento (CE) n. 417/2002 e degli strumenti di modifica dello stesso, effettuato dall'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, attraverso un sistema di elaborazione dati. Nei casi in cui è stata assegnata una nuova numerazione agli articoli, la concordanza tra la vecchia e la nuova numerazione è esposta in una tavola che figura all'allegato II del regolamento di rifusione.

¹ COM(87) 868 PV.

² GU L 64 del 7.3.2002, pag. 1.

³ Vedi Allegato I della presente proposta.

Proposta 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**

(rifusione)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo/gli articoli
☒ 100 ☒ paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni⁵,

deliberando conformemente alla procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

↓ nuovo

- (1) Il regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo e che abroga il regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio⁶ è stato modificato in modo sostanziale e a più riprese⁷. In occasione di nuove modificazioni è opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla rifusione di tale regolamento.

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ GU L 64 del 7.3.2002, pag. 1.

⁷ Vedi Allegato I.

↓ 417/2002 Cons. 1 (adattato)

- (2) Nell'ambito della politica comune dei trasporti ☒ dovrebbero ☒ essere adottate misure al fine di migliorare la sicurezza e di prevenire l'inquinamento nei trasporti marittimi.
-

↓ 417/2002 Cons. 2 (adattato)

- (3) L'☒ Unione ☒ è seriamente preoccupata per i sinistri marittimi causati da petroliere e per l'inquinamento delle coste dell'Unione che ne consegue, nonché per i danni provocati alla fauna, alla flora e ad altre risorse marine.
-

↓ 417/2002 Cons. 3

- (4) Nella comunicazione per una politica comune sulla sicurezza dei mari 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 alla progressiva eliminazione delle navi esistenti.
-

↓ 417/2002 Cons. 4

- (5) Nella risoluzione su una politica comune sulla sicurezza dei mari⁸ 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.
-

↓ 417/2002 Cons. 5

- (6) Nella risoluzione dell'8 giugno 1993 per una politica comune sulla sicurezza dei mari⁹ il Consiglio ha pienamente condiviso gli obiettivi formulati nella comunicazione della Commissione.
-

↓ 417/2002 Cons. 6

- (7) 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.
-

↓ 1726/2003 Cons. 9 (adattato)

- (8) Nella risoluzione del 21 novembre 2002 sul naufragio della petroliera "Prestige" al largo delle coste della Galizia il Parlamento europeo ha auspicato l'emanazione di
-

⁸ GU C 91 del 28.3.1994, pag. 301.

⁹ GU C 271 del 7.10.1993, pag. 1.

misure più severe che possano entrare in vigore quanto prima, affermando che la nuova catastrofe ha evidenziato nuovamente la necessità di un'azione efficace a livello internazionale e unionale per migliorare in modo significativo la sicurezza marittima.

↓ 417/2002 Cons. 7

- (9) L'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. Gli Stati membri sono parti della convenzione MARPOL 73/78.
-

↓ 417/2002 Cons. 8

- (10) A norma dell'articolo 3.3 della convenzione MARPOL 73/78, la convenzione non si applica alle navi da guerra o ausiliarie o ad altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate solo per servizi statali a fini non commerciali.
-

↓ 417/2002 Cons. 9

- (11) 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 quando raggiungono una certa età, garantirà un maggior livello di protezione contro l'inquinamento accidentale da idrocarburi in caso di collisione o incaglio.
-

↓ 417/2002 Cons. 10 (adattato)

- (12) È nell'interesse 'Unione adottare misure per garantire che le petroliere che accedono ai porti o ai terminali in mare aperto o gettano l'ancora in una zona, che sono sotto la giurisdizione degli Stati membri e le petroliere che battono la bandiera degli Stati membri siano conformi alla regola 20 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 riveduta nel 2004 mediante la risoluzione MEPC 117(52) adottata dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO (nel prosieguo denominato "MEPC") al fine di ridurre i rischi di inquinamento accidentale da idrocarburi nelle acque europee.
-

↓ 457/2007 Cons. 4 (adattato)

- (13) La risoluzione MEPC 114(50), adottata il 4 dicembre 2003, ha introdotto una nuova regola 21 nell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 sulla prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi di petroliere quando trasportano petroliferi pesanti (HGO), che vieta il trasporto di HGO in petroliere a scafo singolo. I paragrafi 5, 6 e 7 della regola 21 prevedono la possibilità di deroghe all'applicazione di talune disposizioni di tale regola. La dichiarazione della presidenza italiana del Consiglio europeo per conto dell'Unione europea, che figura

nella relazione ufficiale adottata dal MEPC nella sua cinquantesima sessione (MEPC 50/3), esprime un impegno politico a non invocare tali deroghe.

↓ 417/2002 Cons. 11 (adattato)

- (14) Il 6 marzo 1992 l'IMO ha adottato modifiche della convenzione MARPOL 73/78 che 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 prevenire 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 eliminazione, avente effetto a decorrere dal 6 luglio 1995, in base al quale le petroliere consegnate prima del 1° giugno 1982 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. Le petroliere monoscafo esistenti non potrebbero più operare a partire dal ☒ 2005 ☒ e, in taluni casi, dal 2012, a meno che soddisfino le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente previste dalla regola ☒ 19 ☒ dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78. Per quanto riguarda le petroliere monoscafo esistenti consegnate dopo il 1° giugno 1982 o quelle consegnate anteriormente al 1° giugno 1982, ma che sono state modificate in modo da soddisfare le norme MARPOL 73/78 in materia di cisterne di zavorra segregata e delle relative sistemazioni protettive, il termine ultimo sarà raggiunto entro il 2026.
-

↓ 417/2002 Cons. 12 (adattato)

- (15) Il 27 aprile 2001 durante la 46^a sessione del MEPC sono state adottate rilevanti modifiche alla regola ☒ 20 ☒ dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 mediante la risoluzione MEPC 95(46) ☒ e il 4 dicembre 2003 mediante la risoluzione MEPC 111(50) ☒ e che ha introdotto un nuovo calendario di progressiva eliminazione delle petroliere monoscafo. I termini rispettivi entro i quali le petroliere devono conformarsi alla regola ☒ 19 ☒ dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 dipendono dalle dimensioni e dall'età della nave. In detto calendario le petroliere sono pertanto divise in tre categorie a seconda della loro stazza, costruzione e età. Tutte queste categorie, compresa quella inferiore, ossia la Categoria 3, sono importanti per ☒ il commercio interno dell'Unione ☒.
-

↓ 417/2002 Cons. 13 (adattato)

- (16) Il termine ultimo entro il quale le petroliere monoscafo devono essere eliminate è la data anniversario del giorno di consegna della nave, secondo un calendario a partire dal 2003 fino al ☒ 2005 ☒ per le petroliere di Categoria 1 e fino al ☒ 2010 ☒ per le petroliere di Categoria 2 e 3.
-

↓ 417/2002 Cons. 15 (adattato)

- (17) ☒ La ☒ regola ☒ 20 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 ☒ introduce un requisito secondo cui le petroliere ☒ a scafo unico ☒ possono continuare ad operare soltanto a condizione che siano conformi ad un regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS), adottato il 27 aprile 2001 mediante la

risoluzione MEPC 94(46) ☒ dall'IMO come modificata mediante la risoluzione MEPC 99(48) del 11 ottobre 2002 e mediante la risoluzione MEPC 112(50) del 4 dicembre 2003 ☒. Il CAS obbliga l'amministrazione dello Stato di bandiera a rilasciare una dichiarazione di conformità, nonché a partecipare alle procedure di ispezione nell'ambito del regime di valutazione delle condizioni. ☒ Il CAS mira a rilevare le debolezze strutturali nelle petroliere di una certa età e dovrebbe quindi applicarsi a tutte le petroliere di età pari e superiore a 15 anni. ☒

↓ 417/2002 Cons. 16 (adattato)

- (18) ☒ La ☒ regola ☒ 20.5 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 ☒ prevede una deroga per le petroliere delle Categorie 2 e 3 secondo cui, in determinate circostanze, esse possono operare oltre la data limite per la loro eliminazione. ☒ La ☒ regola ☒ 20.8.2 dello stesso allegato ☒ riconosce il diritto, per le parti della convenzione MARPOL 73/78, di negare l'accesso a porti o terminali ☒ in mare aperto ☒ sotto la loro giurisdizione a petroliere cui è stato consentito operare in virtù di tale deroga. Gli Stati membri hanno dichiarato la loro intenzione di avvalersi di tale diritto. La decisione di ricorrere a tale diritto ☒ dovrebbe ☒ essere comunicata all'IMO.
-

↓ 417/2002 Cons. 17

- (19) È importante garantire che le disposizioni di cui al presente regolamento non compromettano la sicurezza degli equipaggi o delle petroliere in cerca di un'area sicura o un luogo di rifugio.
-

↓ 417/2002 Cons. 18

- (20) Al fine di consentire ai cantieri navali degli Stati membri di procedere alla riparazione di petroliere monoscafo, gli Stati membri possono prevedere deroghe per autorizzare l'ingresso nei loro porti di tali navi, a condizione che non trasportino nessun carico.
-

↓ 219/2009 art. 1, allegato pt. 7.4
⇒ nuovo

- (21) ⇒ Alla Commissione deve essere conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 290 del trattato ⇐ per modificare i rinvii alle regole della convenzione MARPOL 73/78 e alle risoluzioni MEPC in modo da renderli conformi alle modifiche apportate alle regole e convenzioni medesime, sempre che tali modifiche non amplino il campo d'applicazione del presente regolamento. ~~È opportuno che talune disposizioni del presente regolamento possano essere modificate al fine di renderle conformi agli strumenti internazionali adottati, modificati o posti in applicazione dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, senza ampliarne l'ambito di applicazione. Tali modifiche sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze d'esecuzione conferite alla Commissione⁴⁰~~

⁴⁰ ————— GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

| |
|---|
| ↓ 417/2002 (adattato) → ₁ 1726/2003 Art. 1, punto 1 |
|---|

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Scopo

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 ☒, come definito all'articolo 3, ☒ applicabili alle petroliere monoscafo →₁ e di vietare il trasporto verso o da porti degli Stati membri di prodotti petroliferi pesanti in petroliere monoscafo ←.

Articolo 2

Ambito d'applicazione

| |
|---|
| ↓ 1726/2003 Art. 1, punto 2 (adattato) |
|---|

1. Il presente regolamento si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate:

- ☒ (a) che battono la bandiera di uno Stato membro ☒
- ☒ (b) che accedono a un porto o ad un terminale in mare aperto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, salpano da essi o gettano l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di uno Stato membro, indipendentemente dalla bandiera che battono. ☒

Ai fini dell'articolo 4, paragrafo 3, il presente regolamento si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate.

| |
|------------|
| ↓ 417/2002 |
|------------|

2. Il presente regolamento non si applica a navi da guerra, o ausiliarie o ad altre navi possedute o gestite da uno Stato e impiegate, al momento, solo per servizi statali a fini non commerciali. Gli Stati membri si impegnano, per quanto ragionevole e praticabile, a rispettare il presente regolamento per le navi di cui al presente paragrafo.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento valgono le seguenti definizioni:

1. “convenzione MARPOL 73/78”: la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell’inquinamento causato da navi, come modificata dal protocollo del 1978, nella sua versione aggiornata;
2. “petroliera”: nave cisterna per il trasporto di idrocarburi quale definita nella regola 1.5 dell’allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
3. “portata lorda”: portata lorda quale definita nella regola 1.23 dell’allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
4. “petroliera di Categoria 1”: petroliera di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate il cui carico sia costituito da petrolio greggio, olio combustibile, combustibile pesante per motori diesel o olio lubrificante, nonché petroliera di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate il cui carico sia costituito da idrocarburi diversi da quelli sopra specificati, che non soddisfino i requisiti prescritti dalle regole da 18.1 a 18.9, da 18.12 a 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 e 35.3 dell’allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
5. “petroliera di Categoria 2”: petroliera di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate il cui carico sia costituito da petrolio greggio, olio combustibile, combustibile pesante per motori diesel o olio lubrificante, nonché petroliera di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate il cui carico sia costituito da idrocarburi diversi da quelli sopra specificati, che soddisfino i requisiti prescritti dalle regole da 18.1 a 18.9, da 18.12 a 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 e 35.3 dell’allegato I della convenzione MARPOL 73/78; ogni petroliera di Categoria 2 è provvista di cisterne a zavorra segregata sistemate a fini di protezione (SBT/ PL);
6. “petroliera di Categoria 3”: petroliera di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate, ma inferiore alla portata lorda specificata nelle definizioni di cui ai punti 4 e 5;
7. “petroliera monoscafo”: petroliera che non soddisfa i requisiti in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alle regole 19 e 28.6 dell’allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
8. “petroliera a doppio scafo”:
 - a) petroliera di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate, che soddisfa i requisiti in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alle regole 19 e 28.6 dell’allegato I della convenzione MARPOL 73/78 ovvero ai requisiti prescritti dalla regola 20.1.3 del medesimo allegato; oppure

- b) petroliera di portata lorda pari o superiore a 600 tonnellate, ma inferiore a 5 000 tonnellate, provvista di cisterne o di spazi a doppio fondo rispondenti ai requisiti di cui alla regola 19.6.1 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, nonché di cisterne o di spazi laterali sistemati conformemente alla regola 19.3.1 e rispondenti al requisito in materia di distanza w di cui alla regola 19.6.2;
9. "età": età della nave, espressa in numero di anni dalla data della sua consegna;
10. "combustibili pesanti per motori diesel": combustibili per motori diesel quali definiti dalla regola 20 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
11. "oli combustibili": distillati pesanti o residui del petrolio greggio o miscele di tali prodotti, quali definiti dalla regola 20 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;
12. "prodotti petroliferi pesanti":
- a) petrolio greggio con una densità, alla temperatura di 15 °C, superiore a 900 kg/m³¹¹;
- b) prodotti petroliferi diversi dal petrolio greggio, con una densità, alla temperatura di 15 °C, superiore a 900 kg/m³ o con una viscosità cinematica, alla temperatura di 50°C, superiore a 180 mm²/s¹²;
- c) bitume e catrame e relative emulsioni.

↓ 417/2002 (adattato)

Articolo 4

Conformità delle petroliere monoscafo alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente

1. Nessuna petroliera è autorizzata ad operare battendo la bandiera di uno Stato membro o ad accedere, qualunque sia la sua bandiera ai porti o ai terminali soggetti alla giurisdizione di uno Stato membro a meno che non sia una petroliera a doppio scafo.

↓ 1726/2003 Art. 1, punto 4, lett. c) (adattato)
 →₁ 1163/2009 Art. 1, paragrafo 2

2. In deroga al paragrafo 1, le petroliere della Categoria 2 o 3 che dispongano unicamente di un doppio fondo o di un rivestimento doppio non utilizzato per il trasporto di petrolio e percorrente l' 'intera lunghezza della cisterna di carico, o che dispongano di spazi a doppio scafo non utilizzati per il trasporto di petrolio e percorrenti l'

¹¹ Che corrisponde a un grado API inferiore a 25,7.

¹² Che corrisponde a una viscosità cinematica superiore a 180 cSt.

l'intera lunghezza della cisterna di carico, ma che non soddisfano le condizioni per l'esenzione dalle disposizioni della ^{→1}regola riveduta 20.1.3 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 [←], possono continuare ad operare, fino alla data anniversario del varo della nave nel 2015 o fino alla , la data in cui la nave raggiunge l'età di 25 anni dalla consegna, a seconda di quale data sia anteriore.

↓ 457/2007 Art. 1 (adattato)

3. Nessuna petroliera che trasporta prodotti petroliferi pesanti è autorizzata a battere la bandiera di uno Stato membro a meno che non sia una petroliera a doppio scafo.

Nessuna petroliera che trasporti prodotti petroliferi pesanti, indipendentemente dalla bandiera che batte, è autorizzata ad accedere a o uscire da porti o terminali in mare aperto soggetti alla giurisdizione di uno Stato membro o a gettare l'ancora in una zona soggetta alla giurisdizione di uno Stato membro, a meno che non sia una petroliera a doppio scafo.

↓ 1726/2003 Art. 1, punto. 4, lett. e)

4. Le petroliere che operano esclusivamente nei porti e nella navigazione interna possono essere esonerate dall'obbligo di cui al paragrafo 3 a condizione che siano debitamente autorizzate a norma della legislazione in materia di navigazione interna.

↓ 1726/2003 Art. 1, punto 5 (adattato)

Articolo 5

Conformità al regime di valutazione delle condizioni delle navi

Le petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni non sono autorizzate , indipendentemente dalla bandiera che battono , ad accedere a porti o terminali in mare aperto soggetti alla giurisdizione di uno Stato membro, a salpare da essi o a gettare l'ancora in una zona soggetta alla giurisdizione di uno Stato membro a meno che non siano conformi al regime di valutazione delle condizioni delle navi di cui all'articolo 6.

↓ 1726/2003 Art. 1, punto 6 (adattato)
^{→1} 2172/2004 Art. 1, punto 2

Articolo 6

Regime di valutazione delle condizioni

Ai fini dell'articolo 5, si applica il regime di valutazione delle condizioni delle navi , adottato dalla ^{→1}risoluzione MEPC 94(46) del 27 aprile 2001, nella versione modificata

dalla risoluzione MEPC 99(48) dell'11 ottobre 2002 e dalla risoluzione MEPC 112(50) del 4 dicembre 2003 ←.

↓ 417/2002 (adattato)
→₁ 1163/2009 Art. 1 paragrafo 3

Articolo 7

Termine ultimo

Dopo la data anniversario del giorno di consegna nel 2015 non è più consentito:

- a) continuare a navigare alle petroliere di Categoria 2 e di Categoria 3 battenti la bandiera di uno Stato membro a norma della →₁ regola 20.5 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 ←;
- b) accedere ai porti o ai terminali in mare aperto ☒ soggetti alla ☒ giurisdizione di uno Stato membro alle petroliere di Categoria 2 e di Categoria 3 indipendentemente dal fatto che continuino a operare battendo bandiera di un paese terzo a norma della →₁ regola 20.5 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 ←.

Articolo 8

Deroghe per navi in difficoltà e per navi da riparare

↓ 1726/2003 Art. 1, punto 7
(adattato)

In deroga agli articoli 4, 5 e 7, la competente autorità di uno Stato membro ☒ determinato ☒ può, fatta salva la normativa nazionale, permettere in circostanze eccezionali ad una nave specifica di accedere ai porti o ai terminali in mare aperto sotto la giurisdizione Stato membro ☒ stesso ☒, di salpare da essi o di gettare l'ancora in una zona sotto la giurisdizione di detto Stato membro allorché si tratta di:

↓ 417/2002 (adattato)
→₁ 1163/2009 Art. 1, punto 4, lett. a, punto i
→₂ 1163/2009 Art. 1, punto 4, lett. a, punto ii
→₃ 1163/2009 Art. 1, punto 4, lett. b

- a) una petroliera in difficoltà in cerca di un luogo di rifugio;
- b) una petroliera vuota in procinto di raggiungere un porto per essere riparata.

Articolo 9

Notifica all'IMO

1. A norma dell'articolo 7 del presente regolamento, gli Stati membri informano l'IMO della loro decisione di negare l'ingresso a petroliere che, conformemente alla →₁ regola 20.5 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 , operano nei porti o nei terminali in mare aperto soggetti alla loro giurisdizione, sulla base della →₂ regola 20.8.2 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 .

2. Gli Stati membri notificano all'IMO le loro decisioni di concessione, sospensione, revoca o diniego dell'autorizzazione alla navigazione per le petroliere di Categoria 1 o di Categoria 2 abilitate a battere la loro bandiera a norma dell'articolo 5, sulla base della →₃ regola 20.8.1 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78 .

↓ 417/2002

Articolo 10

Modifica

↓ 219/2009 Art. 1 e allegato,
punto. 7, lett. 4) (adattato)
⇒ nuovo

La Commissione può ⇒ adottare atti delegati a norma dell'articolo 11 allo scopo di ⇐ modificare i rinvii del presente regolamento alle regole dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, nonché alla risoluzione MEPC 111(50) e alla risoluzione MEPC 94(46) nella versione modificata dalla risoluzione MEPC 99(48) e dalla risoluzione MEPC 112(50), al fine di allinearli alle modifiche di tali regole e risoluzioni adottate dall'IMO, purché tali modifiche non amplino l'ambito di applicazione del presente regolamento. ~~Tali misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 10, paragrafo 2.~~

↓ 2099/2002 Art. 11, punto 3
(adattato)

Le modifiche della convenzione MARPOL 73/78 possono essere escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

Articolo 11

Esercizio della delega

1. I poteri per l'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 11, primo comma, sono conferiti alla Commissione per un periodo tempo indeterminato.
2. La Commissione notifica gli atti delegati simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio, non appena essa li abbia adottati .
3. I poteri conferiti alla Commissione per l'adozione degli atti delegati sono soggetti alle condizioni stabilite dagli articoli 12 e 13.

Articolo 12

Revoca della delega

1. La delega di cui all'articolo 10, primo comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.
2. . L'istituzione che ha avviato un procedimento interno per decidere se revocare la delega di poteri provvede a informare l'altra istituzione e la Commissione entro un congruo termine prima di adottare decisione definitiva, indicando quali poteri delegati potrebbero essere revocati e gli eventuali motivi della revoca
3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri in essa indicati . Ha effetto immediato o da una data successiva da essa stabilita . Lascia impregiudicata la validità degli atti delegati in vigore. È pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 13

Obiezioni agli atti delegati

1. Il Parlamento europeo e il Consiglio possono muovere obiezioni all'atto delegato entro il termine di due mesi dalla data di notifica.

Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio, tale termine è prorogato di un mese.

2. Se allo scadere del termine né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno mosso obiezioni, l'atto delegato è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entra in vigore alla data in esso indicata

L'atto delegato può essere pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entrare in vigore prima della scadenza di detto termine se il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione che non intendono muovere obiezioni.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio muove obiezioni, l'atto delegato non entra in vigore. L'istituzione che obietta all'atto delegato indica i motivi delle obiezioni.

↓ 417/2002 (adattato)

Articolo 14

Abrogazione

Il regolamento (CE) n. ☒ 417/2002 ☒ è abrogato.

↓

I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza che figura all'allegato II.

↓ 417/2002

Articolo 15

Entrata in vigore

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

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

Fatto a

*Per il Parlamento europeo
Il presidente*

*Per il Consiglio
Il presidente*



ALLEGATO I

Regolamento abrogato ed elenco delle sue modificazioni successive (di cui all'articolo 14)

Regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento Europeo e
del Consiglio
(GU L 64 del 7.3.2002, pag. 1)

Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio Limitatamente all'articolo 11
(GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1)

Regolamento (CE) n. 1726/2003 del Parlamento Europeo e del Consiglio
(GU L 249 del 1.10.2003, pag. 1)

Regolamento (CE) n. 2172/2004 della Commissione
(GU L 371 del 18.12.2004, pag. 26)

Regolamento (CE) n. 457/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio
(GU L 113 del 30.4.2007, pag. 1)

Regolamento (CE) n. 219/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio Limitatamente al punto 7.4 dell'allegato
(GU L 87 del 31.3.2009, pag. 109)

Regolamento (CE) n. 1163/2009 della Commissione
(GU L 314 del 1.12.2009, pag. 13)

ALLEGATO II

TAVOLO DI CONCORDANZA

| Regolamento (CE) N. 417/2002 | Presente Regolamento |
|--|--|
| Articolo 1 | Articolo 1 |
| Articolo 2, paragrafo 1, alinea | Articolo 2, paragrafo 1, alinea |
| Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, primo trattino | Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, lettera b) |
| Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, secondo trattino | Articolo 2, paragrafo 1, primo comma, lettera a) |
| Articolo 2, paragrafo 1, secondo comma | Articolo 2, paragrafo 1, secondo comma |
| Articolo 2, paragrafo 2 | Articolo 2, paragrafo 2 |
| Articolo 3 | Articolo 3 |
| Articolo 4, paragrafo 1, alinea | Articolo 4, paragrafo 1, |
| Articolo 4, paragrafo 1, lettera a) | - |
| Articolo 4, paragrafo 1, lettera b) | - |
| Articolo 4, paragrafo 2, | Articolo 4, paragrafo 2, |
| Articolo 4, paragrafo 3, | Articolo 4, paragrafo 3, |
| Articolo 4, paragrafo 4, | Articolo 4, paragrafo 4, |
| Articolo 4, paragrafo 5, | - |
| Articolo 4, paragrafo 6 | - |
| Articolo 5 | Articolo 5 |
| Articolo 6 | Articolo 6 |
| Articolo 7, alinea | Articolo 7, alinea |
| Articolo 7, primo trattino | Articolo 7, lett. a) |
| Articolo 7, secondo trattino | Articolo 7, lett. b) |
| Articolo 8, paragrafo 1, alinea | Articolo 8, alinea |
| Articolo 8, paragrafo 1, primo trattino | Articolo 8 lett. A) |

| | |
|---|----------------------------|
| Articolo 8, paragrafo 1, secondo trattino | Articolo 8, lett. b) |
| Articolo 8, paragrafo 2 | - |
| Articolo 9 paragrafo 1 | - |
| Articolo 9, paragrafo 2 | Articolo 9, paragrafo 1 |
| Articolo 9, paragrafo 3 | Articolo 9, paragrafo 2 |
| Articolo 10 | - |
| Articolo 11 | Articolo 10 |
| - | Articolo 11 |
| - | Articolo 12 |
| - | Articolo 13 |
| Articolo 12 | Articolo 14, primo comma |
| - | Articolo 14, secondo comma |
| Articolo 13 | Articolo 15 |
| - | Allegato I |
| - | Allegato II |