



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 17 novembre 2011 (28.11)
(OR. en)**

17025/11

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

**MAR 145
ENV 875
CODEC 2060**

RELAZIONE

del: Segretariato generale

al: COREPER/Consiglio

n. doc. prec.: 16610/11 MAR 138 ENV 849 CODEC 1939

n. prop. Comm.: 14830/11 MAR 121 ENV 718 CODEC 1548

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tipologia equivalente per le petroliere monoscafo (rifusione)

Introduzione

1. Il 26 settembre 2011 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta summenzionata.

Contenuto della proposta

2. La proposta di regolamento è una rifusione, che consolida le numerose modifiche al regolamento di base¹, adeguando al tempo stesso le disposizioni sulla procedura di comitato all'entrata in vigore del trattato di Lisbona. Pertanto la Commissione propone di sostituire la procedura di regolamentazione con controllo con disposizioni sulla delega dei poteri alla Commissione.

Lavori svolti nell'ambito degli organi del Consiglio

4. Nell'ottobre 2011 il Gruppo "Trasporti marittimi" ha avviato l'esame della proposta, che non era accompagnata da una valutazione d'impatto.
5. Nella prima riunione, il Gruppo "Trasporti marittimi" ha preso atto delle raccomandazioni, espresse dal Gruppo consultivo nel parere del 14 ottobre², di adattare la formulazione delle disposizioni sugli atti delegati alle formule standard contenute nell'"Intesa comune sugli atti delegati " tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione³.
6. La proposta è stata adeguata di conseguenza.
7. Dopo alcune ulteriori modifiche della proposta, il 17 novembre 2011 il Gruppo "Trasporti marittimi" ha raggiunto un accordo sul testo che figura nell'allegato della presente relazione.
8. Il Regno Unito mantiene una riserva d'esame sul considerando 21. Danimarca, Malta e Regno Unito mantengono riserve d'esame parlamentare sulla proposta.

¹ 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 Consiglio, GU L 64 del 7.3.2002, pag. 1.

² Doc. 15600/11. Il Gruppo consultivo consiste dei rispettivi servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione.

³ Doc. 8753/1/11 REV 1.

Lavori svolti nell'ambito del Parlamento europeo

9. Il Parlamento europeo ha avviato l'esame della proposta solo molto recentemente; il relatore è stato nominato nell'ottobre 2011 (on. Riquet, PPE-FR).

CONCLUSIONE

10. Si invita il Comitato dei Rappresentanti permanenti a esaminare il testo che figura in allegato onde consentire al Consiglio di raggiungere un orientamento generale sul testo nella sessione del 12 dicembre 2011.
-

↓ 417/2002 (adattato)

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)

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:

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

↓ 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.

↓ 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.

⁶ GU L 64 del 7.3.2002, pag. 1.

⁷ Vedi Allegato I.

↓ 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.

⁸ GU C 91 del 28.3.1994, pag. 301.

⁹ GU C 271 del 7.10.1993, pag. 1.

↓ 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 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.

- (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.

- (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.

- (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.

- (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.
-

- (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.

- (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. ☒
-

- (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

⇒ Consiglio

- (21) ⇒ È alquanto improbabile che l'IMO modifichi il contenuto delle regole della convenzione MARPOL 73/78 o delle risoluzioni adottate dal MEPC di cui al presente regolamento. Tuttavia, ne potrebbe essere modificata la numerazione. Al fine ☹ ☹ [...] ☹ ☹ di tenere aggiornato il presente regolamento ai più recenti sviluppi del diritto internazionale applicabile, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea solo riguardo alle modifiche della numerazione di taluni ☹ 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 di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti.

Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca contemporaneamente una trasmissione corretta e tempestiva dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio. ~~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 Commissione¹⁰¹¹~~

↓ 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 ←.

¹⁰ ~~GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.~~

¹¹ Riserva d'esame: UK.

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 soddisfi 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/m³¹²;
 - 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/s¹³;
 - 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.

¹² Che corrisponde a un grado API inferiore a 25,7.

¹³ Che corrisponde a una viscosità cinematica superiore a 180 cSt.

↓ 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' ☒ ~~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 ←₂;
- 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

⇒ Consiglio

⇒ [...] ⇒ Alla Commissione ⇒ [...] ⇒ è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 11 ⇒ [...] ⇒ riguardo alle modifiche della numerazione dei 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 ⇒ [...] ⇒ ~~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.

↓ nuovo
➔ Consiglio

Articolo 11

Esercizio della delega

➔ 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. La delega di potere di cui all'articolo 10, primo comma, è conferita alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di 5 anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di cui all'articolo 10, primo comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10, primo comma, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio. ☐

☐ [...] ☐

☐ [...] ☐

☐ [...] ☐

↓ 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
(GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1) Limitatamente
all'articolo 11

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
(GU L 87 del 31.3.2009, pag. 109) Limitatamente al punto 7.4
dell'allegato

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