Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►**B**

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

(GU L 319 del 12.12.1994, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 novembre 2002	L 324	1	29.11.2002

▼B

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

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ([1]),

visto il parere del Comitato economico e sociale ([2]),

operando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato ([3]),

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

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

considerando che l'impiego di petroliere rispettose dell'ambiente giova sia agli Stati costieri che all'industria;

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

considerando che tutti gli Stati membri tranne uno hanno ratificato ed applicano la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da navi ed il suo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78); che tutti gli Stati membri hanno ratificato ed applicato la convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili;

considerando che la risoluzione A.722(17) adottata dall'assemblea dell'IMO del 6 novembre 1991 e la successiva risoluzione A.747(18) concernente la misurazione del tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata nelle petroliere adottata dall'assemblea dell'IMO del 4 novembre 1993 esprimono la volontà generale di promuovere la progettazione di petroliere rispettose dell'ambiente e l'impiego di cisterne di zavorra segregata nelle petroliere;

considerando che nella risoluzione A.747(18) l'assemblea dell'IMO ha invitato i governi: i) a dare istruzioni alle autorità portuali affinché applichino la raccomandazione di dedurre il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata allorché accertano i diritti in base al tonnellaggio lordo per tutte le petroliere dotate di spazi per zavorra segregata in conformità della regola 13 dell'allegato I di MARPOL 73/78 e ii) a dare istruzioni alle autorità di pilotaggio perché agiscano in conformità della raccomandazione;

considerando che il Consiglio ha riconosciuto la necessità di un'azione intensificata, se del caso a livello comunitario o nazionale, al fine di garantire una risposta adeguata alle esigenze di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento del mare; che è auspicabile promuo-

([1]) GU n. C 5 del 7. 1. 1994, pag. 4.
([2]) GU n. C 295 del 22. 10. 1994, pag. 26.
([3]) Parere del Parlamento europeo del 3 maggio 1994 (GU n. C 205 del 25. 7. 1994, pag. 59), posizione comune del Consiglio del 19 settembre 1994 (GU n. C 301 del 27. 10. 1994, pag. 34) e decisione del Parlamento europeo del 16 novembre 1994 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

▼B

vere l'impiego di navi cisterna a doppio scafo o di petroliere di concezione diversa che soddisfano i requisiti della regola 13F dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78, modificata il 6 marzo 1992, come pure di petroliere a zavorra segregata;

considerando che, ai fini del presente regolamento, le navi cisterna a doppio scafo e le petroliere di concezione diversa dovrebbero essere trattate come se le loro cisterne di zavorra segregata si conformassero alla regola 13 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;

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

considerando che, in particolare, quando tali cisterne non sono utilizzate per il trasporto di carichi, l'imposizione di diritti sul tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere costituisce uno svantaggio finanziario per coloro che hanno compiuto un passo importante in direzione di un ambiente più pulito;

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

considerando che le risoluzioni IMO A.722(17) e A.747(18) sono state adottate, ma non applicate, da tutti gli Stati membri;

considerando che, ai fini della protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento causato da petroliere di concezione convenzionale, dovrebbe esservi un'applicazione omogenea nella Comunità di norme approvate a livello internazionale in materia di imposizione di diritti sulle petroliere da parte delle autorità portuali e delle autorità di pilotaggio della Comunità;

considerando che, per evitare qualsiasi distorsione della concorrenza nella Comunità e pervenire a soluzioni efficaci e commisurate ai costi, l'adozione di un regolamento si dimostra il mezzo più efficace per un'applicazione omogenea delle norme approvate sul piano internazionale, in conformità al principio della sussidiarietà;

considerando che lo Stato di bandiera o qualsiasi altro organismo abilitato al rilascio del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale e del certificato internazionale di stazza (1969), come pure gli armatori e gli organismi preposti all'imposizione dei diritti, devono agire di concerto nell'applicazione della risoluzione IMO A.747(18), al fine di aumentare la protezione dell'ambiente marino;

considerando che in alcuni Stati membri sono già stati istituiti sistemi per ridurre i diritti per le navi rispettose dell'ambiente su base diversa dalla risoluzione IMO A.747(18); che, negli intenti di detta risoluzione, dovrebbe essere possibile optare per un sistema alternativo di diritti basati sul tonnellaggio che preveda una differenza percentuale rispetto alle tariffe normali, cosicché la differenza media sarà almeno pari a quella prevista dalla risoluzione; che occorre inoltre garantire che alle petroliere a zavorra segregata sia sempre riservato un trattamento non meno favorevole, anche se i diritti non sono calcolati in base al tonnellaggio,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Le autorità portuali e le autorità di pilotaggio della Comunità, in conformità alle disposizioni del presente regolamento:

a) faranno applicare nella Comunità la risoluzione A.747(18), concernente la misurazione delle cisterne di zavorra segregata nelle petroliere, adottata dall'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) il 4 novembre 1993, il cui allegato è contenuto nell'allegato I al presente regolamento, al fine di promuovere l'impiego di petroliere dotate di cisterne di zavorra segregata,

▼B

incluse le navi cisterna a doppio scafo e le petroliere di concezione diversa; ovvero

b) introdurranno nella Comunità un sistema di riduzione dei diritti imposti sulle petroliere, fondato su un sistema di riduzione diverso benché coerente con la risoluzione IMO A.747(18).

Articolo 2

Il presente regolamento si applica alle petroliere:

— atte a trasportare zavorra segregata in apposite cisterne;

— progettate, costruite, adattate, attrezzate ed utilizzate in quanto petroliere a zavorra segregata, incluse le navi cisterna a doppio scafo e le petroliere di concezione diversa;

— che rispondono ai requisiti della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili e che detengono il certificato internazionale di stazza (1969).

Articolo 3

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) «petroliera»: una nave che corrisponde alla definizione di petroliera di cui alla regola 1, paragrafo 4 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;

b) «zavorra segregata»: la zavorra che corrisponde alla definizione di zavorra segregata di cui alla regola 1, paragrafo 17 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;

c) «cisterna di zavorra segregata»: una cisterna utilizzata esclusivamente per il trasporto di zavorra segregata;

d) «petroliera a zavorra segregata»: una petroliera dotata di cisterne di zavorra segregata e per tale certificata dalle autorità dello Stato di bandiera o da altri organismi a tal fine abilitati come petroliera dotata di cisterne di zavorra segregata. Tale conformità deve essere chiaramente menzionata dall'autorità succitata nel paragrafo appropriato del supplemento al certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da olio minerale;

e) «nave cisterna a doppio scafo»: una petroliera a zavorra segregata costruita secondo i requisiti stabiliti alla regola 13F, paragrafo 3 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78;

f) «petroliera di concezione diversa»: una petroliera a zavorra segregata costruita secondo i requisiti stabiliti alla regola 13F, paragrafi 4 e 5 dell'allegato I di MARPOL 73/78;

▼M1

g) «MARPOL 73/78»: la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, nella versione modificata dal protocollo del 1978, di volta in volta in vigore;

▼B

h) «autorità portuale»: un ente pubblico o privato che impone diritti alle navi per fornire loro attrezzature e servizi;

i) «autorità di pilotaggio»: un ente pubblico o privato autorizzato ad offrire servizi di pilotaggio alle navi;

j) «tonnellaggio lordo»: la misura delle dimensioni totali di una nave determinata conformemente alle disposizioni della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili;

k) «tonnellaggio lordo ridotto»: il tonnellaggio lordo di una petroliera ottenuto sottraendo dal tonnellaggio lordo dell'intera nave il tonnellaggio lordo delle cisterne di zavorra segregata, in base alla formula data nel punto 4 dell'allegato I del presente regolamento.

2. Nell'allegato II sono riportate le definizioni dei termini di cui al paragrafo 1, lettere a), b), e) e f) date da MARPOL 73/78.

▼B

Articolo 4

Nel rilasciare il certificato internazionale di stazza (1969) ad una petroliera a zavorra segregata, misurata conformemente alle norme della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura della navi mercantili, l'organismo competente inserisce alla voce «Osservazioni», ai fini del presente regolamento, una dichiarazione che sia conforme al punto 3 dell'allegato I del presente regolamento e che precisi:

i) il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata della nave; tale tonnellaggio deve essere calcolato in conformità del metodo e della procedura stabiliti nel punto 4 dell'allegato I del presente regolamento e

ii) il tonnellaggio lordo ridotto della nave.

Articolo 5

1. In sede di accertamento dei diritti per le petroliere, accertamento basato del tutto o in parte sul tonnellaggio lordo (GT) della nave, le autorità portuali e le autorità di pilotaggio escludono dal calcolo il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere in modo da basare i loro calcoli sul tonnellaggio lordo ridotto quale precisato alla voce «Osservazioni» del certificato internazionale di stazza (1969) della nave.

2. In alternativa, le autorità portuali e le autorità di pilotaggio assicurano che i diritti per le petroliere che rientrano nel campo d'applicazione del presente regolamento conformemente all'articolo 2 siano inferiori almeno del 17 % ai diritti per le petroliere senza cisterna di zavorra segregata aventi il medesimo tonnellaggio lordo.

Le autorità portuali e le autorità di pilotaggio che, al 13 giugno 1994, applicano il sistema di cui al precedente comma, applicheranno la percentuale del 17 % al più tardi con decorrenza 1º gennaio 1997.

3. Allorché i diritti sono valutati altrimenti che sulla base del tonnellaggio lordo, le autorità portuali nonché le autorità di pilotaggio assicurano che il trattamento applicato alle petroliere a zavorra segregata non sia meno favorevole di quello basato sul calcolo dei diritti di cui ai paragrafi 1 o 2.

4. Le autorità portuali e le autorità di pilotaggio applicano alle petroliere a zavorra segregata uno solo dei metodi menzionati ai paragrafi 1, 2 e 3.

Articolo 6

L'allegato I può, conformemente alla procedura stabilita nell'articolo 7 del presente regolamento, essere modificato al fine di tener conto di eventuali modifiche della risoluzione IMO A.747(18) e delle pertinenti convenzioni internazionali che sono entrate in vigore.

▼M1

Le modifiche degli strumenti internazionali di cui all'articolo 3 possono essere escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento in forza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) ([1]).

Articolo 7

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS), istituito dall'articolo 3 del regolamento (CE) n. 2099/2002.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del

([1]) GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

▼M1

28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ([1]), tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

▼B

Articolo 8

1. Gli Stati membri adottano al più presto, e comunque entro il 31 dicembre 1995, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie all'applicazione del presente regolamento.

Tali misure devono comprendere le modalità di organizzazione, le procedure ed i mezzi di controllo.

2. Gli Stati membri si scambiano annualmente, e comunicano alla Commissione, tutte le informazioni disponibili concernenti l'applicazione del presente regolamento comprese le eventuali infrazioni commesse dalle autorità portuali e dalle autorità di pilotaggio.

3. Quando gli Stati membri adottano le disposizioni di cui al paragrafo 1, queste contengono un riferimento al presente regolamento o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

4. 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 9

1. La Commissione esamina a scadenze annuali l'applicazione del presente regolamento, in base alle comunicazioni che gli Stati membri le trasmettono in conformità delle disposizioni dell'articolo 8.

2. La Commissione presenta una relazione sul funzionamento del sistema di cui all'articolo 5, paragrafo 2 al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 31 dicembre 1998.

Articolo 10

Il presente regolamento entra in vigore il 1º gennaio 1996.

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

([1]) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B

ALLEGATO I

Misurazione del tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere

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

1. La nave è certificata quale petroliera a zavorra segregata, come menzionato nel paragrafo 5 del supplemento al certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da olio minerale, e l'ubicazione delle cisterne di zavorra segregata è indicata al paragrafo 5.2 di detto supplemento.

2. Le cisterne di zavorra segregata sono cisterne utilizzate esclusivamente per il trasporto di acqua di zavorra segregata, come stabilito nella regola 1, paragrafo 17 dell'allegato I della convenzione MARPOL 73/78. Le cisterne di zavorra segregata sono dotate di un sistema di pompaggio e di tubolature, separato dagli altri impianti della nave, da utilizzare unicamente per imbarcare e scaricare in mare acqua di zavorra. È vietato qualsiasi collegamento delle tubolature delle cisterne di zavorra segregata con l'impianto di acqua dolce. Le cisterne di zavorra segregata non possono essere utilizzate per il trasporto di carichi o il deposito di provvigioni di bordo o di altri materiali.

3. Nel certificato internazionale di stazza (1969), alla voce «Osservazioni» deve essere apposta la seguente menzione concernente il tonnellaggio delle cisterne di zavorra segregata delle petroliere:

   «Le cisterne di zavorra segregata sono conformi alla regola 13 dell'allegato I della convenzione internazionale del 1973 sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi, modificata dal suo protocollo del 1978, ed il tonnellaggio totale di tali cisterne, utilizzate esclusivamente per il trasporto di acqua di zavorra segregata, è di …

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

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

   $K_1 \times V_b$

   dove:

   K_1 = 0,2 + 0,02 $\log_{10}$ V (oppure come indicato nell'appendice 2 della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili);

   V = il volume totale di tutti gli spazi chiusi della nave espresso in metri cubi ai sensi della regola 3 della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili;

   V_b = il volume totale delle cisterne di zavorra segregata espresso in metri cubi ai sensi della regola 6 della convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi mercantili.

▼B

ALLEGATO II

Definizioni dei termini di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere a), b), e) e f) contenute in MARPOL 73/78

Paragrafo 1, lettera a)

«Petroliera»: una nave costruita o prevalentemente adattata per trasportare petrolio alla rinfusa negli spazi adibiti al carico, inclusi i vettori misti e le «chimichiere», secondo la definizione di cui all'allegato II della presente convenzione, ove trasporti un carico o parte di un carico di petrolio alla rinfusa.

«Vettore misto»: una nave progettata sia per il trasporto di petrolio sia per il trasporto di un carico solido alla rinfusa.

«Chimichiera»: una nave costruita o prevalentemente adattata per trasportare un carico di sostanze liquide nocive alla rinfusa, incluse le «petroliere», secondo la definizione di cui all'allegato I della presente convenzione, ove trasporti un carico o parte di un carico di sostanze liquide nocive alla rinfusa.

Paragrafo 1, lettera b)

«Zavorra segregata»: l'acqua di zavorra introdotta in una cisterna completamente isolata dai circuiti del carico di idrocarburi e del combustibile liquido e riservata in permanenza al trasporto di zavorra o al trasporto di zavorra o di carichi diversi dagli idrocarburi o dalle sostanze nocive ai sensi delle diverse definizioni di cui agli allegati della presente convenzione.

Paragrafo 1, lettera e)

«Nave cisterna a doppio scafo»: una nave cisterna in cui la cisterna per il carico è protetta, per tutta la sua lunghezza, da cisterne o spazi per la zavorra diversi dalle cisterne per il carico o per i combustibili.

Paragrafo 1, lettera f)

«Petroliera di concezione diversa»:

— una petroliera progettata in modo che la pressione esercitata dal carico e dal vapore sul fasciame del fondo che costituisce l'unico limite tra il carico ed il mare non superi la pressione idrostatica esterna;

— una petroliera progettata secondo metodi che assicurino almeno lo stesso livello di protezione contro l'inquinamento da idrocarburi in caso di collisione o incaglio e siano in linea di massima approvati dal comitato per la protezione dell'ambiente marino sulla base di orientamenti sviluppati dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).