

Bruxelles, 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in seno al Comitato per la protezione dell'ambiente marino e al Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in merito all'adozione di modifiche dell'allegato II della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, di modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere, di modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio, di modifiche dei moduli C, E e P dell'appendice della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare e del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione alla 74^a sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale (MEPC 74), che si svolgerà a Londra dal 13 al 17 maggio 2019, e alla 101^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (MSC 101), che si svolgerà a Londra dal 5 al 14 giugno 2019, in relazione alla prevista adozione delle modifiche dell'allegato II della Convenzione MARPOL riguardanti i residui del carico e le acque di lavaggio delle cisterne contenenti prodotti galleggianti persistenti ad alta viscosità e/o con elevato punto di fusione, delle modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP), delle modifiche del paragrafo 6.1.1.3 del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA), delle modifiche del paragrafo 4.4.8.1 del codice LSA, delle modifiche dei registri delle attrezzature (appendice della Convenzione SOLAS, moduli C, E e P) e delle modifiche delle parti A e A-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF).

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO)

La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) istituisce l'IMO, il cui obiettivo è fungere da forum per la cooperazione tra i governi nel settore della regolamentazione pubblica e delle pratiche relative ad aspetti tecnici di ogni tipo riguardanti la navigazione commerciale internazionale, incoraggiare l'adozione generalizzata di norme il più possibile rigorose su temi quali la sicurezza marittima, l'efficienza della navigazione e la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino ad opera delle navi, promuovendo nel contempo la parità di condizioni nel settore, e gestire tutte le questioni amministrative e legali correlate.

La convenzione IMO è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione IMO.

Tutti gli Stati membri sono parti della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) del 1973, entrata in vigore il 2 ottobre 1983. L'Unione non è parte della Convenzione MARPOL.

Tutti gli Stati membri sono parti della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974, entrata in vigore il 25 maggio 1980. L'Unione non è parte della Convenzione SOLAS.

Il codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP) stabilisce i requisiti di un programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse monoscafo e a doppio scafo e alle petroliere monoscafo e a doppio scafo, conformemente alle disposizioni della regola SOLAS XI-1/2.

Il codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA), stabilisce norme e requisiti internazionali per i mezzi di salvataggio di cui al capitolo III della Convenzione SOLAS, compresi dispositivi individuali di salvataggio, aiuti visivi, imbarcazioni di

salvataggio, imbarcazioni di soccorso, dispositivi per l'ammaino e l'imbarco e sistemi marittimi di evacuazione, dispositivi lanciasagole nonché sistemi di allarme generale e impianti di informazione pubblica.

Il codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) intende stabilire una norma internazionale per le navi che utilizzano gas o liquidi a basso punto di infiammabilità come combustibile. Il codice affronta tutte le tematiche che necessitano di particolare considerazione per l'utilizzo del gas o di liquidi a basso punto di infiammabilità come combustibile e fissa criteri per la sistemazione e l'installazione di macchine di propulsione e per scopi ausiliari che utilizzano gas naturale come carburante e che avranno un livello di integrità in termini di sicurezza e affidabilità equivalente a quello raggiungibile con macchine principali e ausiliarie di tipo convenzionale e comparabile che utilizzano olio combustibile.

2.2. L'Organizzazione marittima internazionale

L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino ad opera delle navi. È l'autorità internazionale di normazione in materia di sicurezza e prestazioni ambientali nell'ambito della navigazione internazionale. La sua funzione principale è quella di istituire un contesto normativo per il settore della navigazione che sia equo ed efficace, adottato e attuato a livello universale.

All'IMO possono aderire tutti gli Stati e ne fanno parte tutti gli Stati membri dell'UE. La Commissione europea vi ha lo status di osservatrice dal 1974, in virtù di un accordo di cooperazione e collaborazione tra l'Organizzazione consultiva intergovernativa della navigazione marittima (IMCO)¹ e la Commissione delle Comunità europee su questioni di reciproco interesse per le parti.

Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino è composto di tutti i membri dell'IMO e si riunisce almeno una volta all'anno. Si occupa delle questioni ambientali che rientrano nell'ambito di attività dell'IMO e che riguardano il controllo e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi contemplato dalla Convenzione MARPOL, tra cui il petrolio, i prodotti chimici trasportati alla rinfusa, gli scarichi di acque reflue, i rifiuti e le emissioni prodotte dalle navi, compresi gli inquinanti atmosferici e le emissioni di gas a effetto serra. Altre questioni affrontate riguardano la gestione delle acque di zavorra, i sistemi antivegetativi, il riciclaggio delle navi, la preparazione e l'intervento in caso di inquinamento e l'identificazione delle zone speciali e delle zone marine particolarmente sensibili.

Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino provvede a tutti quei meccanismi che gli permettono di svolgere le funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o qualsiasi compito che ricada nel suddetto ambito che possa essergli attribuito da o ai sensi di qualsiasi altro strumento internazionale che l'IMO ha accettato. Le decisioni del Comitato per la protezione dell'ambiente marino e dei suoi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei membri.

Anche il Comitato per la sicurezza marittima è composto di tutti i membri dell'IMO e si riunisce almeno una volta all'anno. Si occupa di tutte le questioni rientranti nell'ambito di attività dell'IMO e che riguardano gli ausili alla navigazione, la costruzione e l'armamento delle navi, la sicurezza degli equipaggi, le norme di prevenzione delle collisioni, la gestione dei carichi pericolosi, le procedure e i requisiti per la sicurezza in mare, i dati idrografici, i

¹ Il nome è stato modificato in Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel 1982.

giornali di bordo e i registri di navigazione, le inchieste sui sinistri marittimi, il soccorso e il salvataggio e ogni altra questione che incida direttamente sulla sicurezza in mare.

Il Comitato per la sicurezza marittima provvede a tutti quei meccanismi che gli permettono di svolgere le funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o qualsiasi compito che ricada nel suddetto ambito che possa essergli attribuito da o ai sensi di qualsiasi altro strumento internazionale che l'IMO ha accettato. Le decisioni del Comitato per la sicurezza marittima e dei suoi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei membri.

2.3. Il previsto atto del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO

Dal 13 al 17 maggio 2019, nel corso della 74^a sessione (MEPC 74) del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dovranno essere adottate modifiche dell'allegato II della Convenzione MARPOL relative ai residui del carico e alle acque di lavaggio delle cisterne contenenti prodotti galleggianti persistenti ad alta viscosità e/o con elevato punto di fusione, al fine di ridurre l'impatto ambientale. L'obiettivo delle modifiche previste dell'allegato II della Convenzione MARPOL è quello di affrontare il significativo inquinamento causato, ad esempio, dallo scarico di cera di paraffina nel Mare del Nord e negli Stati costieri del Mar Baltico negli ultimi anni.

2.4. Il previsto atto del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO

Dal 5 al 14 giugno 2019, nel corso della 101^a sessione (MSC 101) del Comitato per la sicurezza marittima dovranno essere adottate modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP), modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA), modifiche del paragrafo 4.4.8.1 del codice LSA, modifiche dei registri delle attrezzature (appendice della Convenzione SOLAS, moduli C, E e P) e modifiche delle parti A e A-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF).

2.4.1. L'obiettivo delle previste modifiche del codice ESP è inserire modifiche redazionali che identifichino tutti i requisiti obbligatori e migliorino le tabelle e i moduli. Alle modifiche redazionali si abbineranno i nuovi requisiti sostanziali necessari per integrare i recenti aggiornamenti della serie Z10 dei requisiti unificati dell'Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS). La serie Z10 riguarda le ispezioni dello scafo di petroliere, portarinfuse, chimichiere, petroliere a doppio scafo e portarinfuse a doppio scafo. I requisiti unificati sono risoluzioni adottate dalla IACS relative a questioni direttamente collegate agli specifici requisiti derivanti dalle norme e prassi delle società di classificazione, o da questi contemplate, e alla filosofia generale secondo cui si stabiliscono tali norme e prassi. Fatta salva la ratifica da parte dell'organo direttivo di ciascuna società della IACS, i requisiti unificati sono incorporati nelle norme e prassi delle società aderenti entro un anno dall'approvazione da parte del gruppo di politica generale IACS. I requisiti unificati sono requisiti minimi. Inoltre la formulazione utilizzata nei progetti di modifiche è in linea con la nomenclatura dell'IMO per evitare ambiguità e incoerenze.

2.4.2. L'obiettivo delle modifiche previste al codice LSA è garantire l'applicazione uniforme del paragrafo 6.1.1.3 relativo all'ammaino manuale di piccoli battelli di emergenza che non fanno parte dei mezzi collettivi di salvataggio di una nave.

2.4.3. L'obiettivo delle modifiche del paragrafo 4.4.8.1 del codice LSA consiste nell'esentare le imbarcazioni di salvataggio con due sistemi di propulsione

indipendenti dall'obbligo di essere dotate di un numero sufficiente di remi galleggianti e dei relativi elementi (scalmi o dispositivi equivalenti) per avanzare sul mare calmo. Nel corso delle ispezioni è stato osservato che alcune imbarcazioni di salvataggio con due sistemi di propulsione indipendenti non erano state dotate né di pagaie, né di remi o qualsiasi altro dispositivo pertinente per accoglierli ed è stato concluso che la prescrizione pertinente del codice LSA e della Circ. 980/Add.1 dell'MSC non prende in considerazione le imbarcazioni di salvataggio con due sistemi di propulsione indipendenti.

2.4.4. *L'MSC 100 ha approvato un progetto di interpretazione unificata secondo la quale, per le imbarcazioni di salvataggio dotate di due sistemi di propulsione indipendenti e provviste di due motori, alberi motore, serbatoi del carburante e sistemi di tubolature distinti, nonché di altri relativi dispositivi sussidiari, non è necessario applicare il paragrafo 4.4.8.1 del codice LSA. Secondo la suddetta interpretazione, per tutti gli altri aspetti le imbarcazioni di salvataggio dovrebbero essere pienamente conformi al paragrafo 4.4.8 del codice LSA.*

L'attuale paragrafo 4.4.8.1 del codice LSA è sostituito al fine di allinearlo al progetto di interpretazione unificata approvato dall'MSC 100.

2.4.5. *L'obiettivo delle modifiche previste dei registri delle attrezzature (moduli C, E e P dell'appendice della Convenzione SOLAS) è di modificare il punto 8.1 dei moduli C, E e P dell'appendice della Convenzione SOLAS inserendo una nota in calce per segnalare che non tutti gli indicatori elencati sono applicabili a tutte le navi e possono pertanto essere soppressi a seconda dei casi. In generale, gli indicatori in questione (indicatore relativo a timone, elica, spinta, passo e modalità operativa) non sono installati su tutti i tipi di nave.*

2.4.6. *Le modifiche previste alle parti A e A-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) sono intese a garantire la coerenza con il codice IGF per quanto riguarda i requisiti esistenti per le navi che utilizzano il gas naturale come combustibile, introducendo le necessarie modifiche sulla base dell'esperienza acquisita nell'applicazione del codice.*

3. POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Modifiche dell'allegato II della Convenzione MARPOL riguardanti le prescrizioni relative allo scarico delle acque di lavaggio delle cisterne contenenti prodotti galleggianti persistenti ad alta viscosità

Nel corso della 68^a sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 68), svoltasi a Londra dall'11 al 15 maggio 2015, è stata approvata la nuova iniziativa "Revisione delle prescrizioni dell'allegato II della Convenzione MARPOL riguardanti i residui del carico e le acque di lavaggio delle cisterne contenenti prodotti galleggianti persistenti ad alta viscosità che si solidificano, le relative definizioni e l'elaborazione di modifiche", che è stata inclusa nel programma biennale del Sottocomitato per la prevenzione e l'intervento contro l'inquinamento, prevedendo il 2018 come anno di completamento.

I progetti di modifica dell'allegato II della Convenzione MARPOL sono stati finalizzati in occasione della 5^a sessione del Sottocomitato per la prevenzione e l'intervento contro l'inquinamento (PPR 5), che si è svolta a Londra dal 5 al 9 febbraio 2018. La 73^a sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 73), che si è svolta a Londra dal 22

al 26 ottobre 2018, ha approvato il progetto di modifica dell'allegato II della Convenzione MARPOL, in vista di una sua adozione alla MEPC 74.

I progetti di modifica dell'allegato II della Convenzione MARPOL figurano nell'allegato 13 del documento MEPC 73/19 dell'IMO. Il punto 11.12 della relazione della MEPC 73 (MEPC 73/19) indica che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione della MEPC 74.

3.2. Modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP)

La 5^a sessione del Sottocomitato sulla progettazione e la costruzione di navi (SDC 5), che si è svolta a Londra dal 22 al 26 gennaio 2018, ha ricordato che la 4^a sessione (SDC 4), tenutasi a Londra dal 13 al 17 febbraio 2017, aveva autorizzato l'Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS) e il segretariato ad analizzare il codice ESP 2011 con l'obiettivo di proporre modifiche redazionali al fine di individuare tutti i requisiti obbligatori, migliorare il formato delle tabelle e dei moduli e trasmettere per esame all'SDC 5 una relazione sui progressi compiuti.

La SDC 5 ha concluso che tutte le disposizioni di merito attualmente contenute nelle note in calce del codice ESP 2011 dovessero essere inserite nel corpus del nuovo testo consolidato. La SDC 5 ha inoltre convenuto di migliorare il formato delle tabelle e dei moduli contenuti nel codice ESP e ha stabilito infine di abbinare alle modifiche redazionali le nuove modifiche sostanziali del codice ESP 2011 proposte dalla IACS, al fine di integrarvi i recenti aggiornamenti della serie Z10 dei requisiti unificati.

La SDC 5 ha approvato la proposta di presentare per approvazione il progetto di modifica del codice ESP 2011 alla 99^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 99), che si è svolta a Londra dal 16 al 25 maggio 2018, in vista della successiva adozione delle modifiche in occasione della 100^a sessione dello stesso Comitato (MSC 100) e dell'entrata in vigore il 1^o luglio 2020.-

L'MSC 99 ha esaminato il progetto di modifica del codice ESP 2011 elaborato dalla SDC 5 secondo la procedura applicabile agli aggiornamenti periodici del codice e lo ha approvato ai fini della sua adozione in occasione dell'MSC 100.

L'MSC 100, che ha avuto luogo a Londra dal 3 al 7 dicembre 2018, ha esaminato il progetto di modifica unitamente alle modifiche proposte e ha osservato che le formulazioni utilizzate nel progetto di modifica non sono conformi alla nomenclatura dell'IMO in quanto utilizzano nella versione originale "is to/are to" (è tenuto/sono tenuti) anziché "shall" (deve/devono) e potrebbero pregiudicare l'elaborazione futura dei regolamenti dell'IMO, essendo potenzialmente all'origine di ambiguità e incoerenze. È stato inoltre osservato che i progetti di modifica del codice ESP 2011 dovrebbero tenere conto del progetto di versione consolidata del codice ESP attualmente in corso di elaborazione da parte del Sottocomitato sulla progettazione e la costruzione di navi.

In seguito alla discussione l'MSC 100 ha deciso di sospendere l'adozione dei progetti di modifica del codice ESP 2011 al fine di preparare una serie riveduta di progetti di modifica del codice ESP 2011 utilizzando "shall/should" (deve-devono/dovrebbe-dovrebbero) anziché "is to/are to" (è tenuto/sono tenuti), a seconda dei casi, da presentare all'MSC 101 in vista dell'adozione.

Questo elemento è stato inserito nella decisione 2018/1601 del Consiglio². A norma dell'articolo 3, paragrafo 3, di tale decisione del Consiglio, lievi modifiche della posizione da adottare a nome dell'Unione in relazione alle modifiche in questione del codice ESP 2011 possono essere concordate senza un'ulteriore decisione del Consiglio. Tuttavia, poiché i cambiamenti delle modifiche apportate al codice ESP non possono essere considerati di lieve importanza, tale elemento è incluso nuovamente nella presente proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno all'Organizzazione marittima internazionale nel corso della 101^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima.

Il progetto di risoluzione MSC sulle modifiche del codice ESP 2011 è riportato nell'allegato [X] della relazione della MSC 100 (MSC 100/XX/Add.X). Il punto [10.20] della relazione della MSC 100 (MSC 100/XX) indica che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione della MSC 101.

3.3. Modifiche del paragrafo 6.1.1.3 del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (Codice LSA)

Alla 96^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 96), tenutasi a Londra dall'11 al 20 maggio 2016, è stato deciso di inserire la nuova iniziativa sull'applicazione uniforme del paragrafo 6.1.1.3 del codice LSA nel programma biennale 2016-2017 del sottocomitato e nel programma provvisorio per l'SSE 4, prevedendo il 2017 come anno di completamento. L'iniziativa riguarda l'elaborazione di modifiche del paragrafo 6.1.1.3 del codice LSA, al fine di agevolarne l'attuazione uniforme e, in particolare, di consentire l'uso di meccanismi manuali per l'ammaino di battelli di emergenza che non fanno parte dei mezzi collettivi di salvataggio della nave.

Nel corso della 4^a sessione del sottocomitato dei sistemi e impianti della nave (SSE 4), svoltasi a Londra dal 20 al 24 marzo 2017, e della 5^a sessione dello stesso sottocomitato (SSE 5), svoltasi a Londra dal 12 al 16 marzo 2018, si è discusso delle preoccupazioni espresse in merito ai pericoli che il progetto di modifica del codice LSA introdurrebbe se l'ammaino di un battello di emergenza dalla posizione di stivaggio alla posizione esterna dovesse essere consentito senza che sia a bordo il numero di persone destinate a governarlo, nonché delle opinioni relative all'ambito di applicazione della modifica.

Alla 100^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 100), che si è svolta a Londra dal 3 al 7 dicembre 2018, è stato approvato il progetto di modifiche dell'allegato II del codice LSA, in vista di una sua adozione alla MSC 101. Nonostante tale decisione il Comitato ha invitato la 6^a sessione del sottocomitato dei sistemi e impianti della nave, che si terrà a Londra dal 4 all'8 marzo 2019, a esaminare le persistenti preoccupazioni in merito al progetto di modifiche, per poter fornire consulenza all'MSC 101 prima dell'adozione di dette modifiche.

Il progetto di modifiche del paragrafo 6.1.1.3 del codice LSA è riportato nell'allegato [x] della relazione della MSC 100 (MSC 100/xx/Add.x). Il punto 9.6 della relazione della MSC 100 (MSC 100/xx) indica che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione della MSC 101.

² Decisione (UE) 2018/1601 del Consiglio, del 15 ottobre 2018, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale durante la 73a sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino e la 100a sessione del Comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (GU L 267 del 25.10.2018, pag. 6).

3.4. Modifiche del paragrafo 4.4.8.1 del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio

In occasione della quinta sessione del sottocomitato dei sistemi e impianti della nave (SSE 5), svoltasi a Londra dal 12 al 16 marzo 2018, l'Unione ha proposto con successo un'interpretazione unificata (IU) del codice per i dispositivi di salvataggio (LSA), paragrafo 4.4.8.1, e dei modelli standardizzati di relazione di valutazione e di prova dei dispositivi di salvataggio (Circ. MSC 980/Add.1, sezione 4.4.1.2). L'MSC 100 ha approvato il testo del progetto di IU e ha anche approvato ulteriori modifiche del paragrafo 4.4.8.1 del codice LSA volte a garantire la coerenza tra il requisito del codice e l'IU.

Le modifiche del paragrafo 4.4.8.1 del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA) sono riportate nell'allegato [x] della relazione della MSC 100 (MSC 100/xx/Add.x). Il punto [9.23] della relazione della MSC 100 (MSC 100/xx) indica che l'adozione di tali modifiche del codice LSA è prevista in occasione della MSC 101.

3.5. Modifiche dei registri delle attrezzature (moduli C, E e P dell'appendice della Convenzione SOLAS)

La 100^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 100), tenutasi a Londra dal 3 al 7 dicembre 2018, ha convenuto di considerare le modifiche dei registri delle attrezzature (moduli C, E e P dell'appendice della convenzione SOLAS) in linea con l'idea che le correzioni/questioni di lieve entità possono essere esaminate dai Comitati al punto "Varie" dell'ordine del giorno. In seguito all'esame l'MSC 100 ha approvato il progetto di modifiche proposto in vista dell'adozione in occasione della 101^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 101).

Il progetto di modifiche dei registri delle attrezzature (moduli C, E e P dell'appendice della Convenzione SOLAS) è riportato nell'allegato [x] della relazione della MSC 100 (MSC 100/xx/Add.x). Il punto [9.30] della relazione della MSC 100 (MSC 100/xx) indica che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione della MSC 101.

3.6. Modifiche delle parti A e A-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF)

La quarta sessione del sottocomitato per il trasporto di carichi e contenitori (CCC 4), che ha avuto luogo a Londra dall'11 al 15 settembre 2017, ha istituito il gruppo di lavoro sullo sviluppo di disposizioni tecniche per la sicurezza delle navi che utilizzano combustibili a basso punto di infiammabilità, per continuare a lavorare su progetti di modifica del codice IGF per quanto riguarda le celle a combustibile e l'elaborazione di progetti di disposizioni tecniche per la sicurezza delle navi che utilizzano alcol metilico/etilico come combustibile. La CCC 4 ha approvato i progetti di modifica delle parti A e A-1 del codice IGF relativi ai requisiti specifici per il gas naturale preparati dal gruppo di lavoro e ha invitato la 99^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 99), svoltasi a Londra dal 16 al 25 maggio 2018, ad approvare le modifiche in vista dell'adozione in occasione della 100^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 100).

La MSC 99 ha esaminato i progetti di modifica delle parti A e A-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) insieme a ulteriori osservazioni sui progetti di modifica, tra cui il suggerimento di includere una soluzione alternativa per la protezione dalle perdite di combustibile liquefatto dalle tubature al di fuori del locale macchine. In seguito alla discussione l'MSC 99 ha deciso di sospendere l'approvazione dei progetti di modifica delle parti A e A-1 del codice IGF e ha incaricato la quinta sessione del sottocomitato per il trasporto di carichi e contenitori (CCC 5),

che ha avuto luogo a Londra dal 10 al 14 settembre 2018, di riesaminare i progetti di modifica della regola 9.5.6 e di riferire con urgenza in merito ai risultati dell'MSC 100.

La CCC 5, dopo aver esaminato i progetti di modifica della regola 9.5.6 del codice IGF, ha raggiunto un accordo sul fatto che non fossero necessarie ulteriori modifiche della regola 9.5.6. La CCC 5 ha quindi deciso di invitare con urgenza la MSC 100, che ha avuto luogo a Londra dal 3 al 7 dicembre 2018, ad approvare i progetti di modifica delle parti A e A-1 del codice IGF, di cui all'allegato 1 del documento CCC 4/12, in vista della successiva adozione in occasione della 101^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 101).

La MSC 100 concordava con la CCC 5 sul fatto che non fossero necessarie ulteriori modifiche della regola 9.5.6 per quanto riguarda una soluzione alternativa per la protezione contro le perdite. Le opinioni erano tuttavia discordanti per quanto riguarda la necessità di includere un testo aggiuntivo per garantire l'applicabilità dei requisiti di rilevamento delle perdite per le tubature che trasportano carburante liquefatto. L'MSC 100 ha approvato il testo elaborato dalla CCC 4 e le modifiche delle parti A e A-1 del codice IGF, in vista dell'adozione in occasione dell'MSC 101, pur rilevando che ulteriori proposte potrebbero ancora essere presentate in fase di adozione.

I progetti di modifica delle parti A e A-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) figurano nell'allegato [x] della relazione della MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Il punto [11.50] della relazione della MSC 100 (MSC 100/xx) indica che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione della MSC 101.

3.7. Legislazione pertinente e competenza dell'UE

3.7.1. Modifiche dell'allegato II della Convenzione MARPOL

La direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni in caso di violazioni integra le norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi nel diritto dell'UE e mira a garantire che ai responsabili di scarichi illeciti siano comminate sanzioni adeguate. Ai fini della direttiva, per sostanze inquinanti si intendono le sostanze inserite nell'allegato I e nell'allegato II della Convenzione MARPOL. A norma della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, gli Stati membri sono inoltre tenuti a garantire la disponibilità di impianti portuali di raccolta adeguati a rispondere alle esigenze delle navi che utilizzano normalmente i loro porti e le navi sono tenute a conferire i loro rifiuti, compresi i residui del carico, a detti impianti prima di lasciare il porto, al fine di ridurre gli scarichi in mare di rifiuti prodotti dalle navi. Le acque di lavaggio delle cisterne di cui all'allegato II della Convenzione sono considerate residui del carico ai sensi di tale direttiva. La direttiva 2000/59/CE impone inoltre alle navi di notificare preventivamente al porto successivo l'eventuale necessità di conferire rifiuti e residui del carico e il quantitativo dei rifiuti che saranno tratti a bordo, nonché la capacità di stoccaggio disponibile.

Le modifiche la cui adozione è prevista in occasione dell'MSC 101, che introducono modifiche dell'allegato II della Convenzione MARPOL relative ai residui del carico e alle acque di lavaggio delle cisterne contenenti prodotti galleggianti persistenti ad alta viscosità e/o ad elevato punto di fusione, inciderebbero pertanto sul diritto dell'UE attraverso l'applicazione della direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni, e della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico.

3.7.2. Modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP)

Il regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo 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, secondo la definizione di cui all'articolo 3 del regolamento medesimo, applicabili alle petroliere monoscafo, e di vietare il trasporto verso o da porti degli Stati membri di prodotti petroliferi pesanti in petroliere monoscafo.

Il regolamento (UE) n. 530/2012 rende obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) dell'IMO alle petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni. A norma dell'articolo 5, tali petroliere devono essere conformi al CAS, il quale è definito all'articolo 6 come il regime di valutazione delle condizioni delle navi adottato dalla risoluzione MEPC 94(46) del 27 aprile 2001, modificata dalla risoluzione MEPC 99(48) dell'11 ottobre 2002 e dalla risoluzione MEPC 112(50) del 4 dicembre 2003. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (ESP) indica come vada effettuata tale valutazione intensificata. Poiché il CAS utilizza l'ESP come strumento per conseguire l'obiettivo fissato, ogni modifica delle ispezioni ESP sarà applicabile direttamente e automaticamente in forza del regolamento (UE) n. 530/2012.

Le modifiche la cui adozione è prevista in occasione della MSC 101, introducendo modifiche del codice ESP, inciderebbero sul diritto dell'UE attraverso l'applicazione del regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo.

3.7.3. Modifiche del paragrafo 6.1.1.3 del codice LSA

I dispositivi di ammaino e i verricelli sono inclusi nel regolamento di esecuzione (UE) 2018/773 della Commissione, del 15 maggio 2018, relativo ai requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e alle norme di prova per l'equipaggiamento marittimo, che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2017/306. In tale regolamento di esecuzione si fa riferimento al codice LSA e alla risoluzione MSC.81(70) in relazione agli elementi MED/1.21, 1.23, 1.24 e 1.25 per quanto riguarda i dispositivi di ammaino. L'equipaggiamento rientra pertanto nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio.

Le modifiche la cui adozione è prevista in occasione dell'MSC 101, introducendo modifiche nel codice LSA, inciderebbero quindi sul diritto UE attraverso l'applicazione della direttiva 2014/90/UE e del regolamento (UE) 2018/778.

3.7.4. Modifiche del paragrafo 4.4.8.1 del codice LSA

Le imbarcazioni di salvataggio sono incluse nel regolamento di esecuzione (UE) 2018/773 della Commissione, del 15 maggio 2018, relativo ai requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e alle norme di prova per l'equipaggiamento marittimo, che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2017/306. In tale regolamento di esecuzione si fa riferimento al codice LSA e alla risoluzione MSC/circolare 980 in relazione all'elemento MED/1.7. L'equipaggiamento rientra pertanto nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio.

Le modifiche la cui adozione è prevista in occasione dell'MSC 101, introducendo modifiche nel codice LSA, inciderebbero quindi sul diritto UE attraverso l'applicazione della direttiva 2014/90/UE e del regolamento (UE) 2018/778.

3.7.5. Modifiche dei registri delle attrezzature (moduli C, E e P dell'appendice della Convenzione SOLAS)

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, applica la Convenzione SOLAS, nella versione modificata, alle navi da passeggeri di classe A.

Le modifiche la cui adozione è prevista in occasione della MSC 101, introducendo modifiche dei registri delle attrezzature, inciderebbero quindi sul diritto UE attraverso l'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

3.7.6. Modifiche delle parti A e A-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF)

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, applica la Convenzione SOLAS, nella versione modificata, alle navi da passeggeri di classe A. La Convenzione SOLAS rende obbligatorio il codice IGF per le navi da passeggeri. Inoltre la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi impone agli Stati membri di garantire che il GNL sia disponibile nei porti della rete centrale dell'UE per le navi adibite alla navigazione marittima a partire dalla fine del 2025. Gli Stati membri dell'UE hanno predisposto quadri strategici nazionali per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e della loro infrastruttura, con particolare attenzione alle diverse misure e iniziative di sostegno per la promozione e lo sviluppo dei punti di rifornimento di GNL per le navi adibite alla navigazione marittima.

Le modifiche la cui adozione è prevista in occasione dell'MSC 101, introducendo modifiche nel codice LSA, inciderebbero quindi sul diritto UE attraverso l'applicazione della direttiva 2009/45/UE e della direttiva 2014/94/UE.

3.7.7. Competenza dell'UE

Le modifiche dell'allegato II della Convenzione MARPOL relative ai residui del carico e alle acque di lavaggio delle cisterne contenenti prodotti galleggianti persistenti ad alta viscosità e/o con elevato punto di fusione inciderebbero sull'applicazione del diritto dell'UE attraverso l'applicazione della direttiva 2005/35/CE e della direttiva 2000/59/CE.

Le modifiche del codice ESP 2011 inciderebbero sul diritto dell'UE attraverso l'applicazione del regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo.

Le modifiche del paragrafo 6.1.1.3 del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA) inciderebbero sull'applicazione del diritto dell'UE mediante l'applicazione della direttiva 2014/90/UE e del regolamento di esecuzione (UE) 2018/778.

Le modifiche dell'interpretazione unificata del paragrafo 4.4.8.1 del codice internazionale LSA inciderebbero sull'applicazione del diritto dell'UE mediante l'applicazione della direttiva 2014/90/UE e del regolamento di esecuzione (UE) 2018/778.

Le modifiche dei registri delle attrezzature (moduli C, E e P dell'appendice della Convenzione SOLAS) inciderebbero sul diritto dell'UE mediante l'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

Le modifiche delle parti A e A-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) inciderebbero sul diritto dell'UE attraverso l'applicazione della direttiva 2009/45/CE e della direttiva 2014/94/UE.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo"*.

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo³.

Rientrano nel concetto di *"atti che hanno effetti giuridici"* gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che *"sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"*⁴.

4.1.2. Applicazione al caso di specie

Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino e il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO sono organi istituiti da un accordo, vale a dire la convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale.

Gli atti che il Comitato per la protezione dell'ambiente marino e il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO sono chiamati ad adottare hanno effetti giuridici. Gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della seguente legislazione dell'UE:

- direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni e direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico. Ciò è dovuto al fatto che, ai fini della direttiva 2005/35/CE, per sostanze inquinanti si intendono le sostanze inserite nell'allegato I e nell'allegato II della Convenzione MARPOL. A norma della direttiva 2000/59/CE gli Stati membri sono inoltre tenuti a garantire la disponibilità di impianti portuali di raccolta adeguati a rispondere alle esigenze delle navi che utilizzano normalmente i loro porti, al fine di ridurre gli scarichi in mare di rifiuti prodotti dalle navi e di residui del carico e migliorare la protezione dell'ambiente marino;
- regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo. Ciò è dovuto al fatto che il regolamento (UE) n. 530/2012 rende obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione delle

³ Causa C-399/12, Germania/Consiglio (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

⁴ Causa C-399/12 Germania/Consiglio (OIV), ECLI: EU: C: 2014: 2258, punti 61-64.

condizioni delle navi (CAS) dell'IMO, che utilizza l'ESP come strumento per raggiungere il suo obiettivo;

- regolamento di esecuzione (UE) 2018/773 della Commissione, del 15 maggio 2018, relativo ai requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e alle norme di prova per l'equipaggiamento marittimo, che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2017/306 e la direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio. Ciò è dovuto al fatto che il regolamento di esecuzione (UE) 2018/773 fa riferimento al codice LSA per quanto riguarda i dispositivi di ammaino e che pertanto tale tipo di equipaggiamento rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/90/UE;
- direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Ciò è dovuto al fatto che la direttiva 2009/45/CE stabilisce che le navi da passeggeri di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della Convenzione SOLAS, come modificata;
- direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, unitamente alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. Ciò è dovuto al fatto che la direttiva 2009/45/CE stabilisce che le navi da passeggeri di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della Convenzione SOLAS, come modificata, e che la direttiva 2014/94/UE impone agli Stati membri di garantire che il GNL sia disponibile nei porti della rete centrale dell'UE per le navi adibite alla navigazione marittima a partire dalla fine del 2025.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto, rispetto al quale è adottata la posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

4.2.2. Applicazione al caso di specie

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano il trasporto marittimo. La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta dovrebbe essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in seno al Comitato per la protezione dell'ambiente marino e al Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in merito all'adozione di modifiche dell'allegato II della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, di modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere, di modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio, di modifiche dei moduli C, E e P dell'appendice della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare e del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'azione dell'Unione nel settore dei trasporti marittimi dovrebbe mirare a proteggere l'ambiente marino e migliorare la sicurezza della navigazione in mare.
- (2) La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è entrata in vigore il 17 marzo 1958. L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico ad opera delle navi.
- (3) A norma dell'articolo 38, lettera a), della convenzione IMO, il Comitato per la protezione dell'ambiente marino svolge quelle funzioni che sono o possono essere attribuite all'IMO da o ai sensi di convenzioni internazionali per la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino da parte di navi, particolarmente in materia di adozione o modifica di regolamenti o altre disposizioni.
- (4) A norma dell'articolo 28, lettera b), della convenzione IMO, il Comitato per la sicurezza marittima provvede a tutti quei meccanismi che gli permettono di svolgere le funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o qualsiasi compito che ricada nell'ambito di quanto previsto a tale articolo e che possa essergli attribuito ai sensi di qualsiasi altro strumento internazionale che l'IMO ha accettato.
- (5) La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("convenzione MARPOL") è entrata in vigore il 2 ottobre 1983.
- (6) A norma dell'articolo 16, paragrafo 2, lettera c), della Convenzione MARPOL, le relative modifiche possono essere adottate dall'organo competente, in questo caso il Comitato per la protezione dell'ambiente marino.

- (7) La Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ("Convenzione SOLAS") è entrata in vigore il 25 maggio 1980.
- (8) Ai sensi dell'articolo VIII, lettera b), punto iii), della Convenzione SOLAS, il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO può adottare modifiche della Convenzione SOLAS.
- (9) L'adozione delle modifiche dell'allegato II della Convenzione MARPOL è prevista nel corso della 74^a sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino, che si svolgerà dal 13 al 17 maggio 2019 ("MEPC 74").
- (10) Dal 5 al 14 giugno 2019, nel corso della 101^a sessione (MSC 101) del Comitato per la sicurezza marittima è prevista l'adozione delle modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP), delle modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA), delle modifiche dei registri delle attrezzature (appendice della Convenzione SOLAS, moduli C, E e P) e delle modifiche delle parti A e A-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF).
- (11) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione alla MEPC 74, dato che le modifiche dell'allegato II della Convenzione MARPOL saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ e sulla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶.
- (12) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione alla MSC 101, dato che le modifiche del codice ESP 2011 saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sul regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷, dato che le modifiche del codice LSA saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sul regolamento di esecuzione (UE) 2018/773 della Commissione⁸ e sulla direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁹, dato che le modifiche della Convenzione SOLAS saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰, e dato che le modifiche del codice IGF saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa

⁵ Direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 22).

⁶ Direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico (GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81).

⁷ Regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2012, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo (GU L 172 del 30.6.2012, pag. 3).

⁸ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/773 della Commissione, del 15 maggio 2018, relativo ai requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e alle norme di prova per l'equipaggiamento marittimo, che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2017/306 (GU L 133 del 30.5.2018, pag. 1)

⁹ Direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146).

¹⁰ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).

alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, unitamente alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹.

- (13) Le modifiche dell'allegato II della Convenzione MARPOL dovrebbero garantire la riduzione dell'impatto ambientale dovuto ai residui del carico e alle acque di lavaggio delle cisterne contenenti prodotti galleggianti persistenti ad alta viscosità e/o con elevato punto di fusione.
- (14) Le modifiche del codice ESP 2011 dovrebbero includere modifiche redazionali che permettono di individuare tutti i requisiti obbligatori e di migliorare le tabelle e moduli, alle quali si abbinino i nuovi requisiti sostanziali necessari per integrare i recenti aggiornamenti della serie Z10 dei requisiti unificati dell'Associazione internazionale delle società di classificazione.
- (15) Le modifiche del paragrafo 6.1.1.3 del codice LSA dovrebbero garantire l'attuazione uniforme per quanto riguarda l'ammaino manuale di piccoli battelli di emergenza che non fanno parte dei mezzi collettivi di salvataggio della nave.
- (16) Le modifiche del paragrafo 4.4.8.1 del codice LSA dovrebbero garantire l'esenzione delle imbarcazioni di salvataggio con due sistemi di propulsione indipendenti dall'obbligo di essere dotate di un numero sufficiente di remi galleggianti e dei relativi elementi per avanzare sul mare calmo.
- (17) Le modifiche del punto 8.1 dei moduli C, E e P dei registri delle attrezzature di cui all'appendice della Convenzione SOLAS dovrebbero garantire chiarezza in merito al fatto che non tutti gli indicatori elencati sono applicabili a tutte le navi e possono pertanto essere opportunamente cancellati.
- (18) Le modifiche delle parti A e A-1 del codice IGF dovrebbero garantire la coerenza per quanto riguarda i requisiti esistenti per le navi che utilizzano il gas naturale come combustibile, introducendo le necessarie modifiche sulla base dell'esperienza acquisita nell'applicazione del codice.
- (19) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Comitato per la protezione dell'ambiente marino e del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO e agiscono di concerto nell'interesse dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 74^a sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è di approvare l'adozione delle modifiche dell'allegato II della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, riguardanti le prescrizioni relative allo scarico delle acque di lavaggio delle cisterne contenenti prodotti galleggianti persistenti ad alta viscosità, di cui all'allegato 13 del documento MEPC 73/19/add.1. dell'IMO.

¹¹ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione alla 101^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è di approvare:

- a) l'adozione delle modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere, di cui all'allegato [X] del documento IMO [MSC 100/XX/Add.X];
- b) l'adozione delle modifiche del paragrafo 6.1.1.3 del codice LSA, di cui all'allegato [X] del documento IMO [MSC 100/XX/Add.X];
- c) l'adozione delle modifiche del paragrafo 4.4.8.1 del codice LSA, di cui all'allegato [X] del documento IMO [MSC 100/XX/Add.X];
- d) l'adozione delle modifiche del punto 8.1. dei moduli C, E e P dei registri delle attrezzature di contenuti nell'appendice della Convenzione SOLAS, di cui all'allegato [X] del documento IMO [MSC 100/XX/Add.X];
- e) l'adozione delle modifiche delle parti A e A-1 del codice IGF, di cui all'allegato [X] del documento IMO [MSC 100/XX/Add.X].

Articolo 3

1. La posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione, di cui all'articolo 1, è espressa dagli Stati membri, che sono tutti membri dell'IMO, agendo di concerto nell'interesse dell'Unione.
2. La posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione, di cui all'articolo 2, è espressa dagli Stati membri, che sono tutti membri dell'IMO, agendo di concerto nell'interesse dell'Unione.
3. Le eventuali modifiche di lieve entità delle posizioni di cui agli articoli 1 e 2 possono essere concordate senza ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 4

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*