

# DECISIONI

## DECISIONE (UE) 2019/851 DEL CONSIGLIO

del 14 maggio 2019

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale durante la 74<sup>a</sup> sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino e la 101<sup>a</sup> sessione del Comitato per la sicurezza marittima 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 di modifiche 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) Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino («MEPC») dell'Organizzazione marittima internazionale («IMO») dovrebbe adottare le modifiche dell'allegato II della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi («allegato II della MARPOL») nella 74<sup>a</sup> sessione in calendario dal 13 al 17 maggio 2019 («MEPC 74»).
- (3) Dal 5 al 14 giugno 2019, nel corso della 101<sup>a</sup> sessione («MSC 101»), il Comitato per la sicurezza marittima («MSC») dell'IMO dovrebbe adottare le modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere («codice ESP 2011»), le modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio («codice LSA»), le modifiche dei registri delle attrezzature (appendice della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare («SOLAS»), moduli C, E e P) e 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»).
- (4) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione alla MEPC 74, dato che le modifiche dell'allegato II della 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 Consiglio <sup>(1)</sup> e sulla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>.
- (5) 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 Consiglio <sup>(3)</sup>; 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 Commissione <sup>(4)</sup> e sulla direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup>; 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

<sup>(1)</sup> Direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento (GUL 255 del 30.9.2005, pag. 11).

<sup>(2)</sup> 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 (GUL 332 del 28.12.2000, pag. 81).

<sup>(3)</sup> 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 (GUL 172 del 30.6.2012, pag. 3).

<sup>(4)</sup> 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 (GUL 133 del 30.5.2018, pag. 1).

<sup>(5)</sup> 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 (GUL 257 del 28.8.2014, pag. 146).

europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup>; e 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.

- (6) Le modifiche dell'allegato II della 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.
- (7) Le modifiche del codice ESP 2011 dovrebbero includere modifiche redazionali del codice che individuano tutti i requisiti obbligatori e migliorano le tabelle e moduli, nonché fondere tale modifiche redazionali con il testo relativo ai nuovi requisiti sostanziali necessari per riflettere i recenti aggiornamenti della serie Z10 dei requisiti unificati dell'Associazione internazionale delle società di classificazione.
- (8) 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 sono uno dei mezzi collettivi di salvataggio della nave.
- (9) 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.
- (10) 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 che gli indicatori possono pertanto essere opportunamente cancellati.
- (11) 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.
- (12) L'Unione non è membro dell'IMO né è parte contraente delle convenzioni e dei codici pertinenti. È opportuno pertanto che il Consiglio autorizzi gli Stati membri a esprimere la posizione dell'Unione e ad accettare di essere vincolati dalle modifiche in questione, nella misura in cui tali modifiche rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 74<sup>a</sup> 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 e/o con elevato punto di fusione, di cui all'allegato del documento MEPC 74/3/1 dell'IMO.

#### *Articolo 2*

La posizione da adottare a nome dell'Unione alla 101<sup>a</sup> 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 al documento SDC 6/13/Add.1 dell'IMO;
- b) l'adozione delle modifiche del paragrafo 6.1.1.3 del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio, di cui all'allegato 4 del documento MSC 101/3 dell'IMO;
- c) l'adozione delle modifiche del paragrafo 4.4.8.1 del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio, di cui all'allegato 4 del documento MSC 101/3 dell'IMO;

<sup>(6)</sup> 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 (GUL 163 del 25.6.2009, pag. 1).

- d) l'adozione delle modifiche del punto 8.1. dei moduli C, E e P dei registri delle attrezzature, contenuti nell'appendice della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, di cui all'allegato 1 del documento MSC 101/3 dell'IMO;
- e) l'adozione 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, di cui all'allegato 3 del documento MSC 101/3 dell'IMO.

*Articolo 3*

1. Gli Stati membri, che sono tutti membri dell'IMO, esprimono congiuntamente, agendo nell'interesse dell'Unione, la posizione da adottare a nome dell'Unione di cui all'articolo 1.
2. Gli Stati membri, che sono tutti membri dell'IMO, esprimono congiuntamente, agendo nell'interesse dell'Unione, la posizione da adottare a nome dell'Unione di cui all'articolo 2.
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*

Gli Stati membri sono autorizzati ad accettare, nell'interesse dell'Unione, di essere vincolati dalle modifiche di cui agli articoli 1 e 2, nella misura in cui tali modifiche rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione.

*Articolo 5*

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

Fatto a Bruxelles, il 14 maggio 2019

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. DAEA

---