

Bruxelles, 17.4.2013
COM(2013) 212 final

2013/0112 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 65^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino circa le modifiche dei modelli A e B del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale e le modifiche del regime di valutazione delle condizioni delle navi, e nella 92^a sessione del comitato della sicurezza marittima circa gli emendamenti del codice internazionale di gestione della sicurezza e gli emendamenti della convenzione SOLAS, capitolo III, e dei codici per le unità veloci 1994 e 2000, inerenti alle esercitazioni di ingresso e soccorso in spazio chiuso

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta della Commissione verte sulla definizione della posizione che l'Unione assumerà in vari organismi dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sui punti seguenti:

- adozione di modifiche dei modelli supplementari A e B del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale;
- adozione di modifiche del regime di valutazione delle condizioni delle navi (risoluzione MEPC.94(46)), indotte dall'adozione del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere;
- adozione di emendamenti del codice internazionale per la gestione della sicurezza;
- adozione di emendamenti della convenzione SOLAS, capitolo III, e dei codici per le unità veloci 1994 e 2000;
- accettazione di dette modifiche e emendamenti secondo le disposizioni rispettivamente applicabili delle convenzioni in questione.

1.1. **Modelli supplementari A e B del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale**

Si tratta di modelli supplementari del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (certificato IOPP) che vanno tenuti a bordo della nave: il modello B è rilasciato per le petroliere, mentre per le altre navi vale il modello A. La modifica riguarda la soppressione, da entrambi i documenti, di un obbligo di registrazione relativo alla capacità d'incenerimento, registrata in passato sotto forma di litri all'ora (l/h) nei due modelli. La successiva risoluzione MEPC.187(59) ha introdotto, nell'allegato 2, un metodo di misurazione diverso, vale a dire la capacità in kW o kcal/h. Si è riscontrato che l'impiego delle due misurazioni genera confusione nelle registrazioni e durante le ispezioni; inoltre, il primo metodo è di difficile applicazione, mentre il secondo non risponde a scopi pratici. Occorre pertanto sopprimere da entrambi i modelli l'obbligo di registrare la capacità d'incenerimento.

Le modifiche sono riportate nell'allegato 13 del MEPC 64/23/Add.1. Il punto 7.32 della relazione MEPC 64 (MEPC 64/23) indica che esse saranno adottate nella MEPC 65.

1.2. **Regime di valutazione delle condizioni delle navi (risoluzione MEPC.94(46)): modifiche indotte dall'adozione del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere**

Il regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) fissa il quadro applicabile all'ispezione intensificata delle navi più vecchie. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (programma potenziato di visita – ESP) indica come vada effettuata tale ispezione intensificata. Poiché ricorre al programma potenziato di visita, il regime di valutazione delle condizioni delle navi vi fa riferimento come strumento: con la modifica attuale, il riferimento contenuto nel CAS è adattato alla versione più recente (del 2011) dell'ESP.

Le modifiche sono riportate nell'allegato 16 del MEPC 64/23/Add.1. Il punto 11.13 della relazione MEPC 64 (MEPC 64/23) indica che esse saranno adottate nella MEPC 65.

1.3. Codice internazionale per la gestione della sicurezza

Gli obiettivi del codice internazionale per la gestione della sicurezza (codice ISM) sono assicurare la sicurezza in mare, prevenire lesioni alle persone o perdite di vite umane ed evitare danni all'ambiente, soprattutto marino, e danni alle cose. Gli emendamenti da adottare scaturiscono da una delle numerose proposte coronate da successo che l'UE ha presentato all'IMO in argomento, la proposta STW 43/10¹. Gli emendamenti, che riguardano direttamente il codice ISM, sono stati proposti dai 27 Stati membri e dalla Commissione europea per migliorarne l'efficacia.

Gli emendamenti del codice sono i seguenti:

parte A, sezione 6 (Risorse e personale): inserimento di una precisazione (nuovo punto 6.2.1) per specificare che la società deve assicurare una composizione adeguata dell'equipaggio della nave mediante procedure consolidate vertenti sul mantenimento della sicurezza e dell'efficienza delle operazioni a bordo in tutti i loro aspetti;

parte A, sezione 12 (Verifiche, revisioni e valutazioni da parte della società): inserimento di una precisazione (nuovo punto 12.2) in termini di proprietà, obblighi e responsabilità che il codice ISM impone alla società, per specificare che, delegando alcuni compiti imposti dal codice ISM, essa resta comunque globalmente responsabile e tenuta a verificare periodicamente se i soggetti cui sono conferite le deleghe operino in conformità al codice ISM;

note in calce: inserimento di rimandi incrociati alle pertinenti linee guida del codice ISM.

Gli emendamenti sono riportati nell'allegato 22 dell'MSC 91/22/Add.2. Il punto 11.9 della relazione MSC 91 (MSC 91/22) indica che essi saranno adottati nella MSC 92.

1.4. Emendamenti della convenzione SOLAS, capitolo III, dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 e del codice di sicurezza per i natanti a sostentazione dinamica 1978, inerenti alle esercitazioni di ingresso e soccorso in spazio chiuso

Il capitolo III della convenzione SOLAS tratta dei mezzi e sistemazioni di salvataggio. Gli emendamenti in questione, che riguardano la regola 19 su addestramento ed esercitazioni per casi di emergenza, intendono ridurre gli incidenti legati all'ingresso in spazi chiusi imponendo ai membri dell'equipaggio i cui compiti comprendono l'ingresso e il soccorso in spazio chiuso di partecipare ad un'esercitazione al riguardo almeno ogni due mesi. Emendamenti analoghi saranno inseriti nei codici per le unità veloci 1994 e 2000 nonché nel codice di sicurezza per i natanti a sostentazione dinamica.

Gli emendamenti dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 sono riportati, rispettivamente, nell'allegato 30 e 31 dell'MSC 91/22/Add.2. Il punto 13.7 della relazione MSC 91 (MSC 91/22) indica che essi saranno adottati nella MSC 92.

Gli emendamenti del codice di sicurezza per i natanti a sostentazione dinamica (codice DSC) sono riportati nella proposta MSC 92/3/1 del Segretariato dell'IMO,

¹ STW 43/10: Miglioramento dell'efficacia attuativa del codice internazionale per la gestione della sicurezza.

datata 22 febbraio 2013, inerente alle modifiche conseguenti dei codici sulle unità mobili di perforazione offshore (codici MODU) 1979, 1989 e 2009 e del codice DSC; l'allegato 4 di tale proposta riporta un progetto di risoluzione sulla modifica del codice DSC destinato alla MSC 92. Il punto 13.9 della relazione MSC 91 (MSC 91/22) indica che l'emendamento sarà adottato nella MSC 92. In virtù della risoluzione A.373(X), il comitato della sicurezza marittima può modificare il codice DSC secondo necessità; nel caso di specie l'emendamento è conseguente agli emendamenti analoghi inseriti in altri codici collegati.

1.5. Adozione delle modifiche/degli emendamenti

1.5.1. Adozione delle modifiche dei modelli supplementari A e B del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale e delle modifiche del regime di valutazione delle condizioni delle navi

Le modifiche sono state approvate nella 64^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino, tenutasi dal 1° al 5 ottobre 2012, e saranno presentate per adozione nella 65^a sessione che si terrà dal 13 al 17 maggio 2013.

1.5.2. Adozione degli emendamenti del codice ISM, della convenzione SOLAS, capitolo III, dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 e del codice di sicurezza per i natanti a sustentazione dinamica

Gli emendamenti della convenzione SOLAS, capitolo III, e dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 sono stati approvati nella 91^a sessione del comitato della sicurezza marittima, tenutasi dal 26 al 30 novembre 2012, e saranno presentati per adozione nella 92^a sessione che si terrà dal 12 al 20 giugno 2013.

I conseguenti emendamenti del codice DSC sono stati annotati nella 91^a sessione del comitato della sicurezza marittima, tenutasi dal 26 al 30 novembre 2012, e inseriti nel progetto di risoluzione MSC riportato nell'allegato 4 della proposta MSC 92/3/1 del Segretariato dell'IMO, che sarà presentata per adozione nella 92^a sessione di detto comitato che si terrà dal 12 al 20 giugno 2013.

Accettazione e entrata in vigore

Una volta approvati e adottati dal pertinente comitato dell'IMO, gli emendamenti e modifiche saranno presentati alle parti contraenti dei rispettivi atti perché accettino di esserne vincolate.

1.6. Normativa UE pertinente

1.6.1. Modelli supplementari A e B del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale

Scopo della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo² è ridurre drasticamente il trasporto marittimo inferiore alle norme nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati membri: a) assicurando l'osservanza della normativa internazionale e della collegata normativa dell'UE in materia di sicurezza marittima, tutela dell'ambiente marino e condizioni di vita e di lavoro a bordo; b) definendo criteri comuni per il controllo delle navi da parte dello Stato di approdo; c) applicando un sistema di controllo da parte dello Stato di approdo basato su ispezioni effettuate all'interno dell'UE e della regione del MOU di Parigi.

² GUL 131 del 28.5.2009, pag. 5.

Le modifiche dei modelli in questione si ripercuoteranno sui requisiti delle ispezioni o ispezioni dettagliate di cui all'articolo 13, punto 1, della direttiva 2009/16/CE, in particolare sulla lettera a), che recita:

"1. al momento di ogni ispezione iniziale di una nave, l'autorità competente si accerta che l'ispettore provveda almeno:

a) a controllare i certificati e i documenti elencati nell'allegato IV, che devono essere conservati a bordo conformemente alla normativa marittima comunitaria e alle convenzioni in materia di sicurezza;".

Il certificato di cui trattasi è elencato al punto 7 dell'allegato IV della direttiva.

Le modifiche determineranno cambiamenti nei requisiti previsti nei modelli, che gli ispettori dello Stato di approdo sono tenuti a controllare a norma dell'articolo 13, punto 1, della direttiva 2009/16/CE. Di conseguenza dovranno essere modificate anche le procedure che l'allegato VI della direttiva indica come "Allegato 1 "Procedure di controllo dello Stato di approdo" (PSCOs) del MOU di Parigi".

1.6.2. Regime di valutazione delle condizioni delle navi (risoluzione MEPC.94(46)): modifiche indotte dall'adozione del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere

Il regolamento (UE) n. 530/2012 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo³ 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 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 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. Pertanto, sebbene non sia citata nella definizione di CAS inclusa nell'articolo 6 del regolamento, l'imminente modifica avrà efficacia giuridica e il regolamento dovrà essere aggiornato in considerazione dei nuovi sviluppi a livello internazionale.

1.6.3. Codice internazionale per la gestione della sicurezza

Scopo del regolamento (CE) n. 336/2006 sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza e che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio⁴ è il rafforzamento della gestione della sicurezza, dell'esercizio in sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento da esse prodotto, assicurando la conformità al codice ISM da parte delle società che le gestiscono, mediante:

a) l'istituzione, l'attuazione e il corretto mantenimento da parte delle società dei sistemi di gestione della sicurezza sia a bordo sia a terra;

³ GU L 172 del 30.6.2012, pag. 3.

⁴ GU L 64 del 4.3.2006, pag. 1.

b) il controllo di tali attività da parte delle amministrazioni degli Stati di bandiera e dello Stato di approdo.

Il regolamento (CE) n. 336/2006⁵ costituisce la base della proposta di modifica del codice ISM e sarà quindi interessato dagli emendamenti in questione.

Sebbene il codice ISM sia riportato nell'allegato I del regolamento, l'articolo 2, punto 1, del regolamento stesso specifica, nel definirlo, che esso va inteso "nella sua versione aggiornata". A norma dell'articolo 5, le navi contemplate dall'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento devono ottemperare alle prescrizioni della parte A del codice ISM. Gli emendamenti che saranno adottati nella MSC 92 produrranno quindi un effetto giuridico diretto sul regolamento.

1.6.4. Emendamenti della convenzione SOLAS, capitolo III, dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 e del codice di sicurezza per i natanti a sustentazione dinamica inerenti alle esercitazioni di ingresso e soccorso in spazio chiuso

Scopo della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri⁶, modificata dalla direttiva 2010/65/UE, è istituire un livello di sicurezza uniforme per persone e cose sulle navi e sulle unità veloci da passeggeri nuove ed esistenti, quando entrambe le categorie di navi e unità veloci sono adibite a viaggi nazionali, e stabilire le procedure da negoziare a livello internazionale ai fini di un'armonizzazione delle norme vigenti in materia di navi da passeggeri adibite a viaggi internazionali.

L'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva prevede specificamente l'applicazione dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 alle unità veloci da passeggeri adibite a viaggi nazionali, mentre per le unità più vecchie, cui tali codici non si applicano, prevede l'applicazione del precedente codice di sicurezza per i natanti a sustentazione dinamica (articolo 6, paragrafo 4, lettera a), punto iii)).

Relativamente ad entrambi i codici per le unità veloci, l'inserimento dei nuovi emendamenti nel capitolo 18 (Requisiti di esercizio), e degli emendamenti corrispondenti nel capitolo 17 (Requisiti di esercizio) del codice DSC, avrà quindi un effetto giuridico diretto sulla normativa dell'UE.

1.7. Competenza dell'UE

In considerazione della pertinente normativa dell'UE citata, la Commissione ritiene che l'adozione delle modifiche o emendamenti dei documenti seguenti:

- (1) modelli supplementari A e B del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale;
- (2) regime di valutazione delle condizioni delle navi (risoluzione MEPC.94(46)) (modifiche indotte dall'adozione del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere);
- (3) codice internazionale per la gestione della sicurezza (codice ISM);
- (4) convenzione SOLAS, capitolo III, codici per le unità veloci 1994 e 2000 e codice DSC (emendamenti inerenti alle esercitazioni di ingresso e soccorso in spazio chiuso)

⁵ GU L 64 del 4.3.2006, pag. 1.

⁶ GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

rientri nella competenza esclusiva dell'UE in virtù dell'articolo 3, paragrafo 2, del TFUE, nella misura in cui l'adozione degli strumenti internazionali in questione può incidere su norme comuni o modificarne la portata. Al riguardo:

- (1) le modifiche dei modelli supplementari A e B del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale incideranno direttamente sulla direttiva 2009/16/CE in quanto determineranno cambiamenti nei requisiti previsti nei modelli in questione, che gli ispettori dello Stato di approdo sono tenuti a controllare a norma dell'articolo 13, punto 1, di detta direttiva;
- (2) le modifiche del regime di valutazione delle condizioni delle navi (risoluzione MEPC.94(46)) ipotizzeranno e prestabiliranno gli aggiornamenti futuri del CAS, che è applicabile a norma degli articoli 5 e 6 del regolamento n. 530/2012, in considerazione dei recenti sviluppi nelle procedure del programma potenziato di visita;
- (3) gli emendamenti del codice internazionale per la gestione della sicurezza avranno ripercussioni dirette sulla forma del codice attuato con il regolamento (CE) n. 336/2006;
- (4) gli emendamenti della convenzione SOLAS, capitolo III, dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 e del codice DSC interessano direttamente la direttiva 2009/45/CE.

In linea con la giurisprudenza costante, benché l'UE non sia membro dell'IMO, agli Stati membri è preclusa la possibilità di assumere obblighi che possano compromettere norme dell'UE adottate nel perseguimento degli obiettivi previsti dai trattati, a meno di esservi autorizzati da decisione del Consiglio su proposta della Commissione. La necessità di siffatta autorizzazione riguarda qualsiasi obbligo in tal senso a prescindere dalla materia trattata dallo strumento internazionale in questione.

1.8. Conclusioni

La Commissione propone pertanto una decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea sui documenti citati al punto 1.7, destinati ad essere adottati, rispettivamente, nella 65^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e nella 92^a sessione del comitato della sicurezza marittima.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 65^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino circa le modifiche dei modelli A e B del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale e le modifiche del regime di valutazione delle condizioni delle navi, e nella 92^a sessione del comitato della sicurezza marittima circa gli emendamenti del codice internazionale di gestione della sicurezza e gli emendamenti della convenzione SOLAS, capitolo III, e dei codici per le unità veloci 1994 e 2000, inerenti alle esercitazioni di ingresso e soccorso in spazio chiuso

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 europea nel settore del trasporto marittimo dovrebbe mirare a migliorare la sicurezza marittima.
- (2) È previsto che, dopo averle approvate nella 64^a sessione (MEPC 64 dell'ottobre 2012), il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) adotti nella 65^a sessione, che si terrà dal 13 al 17 maggio 2013, le modifiche dei modelli supplementari A e B del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale e le modifiche del regime di valutazione delle condizioni delle navi (risoluzione MEPC.94(46)) indotte dall'adozione del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere.
- (3) È previsto che, dopo averli approvati nella 91^a sessione, il comitato della sicurezza marittima dell'IMO adotti nella 92^a sessione, che si terrà nel giugno 2013, gli emendamenti del codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM) e gli emendamenti della convenzione SOLAS, capitolo III, dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 e del codice di sicurezza per i natanti a sustentazione dinamica (codice DSC).
- (4) Una volta che detti emendamenti e modifiche saranno stati adottati, il Segretario generale dell'IMO li presenterà alle parti contraenti dei rispettivi atti perché accettino di esserne vincolate.
- (5) Con le modifiche dei modelli supplementari A e B del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale (certificato IOPP) sarà soppresso l'obbligo d'informazione relativo alla capacità d'incenerimento; il certificato IOPP è elencato al punto 7 dell'allegato IV della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da

parte dello Stato di approdo⁷ tra i documenti che gli ispettori di tale Stato sono tenuti a controllare a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva.

- (6) Le modifiche del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) riguardo alle petroliere monoscafo adatteranno il CAS con un rimando al più recente (del 2011) programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (programma potenziato di visita — ESP). Il regolamento (UE) n. 530/2012 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo⁸ dà applicazione al CAS con gli articoli 5 e 6.
- (7) Gli emendamenti del codice ISM vi inseriranno precisazioni riguardo alla composizione adeguata dell'equipaggio e alle responsabilità nell'ambito della delega dei compiti derivanti dal codice ISM, oltre ad aggiungervi le necessarie note in calce. Sebbene il codice ISM sia riportato nell'allegato I del regolamento (CE) n. 336/2006 sull'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza e che abroga il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio⁹, l'articolo 2, punto 1, del regolamento stesso specifica, nel definirlo, che esso va inteso "nella sua versione aggiornata". A norma dell'articolo 5 di detto regolamento, le navi da esso contemplate devono ottemperare alle prescrizioni della parte A del codice ISM. Gli emendamenti che saranno adottati nella MSC 92 produrranno quindi un effetto giuridico diretto sul regolamento.
- (8) Gli emendamenti della convenzione SOLAS, capitolo III, e più in particolare dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 e del codice di sicurezza per i natanti a sustentazione dinamica, inseriranno nella regola 19 della SOLAS, nel capitolo 18 dei codici per le unità veloci e nel capitolo 17 del codice DSC l'obbligo di addestramento al soccorso per i membri dell'equipaggio incaricati di operazioni in spazi chiusi. La direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri¹⁰, modificata dalla direttiva 2010/65/UE, prevede specificamente l'applicazione dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 alle unità veloci da passeggeri adibite a viaggi nazionali, mentre per le unità più vecchie, cui tali codici non si applicano, prevede l'applicazione del precedente codice DSC.
- (9) Le modifiche e gli emendamenti citati, di cui è prevista l'adozione nella MEPC 65 e nella MSC 92, possono essere considerati sviluppi positivi che meritano il sostegno dell'Unione.
- (10) Dato che l'Unione europea non è membro dell'IMO né parte contraente delle convenzioni citate, occorre che il Consiglio autorizzi gli Stati membri ad esprimere la posizione dell'Unione in detti comitati dell'IMO e ad accettare di essere vincolati dalle modifiche e dagli emendamenti in questione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Nella 65^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) l'Unione assume posizione favorevole all'adozione delle modifiche dei modelli A e B del certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da olio minerale e delle modifiche del regime di valutazione delle

⁷ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 5.

⁸ GU L 172 del 30.6.2012, pag. 3.

⁹ GU L 64 del 4.3.2006, pag. 1.

¹⁰ GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

condizioni delle navi (risoluzione MEPC.94(46), che il medesimo comitato ha approvato nella 64^a sessione e che sono riportate negli allegati 13 e 16 del documento dell'IMO MEPC 64/23/Add.1.

2. Nella 92^a sessione del comitato della sicurezza marittima dell'IMO l'Unione assume posizione favorevole all'adozione degli emendamenti del codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM) e relative linee guida e all'introduzione di un nuovo obbligo di addestramento al soccorso in spazio chiuso nel capitolo III della convenzione SOLAS 1974, nei codici per le unità veloci 1994 e 2000 e nel codice di sicurezza per i natanti a sustentazione dinamica (codice DSC), emendamenti che il medesimo comitato ha approvato nella 91^a sessione e che sono riportati, rispettivamente, negli allegati 22, 30 e 31 del documento dell'IMO MSC 91/22/Add. 2 e nell'allegato 4 del documento dell'IMO MSC 92/3/1.

3. La posizione dell'Unione indicata nei paragrafi 1 e 2 è espressa dagli Stati membri che sono membri dell'IMO, i quali agiscono di concerto nell'interesse dell'Unione.

4. Possono essere convenute modifiche formali e minori di detta posizione senza che risulti necessario modificarla.

Articolo 2

Si autorizzano gli Stati membri ad accettare, nell'interesse dell'Unione rispetto alla presente decisione, di essere vincolati dalle modifiche e dagli emendamenti di cui all'articolo 1, paragrafi 1 e 2.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*