



Bruxelles, 14 settembre 2018
(OR. en)

12103/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0325 (NLE)**

**MAR 118
OMI 48
ENV 593**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	13 settembre 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 624 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Comitato per la protezione dell'ambiente marino e di Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in merito all'adozione di modifiche della regola 14.1 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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 624 final.

All.: COM(2018) 624 final



Bruxelles, 13.9.2018
COM(2018) 624 final

2018/0325 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Comitato per la protezione dell'ambiente marino e di Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in merito all'adozione di modifiche della regola 14.1 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

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione alla 73^a sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e alla 100^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima della stessa IMO in relazione alla prevista adozione delle modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL) e del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011).

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale

La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (convenzione 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 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 (convenzione SOLAS) del 1974, entrata in vigore il 25 maggio 1980. L'Unione non è parte della convenzione SOLAS.

Il codice ESP 2011 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.

2.2. L'Organizzazione marittima internazionale

L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione nei suoi diversi aspetti 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. Tutti gli Stati membri dell'UE ne sono membri. 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, costruzione ed 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 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 22 al 26 ottobre 2018, nel corso della 73^a sessione (MEPC 73), il Comitato per la protezione dell'ambiente marino adotterà modifiche della regola 14.1 dell'allegato VI della convenzione MARPOL per imporre il divieto di trasportare a bordo olio combustibile non conforme a fini di propulsione o esercizio.

Nel 2008 l'IMO ha adottato una risoluzione per modificare l'allegato VI della convenzione MARPOL contenente le regole per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato dalle navi. L'allegato VI riveduto è entrato in vigore il 1° luglio 2010 introducendo, tra l'altro,

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

limiti più severi sul contenuto di zolfo del combustibile per uso marittimo nelle zone di controllo delle emissioni di SOx nonché nelle aree marine al di fuori di tali zone.

L'applicazione rigorosa della norma sull'olio combustibile stabilita nella regola 14.1.3 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, che acquisterà efficacia il 1° gennaio 2020, sarà un elemento importante per facilitare un'attuazione coerente del limite mondiale di un tenore di zolfo pari allo 0,50%. L'obiettivo delle previste modifiche dell'allegato VI è dare efficace attuazione alla regola 14.1.3 nell'ottica di ridurre sensibilmente le emissioni nell'atmosfera di SOx e di particolato prodotte dal trasporto marittimo.

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

Dal 3 al 7 dicembre 2018, durante la 100^a sessione (MSC 100), il Comitato per la sicurezza marittima adotterà modifiche del codice ESP 2011.

L'obiettivo delle previste modifiche del codice ESP 2011 è inserire modifiche redazionali che identifichino tutti i requisiti obbligatori e migliorino le tabelle e 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.

3. POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

3.1. Modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL

In occasione della 71^a sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 71), che si è svolta a Londra dal 3 al 7 luglio 2017, è stata approvata la nuova iniziativa "Attuazione coerente della regola 14.1.3 dell'allegato VI della convenzione MARPOL", che è stata inclusa nel programma biennale per il 2018-2019 del Sottocomitato per la prevenzione e l'intervento contro l'inquinamento e nell'ordine del giorno provvisorio della relativa 5^a sessione (PPR 5), prevedendo il 2019 come anno di completamento.

La PPR 5, tenutasi a Londra dal 5 al 9 febbraio 2018, ha elaborato un progetto di modifica della regola 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL per imporre il divieto di trasportare a bordo olio combustibile non conforme a fini di propulsione o esercizio. La 72^a sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 72), che si è svolta a Londra dal 9 al 13 aprile 2018, ha approvato con ritocchi minimi il progetto di modifica dell'allegato VI della convenzione MARPOL, in vista di una sua adozione alla MEPC 73.

Le modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL sono riportate nel documento MEPC 73/3 dell'IMO. Il punto 5.43 della relazione della MEPC 72 (MEPC 72/17) indica che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione della MEPC 73.

3.2. Modifiche del codice ESP 2011

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 la 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 debbano 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 2011. 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° 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 quale figura nel progetto di risoluzione del MSC ai fini della sua adozione in occasione dell'MSC 100.

Il progetto di risoluzione MSC sulle modifiche del codice ESP 2011 è riportato nell'allegato 2 della relazione della MSC 99 (MSC 99/22/Add.1). Il punto 10.20 della relazione della MSC 99 (MSC 99/22) indica che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione dell'MSC 100.

3.3. Legislazione pertinente e competenza dell'UE

3.3.1. Modifiche della regola 14.1 dell'allegato VI della convenzione MARPOL

I requisiti dell'allegato VI della convenzione MARPOL relativi alla riduzione del tenore di zolfo nei combustibili marini al fine di ridurre le emissioni di SO_x sono attuati nel diritto dell'Unione dalla direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi.

3.3.2. Modifiche del codice ESP 2011

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 da adottare in occasione dell'MSC 100, introducendo modifiche nel codice ESP 2011, inciderebbero quindi sul diritto UE attraverso l'applicazione del regolamento (UE) n. 530/2012.

3.3.3. *Competenza dell'UE*

Le modifiche della regola 14.1 dell'allegato VI della convenzione MARPOL inciderebbero sul diritto UE attraverso l'applicazione della direttiva (UE) 2016/802.

Le modifiche del codice ESP 2011 inciderebbero sul diritto dell'UE attraverso l'applicazione del regolamento (UE) n. 530/2012.

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, del TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo².

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"*³.

4.1.2. *Applicazione al caso concreto*

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

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 in

² Causa C-399/12, Germania/Consiglio (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

³ Causa C-399/12 Germania/Consiglio (OIV), ECLI: EU: C: 2014: 2258, punti 61-64.

grado di incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE, nello specifico sulla direttiva (UE) 2016/802 e sul regolamento (UE) n. 530/2012.

Infatti, la direttiva (UE) 2016/802 rispecchia i requisiti in materia di zolfo dell'allegato VI della convenzione MARPOL, mentre il regolamento (UE) n. 530/2012 rende obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione delle condizioni delle navi dell'IMO (CAS) e il CAS utilizza l'ESP quale strumento per conseguire tale obiettivo.

Pertanto le modifiche della regola 14.1 dell'allegato VI della convenzione MARPOL e del codice ESP 2011 inciderebbero sulla legislazione dell'UE attraverso l'applicazione, rispettivamente, della direttiva (UE) 2016/802 e del regolamento (UE) n. 530/2012.

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, del TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto del previsto atto 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, del 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 concreto

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, del TFUE.

4.3. Conclusioni

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

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Comitato per la protezione dell'ambiente marino e di Comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in merito all'adozione di modifiche della regola 14.1 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

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) La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (convenzione IMO) [*cfr. il punto 10.8 del Manuale interistituzionale di convenzioni redazionali*] è entrata in vigore il 17 marzo 1958. L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione nei suoi diversi aspetti e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico da parte delle navi.
- (2) 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 regole o altre disposizioni.
- (3) 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.
- (4) La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("convenzione MARPOL") è entrata in vigore il 2 ottobre 1983.
- (5) 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.

- (6) Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino dovrebbe adottare le modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL nella 73^a sessione in calendario dal 22 al 26 ottobre 2018 ("MEPC 73").
- (7) Il Comitato per la sicurezza marittima dovrebbe adottare le modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere ("codice ESP 2011") nella 100^a sessione in calendario dal 3 al 7 dicembre 2018 ("MSC 100").
- (8) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione alla MEPC 73, dato che le modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL saranno in grado di incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare la direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴.
- (9) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione all'MSC 100, dato che le modifiche del codice ESP 2011 saranno in grado di incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare il regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵.
- (10) Le modifiche apportate alla regola 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL per imporre il divieto di trasportare a bordo olio combustibile non conforme a fini di propulsione o esercizio dovrebbero garantire l'applicazione rigorosa della norma sugli oli combustibili di cui alla regola 14.1.3 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, che acquisterà efficacia il 1° gennaio 2020.
- (11) Le modifiche del codice ESP 2011 dovrebbero includere modifiche redazionali che permettano 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.
- (12) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa all'unisono 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, agendo di concerto nell'interesse dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione alla 73^a sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è di approvare l'adozione delle modifiche della regola 14.1 dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi di cui al documento MEPC 73/3 dell'IMO.

⁴ Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

⁵ 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).

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione alla 100^a sessione del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è di approvare l'adozione delle modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere di cui all'allegato 2 del documento MSC 99/22/Add.1. IMO.

Articolo 3

1. Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO esprimono all'unisono, agendo di concerto, la posizione di cui all'articolo 1.
2. Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO esprimono all'unisono, agendo di concerto, la posizione di cui all'articolo 2.
3. Le eventuali modifiche di lieve entità delle posizioni di cui agli articoli 1 e 2 sono concordate senza ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*