



Bruxelles, 19 febbraio 2016  
(OR. en)

6350/16

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2016/0048 (NLE)**

---

---

**MAR 57  
OMI 21  
ENV 88**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	19 febbraio 2016
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2016) 77 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale, in occasione della 40 <sup>a</sup> sessione del comitato di facilitazione, della 69 <sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 96 <sup>a</sup> sessione del comitato della sicurezza marittima, circa l'adozione di emendamenti della convenzione sulla facilitazione, dell'allegato IV del protocollo MARPOL, delle regole SOLAS II-2/13 e II-2/18, del codice dei sistemi antincendio e del codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2016) 77 final.

---

All.: COM(2016) 77 final



Bruxelles, 19.2.2016  
COM(2016) 77 final

2016/0048 (NLE)

Proposta di

### **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale, in occasione della 40<sup>a</sup> sessione del comitato di facilitazione, della 69<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 96<sup>a</sup> sessione del comitato della sicurezza marittima, circa l'adozione di emendamenti della convenzione sulla facilitazione, dell'allegato IV del protocollo MARPOL, delle regole SOLAS II-2/13 e II-2/18, del codice dei sistemi antincendio e del codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011**

## RELAZIONE

### **1. INTRODUZIONE**

La presente proposta della Commissione riguarda la definizione della posizione che l'Unione assumerà in occasione della 40<sup>a</sup> sessione del comitato di facilitazione (FAL 40) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), della 69<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 69) dell'IMO e della 96<sup>a</sup> sessione del comitato per la sicurezza marittima (MSC 96) dell'IMO, in merito ai sei emendamenti individualmente illustrati nei punti che seguono.

#### **1.1 Revisione generale della convenzione sulla facilitazione**

La 39<sup>a</sup> sessione del comitato di facilitazione (FAL 39) ha approvato gli emendamenti dell'allegato della convenzione sulla facilitazione (di seguito "convenzione FAL") ai fini dell'adozione in occasione della FAL 40, in seguito alla decisione, presa in occasione della FAL 35, di avviare una revisione completa della convenzione per garantire una risposta adeguata alle esigenze attuali ed emergenti del settore dei trasporti marittimi e per modernizzarne le disposizioni, tenendo conto degli sviluppi nel settore della trasmissione di informazioni e dati per via elettronica e del concetto di interfaccia unica.

L'obbligo di includere il numero del visto, se del caso, negli elenchi dei passeggeri e la questione dell'adempimento delle formalità di dichiarazione in formato elettronico presentano un interesse particolare per l'UE.

Permangono alcune differenze tra la convenzione FAL e il diritto dell'UE per quanto riguarda le norme 2.6.1 (riguardante i dati che le autorità pubbliche richiedono di includere nell'elenco dei membri dell'equipaggio), 2.23, 3.10, 3.10.2, 3.45 e la pratica raccomandata 3.21. A norma dell'articolo VIII della convenzione FAL, tali differenze vengono notificate al segretario generale dell'IMO dai Governi contraenti.

Tali emendamenti della convenzione FAL sono riportati nell'allegato 1 della relazione della FAL 39 (FAL 39/16). Il punto 4.43 della relazione FAL 39 indica che gli emendamenti saranno adottati in occasione della FAL 40.

#### **1.2 Emendamenti dell'allegato IV, regole 1 e 11, della convenzione MARPOL relative alle disposizioni in materia di zone speciali**

La 68<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 68) ha valutato se le notifiche ricevute sulla disponibilità di impianti portuali di raccolta fossero sufficienti, conformemente all'allegato IV, regola 13, della convenzione MARPOL, a far sì che le disposizioni sulla zona speciale del Mar Baltico prendessero effetto e a definire la zona per la quale le disposizioni sulla zona speciale potessero prendere effetto, tenendo conto che solo otto dei nove Stati baltici avevano fornito la notifica.

È stato convenuto che le notifiche ricevute erano sufficienti e che quindi era possibile stabilire le date effettive di entrata in vigore della zona speciale quale definita nel documento MEPC 68/10/2. È stato stabilito che la definizione di zona proposta differiva da quella dell'allegato IV della convenzione MARPOL, e che sarebbe stato

necessario un emendamento di tale allegato perché la nuova definizione di zona speciale quale stabilita nel documento MEPC 68/10/2 prendesse effetto.

Tali emendamenti dell'allegato IV, regole 1 e 11, della convenzione MARPOL figurano nell'allegato del documento MEPC 69/3/3, ai fini dell'adozione in occasione dell'MEPC 69, come indicato al punto 10.22 della relazione dell'MEPC 68 (MEPC 68/21). Gli emendamenti sono stati diffusi dal Segretariato dell'IMO con circolare n. 3591 del 7 ottobre 2015, a norma dell'articolo 16 della convenzione MARPOL. Tale circolare conteneva un progetto di risoluzione MEPC per l'adozione di tali emendamenti.

### **1.3 Emendamenti della regola SOLAS II-2/13**

L'MSC 95 ha approvato progetti di emendamento della regola SOLAS II-2/13 che stabiliranno disposizioni per la valutazione dei percorsi di sfuggita mediante un'analisi dell'evacuazione sin dalla progettazione della nave, disposizioni che si applicheranno alle navi ro/ro da passeggeri nuove e ad altre navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri. L'analisi deve essere intesa a identificare ed eliminare, nella misura del possibile, le congestioni che si possono verificare durante le fasi di abbandono della nave per effetto del normale movimento dei passeggeri e dell'equipaggio lungo i percorsi di sfuggita o del fatto che l'equipaggio debba spostarsi lungo questi stessi percorsi in senso contrario al flusso dei passeggeri. L'analisi deve altresì dimostrare che le disposizioni relative all'evacuazione sono sufficientemente flessibili per far fronte all'eventualità che alcuni percorsi di sfuggita, punti di raccolta, zone di imbarco o imbarcazioni di salvataggio possano non essere agibili in caso di incidente.

Tali emendamenti sono riportati nell'allegato 14 dell'MSC 95/22/add.2. Il punto 10.19 della relazione MSC 95 (MSC 95/22) indica che gli emendamenti saranno adottati in occasione dell'MSC 96.

### **1.4 Emendamenti della regola SOLAS II-2/18 relativa alle piazzole di atterraggio degli elicotteri sulle navi ro/ro da passeggeri per le nuove navi, in combinato disposto con un nuovo capitolo 17 del codice dei sistemi antincendio (Fire Safety Systems Code).**

Il capitolo II-2/18 della convenzione SOLAS contiene disposizioni per le strutture per elicotteri. Tali emendamenti della convenzione SOLAS sono finalizzati all'introduzione della circolare MSC.1/Circ.1431 dell'IMO (Orientamenti per l'approvazione di impianti antincendio schiumogeni per elicotteri) a decorrere dal 22 giugno 2012, per renderne le disposizioni obbligatorie. Di conseguenza gli impianti antincendio schiumogeni devono essere conformi ai suddetti orientamenti. Tali emendamenti sono stati approvati dalla 92<sup>a</sup> sessione del comitato per la sicurezza marittima (MSC 92), ai fini della loro adozione in occasione della 93<sup>a</sup> sessione (MSC 93).

In relazione all'adozione prevista nel corso della 93<sup>a</sup> sessione dell'MSC, il Consiglio ha adottato la decisione 2014/280/UE, dell'8 maggio 2013<sup>1</sup>, che prevede una

---

<sup>1</sup> Decisione 2014/280/EU del Consiglio, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale, in occasione della 93<sup>a</sup> sessione del comitato della sicurezza marittima, con riguardo all'adozione degli emendamenti alle regole SOLAS II-1/29, II-2/3,

posizione favorevole da parte dell'UE all'adozione degli emendamenti della regola SOLAS II-2/18.

In fase di adozione, l'MSC 93 ha tuttavia deciso di sottoporre i progetti di emendamento alla seconda sessione del sottocomitato dei sistemi e impianti della nave (SSE 2) dell'IMO per un ulteriore esame.

In seguito all'esito dell'esame dell'SSE 2, in relazione ai progetti di emendamento della regola SOLAS II-2/18, l'MSC 95 ha rilevato che l'SSE 2 aveva preparato per approvazione anche un nuovo capitolo 17 del codice dei sistemi antincendio (Codice FSS) in materia di impianti antincendio schiumogeni per elicotteri, ai fini dell'adozione da parte della 96<sup>a</sup> sessione dell'MSC. In seguito alla decisione di preparare un nuovo capitolo 17 del Codice FSS, l'SSE 2 ha chiesto all'MSC 95 di prendere in considerazione le modifiche conseguenti dei progetti di emendamento della regola SOLAS II-2/18, ai fini dell'adozione da parte dell'MSC 96 anziché dell'MSC 95, in concomitanza con l'adozione del nuovo capitolo 17 del Codice FSS.

Gli emendamenti modificati della regola SOLAS II-2/18 sono quindi nuovamente inclusi nella presente proposta di decisione del Consiglio, poiché saranno ulteriormente esaminati nel corso della 96<sup>a</sup> sessione dell'MSC, ai fini della loro adozione in concomitanza con il nuovo capitolo 17 del Codice FSS.

Tali modifiche agli emendamenti della regola SOLAS II-2/18 sono riportati nell'allegato 2 dell'SSE 2/20. Il punto 12.16 della relazione MSC 95 (MSC 95/22) indica che tali emendamenti saranno adottati in occasione della 96<sup>a</sup> sessione dell'MSC. Il nuovo capitolo 17 del Codice FSS figura nell'allegato 18, punto 2, della relazione MSC 95 (MSC 95/22/add.2). Il punto 12.15 della relazione MSC 95 (MSC 95/22) indica che il nuovo capitolo sarà adottato in occasione dell'MSC 96.

### **1.5 Capitolo 8 riveduto del codice dei sistemi antincendio relativo a impianti automatici a "sprinkler" con rivelazione e segnalazione di incendi**

In seguito a malfunzionamenti di impianti automatici a "sprinkler" causati da accumuli od ostruzioni dovuti a depositi minerali, MSC 95 ha approvato progetti di emendamento del capitolo 8 del codice dei sistemi antincendio (Codice FSS) che stabiliscono di prestare particolare attenzione alle specifiche di qualità dell'acqua fornita dal fabbricante del sistema per prevenire la corrosione e l'ostruzione interne dei dispositivi.

Le istruzioni del fabbricante per la messa in servizio, l'ispezione e la manutenzione devono comprendere specifiche per la qualità dell'acqua da usare per tutta la durata di vita del sistema e la qualità dell'acqua deve essere attivamente monitorata a bordo.

Tali emendamenti sono riportati nell'allegato 18, punto 1, dell'MSC 95/22/add.2. Il punto 12.11 della relazione MSC 95 (MSC 95/22) indica che gli emendamenti saranno adottati nel corso dell'MSC 96.

---

2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20, al codice relativo ai mezzi di salvataggio e al codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011 (GU L 145 del 16.5.2014, pag. 40).

## **1.6 Emendamenti del codice del relativo al programma di ispezioni estese (ESP) del 2011**

Il regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) dell'IMO fissa il quadro applicabile all'ispezione intensificata delle navi che hanno più di 15 anni. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (programma di ispezioni estese – ESP) indica come vada effettuata tale ispezione intensificata. Utilizzando a tal fine il codice ESP, il CAS fa riferimento a tale codice come a uno strumento per conseguire l'obiettivo sopracitato. Gli emendamenti del Codice ESP riguardano l'armonizzazione dell'uso dei termini relativi agli organismi riconosciuti in tutto il codice e sono di carattere redazionale. L'MSC 95 ha pertanto convenuto che sarebbe stata disposta una rettifica dell'allegato 2 della relazione MSC 94 (MSC 94/21), al fine di integrare le suddette modifiche nel testo facente fede della risoluzione MSC.381(94) sugli emendamenti del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere del 2011 (Codice ESP 2011).

Tali emendamenti sono riportati nell'allegato 15 dell'MSC 95/22/add.2. Il punto 10.26 della relazione MSC 95 (MSC 95/22) indica che tali emendamenti saranno adottati nel corso della 96<sup>a</sup> sessione dell'MSC.

## **2. ADOZIONE DEGLI EMENDAMENTI IMO**

### **2.1 Adozione degli emendamenti**

Gli emendamenti indicati nei punti 1.1-1.6 sono stati approvati nel corso della 39<sup>a</sup> sessione del comitato di facilitazione, tenutasi dal 22 al 26 settembre 2014, della 68<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino, tenutasi dall'11 al 15 maggio 2015, e della 95<sup>a</sup> sessione del comitato della sicurezza marittima, tenutasi dal 3 al 12 giugno 2015. Essi verranno presentati per adozione alla 40<sup>a</sup> sessione del comitato di facilitazione, che si terrà dal 4 all'8 aprile 2016, alla 69<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino, che si terrà dal 18 al 22 aprile 2016, e alla 96<sup>a</sup> sessione del comitato della sicurezza marittima, che si terrà dall'11 al 20 maggio 2016.

### **2.2 Accettazione**

Una volta approvati e adottati dai tre comitati, gli emendamenti di cui ai punti da 1.1 a 1.6 saranno comunicati per approvazione alle rispettive parti contraenti.

## **3. NORMATIVA E COMPETENZA UE PERTINENTI**

### **3.1 Revisione generale della convenzione FAL**

La direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE mira a semplificare e armonizzare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi rendendo obbligatorio l'uso della trasmissione elettronica delle informazioni e razionalizzando le formalità di dichiarazione. Le formalità di dichiarazione di cui all'allegato della direttiva sono

classificate in 3 categorie: A) atti giuridici dell'Unione, B) formulari FAL e formalità in conformità della convenzione FAL e C) altre formalità previste dalla legislazione nazionale. Si valuta l'uso dei formulari FAL all'interno dell'UE e le informazioni richieste dagli atti giuridici dell'Unione e dai formulari FAL sono inventariate al fine di garantire l'utilizzo delle specifiche del formulario FAL elettronico, se del caso. L'articolo 7 della direttiva dispone che gli Stati membri accettino i formulari FAL per l'adempimento delle formalità di dichiarazione solo in formato elettronico dopo il 1° giugno 2015.

L'obbligo di includere il numero del visto, se del caso, negli elenchi dei membri dell'equipaggio e dei passeggeri deriva dall'allegato VI, punto 3.1.2, del regolamento (CE) n. 562/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un codice comunitario relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (codice frontiere Schengen) (ripreso al punto A.2 dell'allegato della direttiva 2010/65/UE).

La revisione generale della convenzione FAL inciderebbe quindi sulla direttiva 2010/65/UE e sul regolamento (CE) n. 562/2006.

### **3.2 Emendamenti dell'allegato IV, regole 1 e 11, della convenzione MARPOL relative alle disposizioni in materia di zone speciali**

La questione dell'esistenza di adeguati impianti portuali rientra nella competenza esclusiva dell'UE a norma dell'articolo 4 della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico. L'impegno a fornire impianti portuali di raccolta conformemente alla regola 12bis della risoluzione MEPC.200(62) incide sulla materia trattata in tale direttiva. Se adottati dall'IMO, i progetti di emendamento dell'allegato IV della convenzione MARPOL che fissano le date effettive in cui una parte del Mar Baltico sarà designata zona speciale saranno vincolanti per l'Unione.

### **3.3 Emendamenti della regola SOLAS II-2/13 relativa all'analisi dell'evacuazione per le navi da passeggeri**

La regola SOLAS II-2/13 disciplina la questione dei mezzi di sfuggita. Gli emendamenti da adottare nel corso dell'MSC 96, che introdurrebbero modifiche alla regola SOLAS II-2/13, inciderebbero sul diritto UE mediante l'applicazione della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i) stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata. La direttiva 2009/45/CE contiene inoltre norme dettagliate in materia di percorsi di sfuggita nelle navi ro/ro da passeggeri di classe B, C e D, di cui all'allegato I, capitolo II, parte B, parte B.6-1.

### **3.4 Emendamenti della regola SOLAS II-2/18 relativa alle piazzole di atterraggio degli elicotteri sulle navi ro/ro da passeggeri per le nuove navi, in combinato disposto con un nuovo capitolo 17 del codice dei sistemi antincendio (Fire Safety Systems Code)**

Con l'allegato I, capitolo II-2, della direttiva 2009/45/CE, l'Unione ha recepito le disposizioni in materia di piazzole di atterraggio degli elicotteri. In particolare la

parte B, regola 18, di tale capitolo stabilisce che *"le navi dotate di eliponti devono essere conformi ai requisiti della regola 18 della parte G del capitolo II-2 di SOLAS, con le modifiche apportate a decorrere dal 1° gennaio 2003"*. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i) stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata. Ne consegue che, in caso di adozione degli emendamenti della regola SOLAS II-2/18, sarebbe necessario modificare le disposizioni di cui alla direttiva 2009/45/CE per quanto riguarda le piazzole di atterraggio degli elicotteri sulle navi ro/ro da passeggeri per le nuove navi.

L'allegato I, capitolo II-2, parte A, regola 2 della direttiva 2009/45/CE applica il codice dei sistemi antincendio adottato con risoluzione MSC.98(73), alle navi delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003.

Gli emendamenti delle regole SOLAS e il nuovo capitolo 17 del codice dei sistemi antincendio da adottare in occasione della 96ª sessione dell'MSC inciderebbero quindi sulle disposizioni di cui alla direttiva 2009/45/CE riguardanti le piazzole di atterraggio degli elicotteri, stabilendo già il quadro di eventuali modifiche di tali regole.

### **3.5 Capitolo 8 riveduto del codice dei sistemi antincendio relativo a impianti automatici a "sprinkler" con rivelazione e segnalazione di incendi**

L'allegato I, capitolo II-2, parte A, regola 8, della direttiva 2009/45/CE sugli impianti automatici a "sprinkler" con rivelazione e segnalazione di incendi stabilisce che tali sistemi devono poter entrare in funzione immediatamente in qualsiasi momento e la loro attivazione non deve richiedere l'intervento dell'equipaggio. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i) stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata.

L'allegato I, capitolo II-2, parte A, regola 8 della direttiva 2009/45/CE applica inoltre il codice dei sistemi antincendio adottato con risoluzione MSC.98(73), come modificata, alle navi delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003.

Gli emendamenti del capitolo 8 del codice dei sistemi antincendio inciderebbero quindi sul diritto UE in forza dell'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

### **3.6 Emendamenti del codice del relativo al programma di ispezioni estese (ESP) del 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 mira all'adozione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla convenzione MARPOL 73/78, come definita all'articolo 3 del regolamento medesimo, applicabili alle petroliere monoscafo, e all'introduzione del divieto di 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,

definito all'articolo 6 come il regime di valutazione delle condizioni delle navi adottato dalla risoluzione MEPC 94(46) del 27 aprile 2001, come 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 (programma potenziato di visita – ESP) indica come vada effettuata tale valutazione intensificata. Poiché il CAS utilizza il codice ESP come strumento per conseguire tale obiettivo, ogni modifica alle ispezioni ESP sarà direttamente e automaticamente applicabile in forza del regolamento (UE) n. 530/2012. Gli emendamenti da adottare in occasione della 96<sup>a</sup> sessione dell'MSC, introducendo modifiche al Codice ESP, inciderebbero quindi sul diritto UE in forza dell'applicazione del regolamento (UE) n. 530/2012.

### **3.7 Sintesi**

Alla luce del legame sopra esposto tra gli emendamenti proposti e la pertinente legislazione UE, la Commissione ritiene che l'adozione dei suddetti emendamenti attesa in occasione di FAL 40, MEPC 69 e MSC 96 rientri nella competenza esterna esclusiva dell'UE in virtù dell'articolo 3, paragrafo 2, del TFUE, nella misura in cui l'adozione degli strumenti internazionali di cui trattasi incida su norme comuni o ne modifichi la portata.

In linea con la giurisprudenza costante, benché l'UE non sia membro dell'IMO né parte contraente degli strumenti internazionali interessati, 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.

## **4. CONCLUSIONI**

La Commissione propone pertanto una decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea sugli emendamenti citati ai punti 1.1-1.6, destinati ad essere adottati, rispettivamente, in occasione della 40<sup>a</sup> sessione del comitato di facilitazione, della 69<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 95<sup>a</sup> sessione del comitato della sicurezza marittima.

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale, in occasione della 40<sup>a</sup> sessione del comitato di facilitazione, della 69<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 96<sup>a</sup> sessione del comitato della sicurezza marittima, circa l'adozione di emendamenti della convenzione sulla facilitazione, dell'allegato IV del protocollo MARPOL, delle regole SOLAS II-2/13 e II-2/18, del codice dei sistemi antincendio e del codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2 e 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 deve mirare a migliorare la sicurezza marittima e a proteggere l'ambiente marino.
- (2) Il comitato di facilitazione (FAL) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), in occasione della sua 39<sup>a</sup> sessione, ha approvato emendamenti della convenzione sulla facilitazione (di seguito "convenzione FAL"). È previsto che tali emendamenti siano adottati in occasione della 40<sup>a</sup> sessione del FAL, che si terrà nell'aprile 2016.
- (3) Il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO, in occasione della sua 68<sup>a</sup> sessione, ha convenuto che erano state ricevute sufficienti notifiche a norma dell'allegato IV, regola 12bis, del protocollo MARPOL, per designare una parte del Mar Baltico zona speciale così che può essere stabilita la data effettiva per l'entrata in vigore di tale designazione prevista dell'allegato IV, regola 11.3, per tale zona speciale. L'MEPC 68 ha concluso che gli emendamenti dell'allegato IV, regole 1 e 11, della convenzione MARPOL sarebbero necessari per l'entrata in vigore di tale parte della zona speciale e che è opportuno proporre a tal fine emendamenti dell'allegato IV della convenzione MARPOL. È previsto che tali emendamenti siano adottati nel corso della 69<sup>a</sup> sessione dell'MEPC, che si terrà nell'aprile 2016.
- (4) Il comitato per la sicurezza marittima (MSC) dell'IMO, in occasione della sua 95<sup>a</sup> sessione, ha approvato gli emendamenti delle regole SOLAS II-2/13 e II-2/18, del codice dei sistemi antincendio (Codice FSS) e del codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011 (Codice ESP). È previsto che tali emendamenti siano adottati nel corso della 96<sup>a</sup> sessione dell'MSC, che si terrà nel maggio 2016.

- (5) La revisione generale della convenzione FAL aggiorna le disposizioni della convenzione, tenendo conto degli sviluppi nel settore della trasmissione di informazioni e dati per via elettronica e del concetto di interfaccia unica. Essa introduce in particolare misure di interesse per l'Unione europea per quanto riguarda l'inserimento di numeri di visto negli elenchi dei passeggeri ma non negli elenchi dei membri dell'equipaggio e il diritto delle autorità di rendere obbligatorio l'uso della trasmissione elettronica dei formulari. Gli articoli 5 e 7 della direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup> stabiliscono che le formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti situati negli Stati membri devono essere accettate solo in formato elettronico attraverso un'interfaccia unica a partire dal 1° giugno 2015 e che gli Stati membri devono accettare i formulari FAL in formato cartaceo per l'adempimento delle formalità di dichiarazione fino a tale data. Le informazioni richieste in conformità degli atti giuridici dell'Unione devono essere fornite in formato elettronico dal 1° giugno 2015. L'obbligo di includere il numero del visto, se del caso, negli elenchi dei membri dell'equipaggio e dei passeggeri deriva dall'allegato VI, punto 3.1.2, del regolamento (CE) n. 562/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>3</sup>. Tali disposizioni impongono obblighi più rigorosi rispetto alle pertinenti norme previste dalla convenzione FAL e costituiscono una differenza ai sensi dell'articolo VIII di tale convenzione. Gli Stati membri, in quanto parti contraenti della convenzione FAL, dovrebbero pertanto notificare questa differenza all'IMO.
- (6) Gli emendamenti dell'allegato IV della convenzione MARPOL mirano a creare il quadro giuridico per attuare l'accordo raggiunto durante l'MEPC 68, secondo cui erano state ricevute notifiche sufficienti circa la disponibilità di impianti portuali di raccolta perché le disposizioni sulla zona speciale del Mar Baltico prendessero effetto e che, di conseguenza, era possibile stabilire le date effettive di entrata in vigore della designazione della parte del Mar Baltico come zona speciale, in conformità di tali notifiche. L'articolo 4 della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup> riguarda la questione della disponibilità di impianti portuali di raccolta, contemplata anche dalla regola 12bis della risoluzione MEPC.200(62), ai fini della riduzione degli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, in particolare degli scarichi illeciti, da parte delle navi che utilizzano i porti nell'Unione.
- (7) Gli emendamenti della regola SOLAS II-2/13 introdurranno disposizioni per la valutazione dei percorsi di sfuggita mediante un'analisi dell'evacuazione sin dalla progettazione della nave, disposizioni che si applicheranno alle navi ro/ro da passeggeri nuove e ad altre navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>5</sup> stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata. La direttiva 2009/45/CE contiene inoltre norme dettagliate in materia di

---

<sup>2</sup> Direttiva 2010/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).

<sup>3</sup> Regolamento (CE) n. 562/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, che istituisce un codice comunitario relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (codice frontiere Schengen) (GU L 105 del 13.4.2006, pag. 1).

<sup>4</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 (GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81).

<sup>5</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 (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).

percorsi di sfuggita nelle navi ro/ro da passeggeri di classe B, C e D, di cui all'allegato I, capitolo II, parte B, paragrafo 6-1.

- (8) Gli emendamenti della regola SOLAS II-2/18, relativa alle piazzole di atterraggio degli elicotteri sulle navi ro/ro da passeggeri nuove renderà obbligatorie le disposizioni della circolare MSC.1/Circ.1431 dell'IMO, del 31 maggio 2012, riguardante gli orientamenti per l'approvazione di impianti antincendio schiumogeni per elicotteri. L'allegato I, capitolo II-2, parte B, regola 18, della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilisce che le navi dotate di eliponti devono essere conformi ai requisiti della regola SOLAS, quale modificata con decorrenza 1° gennaio 2003, che dovrebbero ora essere modificati.
- (9) Il capitolo 8 riveduto del codice dei sistemi antincendio (Codice FSS) stabilirà che venga prestata particolare attenzione alle specifiche di qualità dell'acqua fornita dal fabbricante del sistema per prevenire la corrosione interna e l'ostruzione interna dei dispositivi. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata, che comprende il Codice FSS così come reso obbligatorio nel quadro di SOLAS dalla risoluzione MSC.99(73) dell'IMO. La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio contiene inoltre norme dettagliate in materia di estinzione degli incendi nelle navi ro/ro da passeggeri di classe B, C e D, di cui all'allegato I, capitolo II, parte B, paragrafi 4.5 e 4.8.
- (10) Il nuovo capitolo 17 del Codice FSS preciserà ulteriormente le specifiche degli impianti antincendio schiumogeni per la protezione delle strutture per elicotteri come prescritto dal capitolo II-2 della convenzione SOLAS. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata, che comprende il Codice FSS così come reso obbligatorio nel quadro di SOLAS dalla risoluzione MSC.99(73) dell'IMO. La direttiva 2009/45/CE contiene inoltre norme dettagliate in materia di requisiti speciali per le strutture per elicotteri nelle navi di classe B, C e D, di cui all'allegato I, capitolo II, parte B, paragrafo 18.
- (11) Gli emendamenti del Codice ESP 2011 sono volti ad armonizzare l'utilizzo dei termini relativi agli organismi riconosciuti. Gli articoli 5 e 6 del regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>6</sup> rendono obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) dell'IMO alle petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (programma potenziato di visita – ESP) indica come vada effettuata tale valutazione intensificata. Poiché il CAS utilizza il codice ESP come strumento per conseguire tale obiettivo, ogni modifica alle ispezioni ESP sarà automaticamente applicabile in forza del regolamento (UE) n. 530/2012.
- (12) L'Unione non è membro dell'IMO né parte contraente delle convenzioni e dei codici citati. Occorre pertanto che il Consiglio autorizzi gli Stati membri ad esprimere la

---

<sup>6</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 (GU L 172 del 30.6.2012, pag. 3).

posizione dell'Unione e ad accettare di essere vincolati dalle modifiche e dagli emendamenti in questione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1. La posizione dell'Unione in occasione della 40<sup>a</sup> sessione del comitato di facilitazione dell'IMO è di acconsentire all'adozione degli emendamenti della convenzione FAL, secondo quanto specificato all'allegato 1 del documento FAL 39/16 dell'IMO.
2. Gli Stati membri procederanno, se del caso, alla notifica prevista dall'articolo VIII della convenzione FAL al Segretario generale dell'IMO per quanto riguarda gli emendamenti di cui al paragrafo 1 il prima possibile dopo l'entrata in vigore di tali emendamenti.

#### *Articolo 2*

La posizione dell'Unione in occasione della 69<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è di acconsentire all'adozione degli emendamenti dell'allegato IV, regole 1 e 11, della convenzione MARPOL, secondo quanto specificato all'allegato del documento MEPC 69/3/3 dell'IMO.

#### *Articolo 3*

La posizione dell'Unione in occasione della 96<sup>a</sup> sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è di acconsentire all'adozione dei seguenti emendamenti a:

- regola SOLAS II-2/13, di cui all'allegato 14 del documento MSC 95/22/add.2 dell'IMO.
- regola SOLAS II-2/18, di cui all'allegato 2 del documento SSE 2/20 dell'IMO.
- capitolo 8 del codice dei sistemi antincendio, di cui all'allegato 18, punto 1, del documento 95/22/add.2 dell'IMO.
- capitolo 17 del codice dei sistemi antincendio, di cui all'allegato 18, punto 2, del documento 95/22/add.2 dell'IMO.
- codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011, di cui all'allegato 15 del documento 95/22/add.2 dell'IMO.

#### *Articolo 4*

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

2. Modifiche formali e di minore entità alle posizioni di cui agli articoli 1, 2 e 3 possono essere concordate senza richiedere che tali posizioni siano emendate.

*Articolo 5*

Gli Stati membri sono autorizzati ad accettare, nell'interesse dell'Unione, di essere vincolati dagli emendamenti di cui agli articoli 1, 2 e 3.

*Articolo 6*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*