



Bruxelles, 16.4.2013
COM(2013) 208 final

2013/0111 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno
all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per quanto riguarda l'adozione di
determinati codici e delle modifiche alle convenzioni relative a tali codici**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta della Commissione riguarda la definizione della posizione dell'Unione in differenti organismi dell'IMO in relazione ai seguenti punti:

- (a) l'adozione di un codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO (nel prosieguo il "codice III");
- (b) l'adozione di un codice IMO per gli organismi riconosciuti (nel prosieguo il "codice RO");
- (c) l'adozione delle modifiche da apportare a talune convenzioni internazionali; e
- (d) l'accettazione di tali modifiche in conformità alle pertinenti disposizioni delle convenzioni di cui trattasi.

1.1. Il codice III

Il progetto di codice III ha l'obiettivo di migliorare a livello mondiale la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente marino e di coadiuvare gli Stati nell'applicazione dei seguenti strumenti:

- la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS 1974), quale modificata, e il suo protocollo del 1988;
- la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, quale modificata dai relativi protocolli del 1978 e 1997, e successive modifiche (MARPOL 73/78);
- la convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972, quale modificata (COLREG 1972);
- la convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966 (LL 1966) e il suo protocollo del 1988;
- la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia del 1978, (STCW) quale modificata; e
- la convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi mercantili del 1969 (TONNAGE 1969).

Il codice presenta sia disposizioni obbligatorie, sia raccomandazioni relative agli aspetti considerati necessari affinché le parti contraenti possano dare piena e completa applicazione alle disposizioni degli strumenti internazionali applicabili da esse sottoscritti. Gli ambiti contemplati sono i seguenti:

- per quanto riguarda gli Stati di bandiera, gli Stati costieri e gli Stati di approdo: disposizioni generali relative alla strategia di attuazione, all'ambito di applicazione, alle azioni iniziali, alla comunicazione delle informazioni, alla tenuta dei registri e agli interventi di miglioramento.
- Per quanto riguarda gli Stati di bandiera: attuazione, delega di autorità, esecuzione, ispettori dello Stato di bandiera, indagini, valutazione e riesame dello Stato di bandiera.
- Per quanto riguarda gli Stati costieri: attuazione, esecuzione, valutazione e riesame.

- Per quanto riguarda gli Stati di approdo: attuazione, esecuzione, valutazione e riesame.

1.2. Il codice RO

Il progetto di codice RO ha l'obiettivo di fornire agli Stati di bandiera una norma per la valutazione e l'autorizzazione degli organismi riconosciuti, come pure meccanismi per una coerente, efficace ed effettiva supervisione degli stessi, e di chiarire le responsabilità degli organismi autorizzati come organismi riconosciuti e l'ambito di applicazione di tale autorizzazione.

Il codice interessa gli strumenti seguenti:

- la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, quale modificata (SOLAS 1974);
- il protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973;
- il protocollo del 1988 della convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966.

Il codice si applica a tutti gli organismi presi in considerazione ai fini del riconoscimento o riconosciuti da uno Stato di bandiera per eseguire, per suo conto, certificazioni e servizi statuari nell'ambito di strumenti obbligatori dell'IMO o della legislazione nazionale, e a tutti gli Stati di bandiera che intendono concedere tale riconoscimento.

Il codice contiene disposizioni obbligatorie per quanto concerne la delega di autorità e la comunicazione di informazioni e stabilisce:

- i requisiti obbligatori che un organismo deve soddisfare per essere riconosciuto da uno Stato di bandiera;
- i requisiti obbligatori che un organismo riconosciuto deve soddisfare quando esegue certificazioni e servizi statuari per conto dello Stato di bandiera che ne ha rilasciato l'autorizzazione;
- i requisiti obbligatori che gli Stati di bandiera devono rispettare quando autorizzano un organismo riconosciuto;
- gli orientamenti per la supervisione degli organismi riconosciuti da parte dello Stato di bandiera.

1.3. Adozione dei codici

1.3.1. Adozione del codice III

Il codice III, già approvato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO nella sua 64^a sessione (MEPC 64, ottobre 2012) e dal comitato per la sicurezza marittima dell'IMO nella sua 91^a sessione (MSC 91, novembre 2012), dovrebbe essere adottato dalla 28^a assemblea dell'IMO nel dicembre 2013.

1.3.2. Adozione del codice RO

Il codice RO, già approvato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO nella sua 64^a sessione (ottobre 2012) e dal comitato per la sicurezza marittima dell'IMO nella sua 91^a sessione (novembre 2012), dovrebbe essere adottato dagli stessi comitati nel maggio e giugno 2013, rispettivamente nella loro 65^a e 92^a sessione.

1.4. Modifica delle pertinenti convenzioni internazionali

1.4.1. Adozione di modifiche relative al codice III

Nella sua 64^a sessione il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO ha approvato le modifiche ai protocolli del 1978 e del 1997 relativi alla convenzione MARPOL, allo scopo di rendere obbligatorio il codice III, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera. Il comitato dovrebbe adottare tali modifiche nel 2014 nella sua 66^a sessione.

Nella sua 91^a sessione il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO ha approvato le modifiche alla convenzione SOLAS e al protocollo del 1988 relativo alla convenzione sulla linea di carico, allo scopo di rendere obbligatorio il codice III, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera. Nella sua 92^a sessione, prevista nel giugno 2013, il comitato dovrebbe approvare le modifiche alla convenzione STCW finalizzate agli stessi obiettivi. Il comitato dovrebbe adottare le modifiche di cui al presente paragrafo nel 2014 nella sua 93^a sessione.

Nella sua 91^a sessione il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO ha approvato le modifiche alle convenzioni sulla linea di carico, COLREG e sulla stazzatura delle navi mercantili allo scopo di rendere obbligatorio il codice, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera, in vista di un'eventuale adozione nel corso della 28^a assemblea.

1.4.2. Adozione di modifiche relative al codice RO

Nella sua 64^a sessione il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO ha approvato le modifiche al protocollo del 1978 relativo alla convenzione MARPOL, allo scopo di rendere obbligatorio il codice RO. Il comitato dovrebbe adottare tali modifiche nel corso della sua 65^a sessione prevista nel maggio del 2013.

Nella sua 91^a sessione il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO ha approvato le modifiche alla convenzione SOLAS e al protocollo del 1988 relativo alla convenzione sulla linea di carico, allo scopo di rendere obbligatorio il codice RO. Il comitato dovrebbe adottare tali modifiche nel corso della sua 92^a sessione.

1.4.3. Accettazione e entrata in vigore. Riserve.

Una volta approvate e adottate dal competente comitato o dall'assemblea dell'IMO, a seconda dei casi, le modifiche alle convenzioni sopracitate saranno sottoposte alle rispettive parti contraenti in modo che le stesse dichiarino il proprio consenso ad essere vincolate dalle modifiche in questione, esplicitamente o tacitamente, conformemente alle disposizioni di ciascuna convenzione.

Nessuna delle convenzioni sopramenzionate contiene clausole che escludano la formulazione di riserve per quanto riguarda le modifiche.

1.4.4. Tabella riepilogativa

Per rendere più agevoli i riferimenti, di seguito è presentata una tabella riepilogativa delle tappe illustrate nella sottosezione precedente:

Codice o convenzione	Approvazione	Adozione prevista	Tipo di accettazione	Periodo di circolazione	Accettazione prevista	Entrata in vigore prevista delle modifiche
Codice III	MEPC ¹ 64, ottobre 2012 MSC ² 91, novembre 2012	28 ^a assemblea dell'IMO, dicembre 2013	-/-	-/-	-/-	-/-
Convenzione sulla linea di carico del 1966 (Codice III)	MSC91, novembre 2012	28 ^a assemblea dell'IMO, dicembre 2013	Unanime e tacita, oppure maggioranza dei 2/3 ed esplicita	3 anni Sulla base del raggiungimento di un numero sufficiente di accettazioni esplicite	1.1.2017	1.1.2018 ³ A partire da 12 mesi dopo il raggiungimento di un numero sufficiente di accettazioni esplicite
Convenzione sulla stazzatura del 1969, (Codice III)	MSC91, novembre 2012	28 ^a assemblea dell'IMO, dicembre 2013	Unanime e tacita, oppure maggioranza dei 2/3 ed esplicita	2 anni Sulla base del raggiungimento di un numero sufficiente di accettazioni esplicite	1.1.2016	1.1.2017 ⁴ A partire da 12 mesi dopo il raggiungimento di un numero sufficiente di accettazioni esplicite

¹ IMO, Marine Environment Protection Committee (Comitato per la protezione dell'ambiente marino).

² IMO Maritime Safety Committee (Comitato per la sicurezza marittima).

³ O 12 mesi dopo il raggiungimento di un numero sufficiente di accettazioni esplicite.

⁴ O 12 mesi dopo il raggiungimento di un numero sufficiente di accettazioni esplicite.

Codice o convenzione	Approvazione	Adozione prevista	Tipo di accettazione	Periodo di circolazione	Accettazione prevista	Entrata in vigore prevista delle modifiche
Regolamenti sugli abbordi (Codice III)	MSC91, novembre 2012	28 ^a assemblea dell'IMO, dicembre 2013	Maggioranza dei 2/3 Tacita	18 mesi	1.7.2015	1.1.2016
Codice RO	MEPC64, ottobre 2012 MSC91, novembre 2012	MEPC65, maggio 2013 MSC92, giugno 2013	-/-	-/-	-/-	-/-
Protocollo MARPOL del 1978 (Codice RO)	MEPC64, ottobre 2012	MEPC65, maggio 2013	Maggioranza dei 2/3 Tacita	≥ 10 mesi	1.4.2014	1.10.2014

Codice o convenzione	Approvazione	Adozione prevista	Tipo di accettazione	Periodo di circolazione	Accettazione prevista	Entrata in vigore prevista delle modifiche
Convenzione SOLAS e protocollo del 1988 relativo alla linea di carico; (Codice RO)	MSC91, novembre 2012	MSC92, giugno 2013	Maggioranza dei 2/3 Tacita	≥ 1 anno	1.7.2014	1.1.2015
Protocolli MARPOL del 1978 e 1997 (Codice III)	MEPC64, ottobre 2012	MEPC66, marzo 2014	Maggioranza dei 2/3 Tacita	≥ 10 mesi	1.2.2015 ⁵	1.8.2015 ⁶
Convenzione SOLAS e protocollo del 1988 relativo alla linea di carico; (Codice III)	MSC91, novembre 2012	MSC93, maggio 2014	Maggioranza dei 2/3 Tacita	≥ 1 anno	1.7.2015	1.1.2016

⁵ Il termine ultimo per l'accettazione può essere prorogato fino al 1° luglio 2015 per armonizzarli alle concomitanti modifiche delle convenzioni SOLAS, linea di carico e STCW.

⁶ L'entrata in vigore può essere posticipata fino al 1° gennaio 2016 per armonizzarli alle concomitanti modifiche delle convenzioni SOLAS, linea di carico e STCW.

Codice o convenzione	Approvazione	Adozione prevista	Tipo di accettazione	Periodo di circolazione	Accettazione prevista	Entrata in vigore prevista delle modifiche
Convenzione STCW e parte A del codice STCW (Codice III)	MSC92, giugno 2013	MSC93, maggio 2014	Maggioranza dei 2/3 Tacita	≥ 1 anno	1.7.2015	1.1.2016

1.5. Normativa UE pertinente

1.5.1. Direttiva 2009/15/CE

La direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime⁷ (nel prosieguo "la direttiva") ha abrogato e parzialmente sostituito la direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime⁸.

La direttiva disciplina le relazioni tra gli Stati membri e gli organismi riconosciuti che gli Stati membri autorizzano a effettuare per loro conto attività statutarie.

1.5.2. Regolamento (CE) n. 391/2009

Il regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi⁹ (nel prosieguo "il regolamento") ha modificato e sostituito il sistema per il riconoscimento e la valutazione delle società di classificazione precedentemente istituito dalla direttiva 94/57/CE del Consiglio.

Il regolamento stabilisce una serie di criteri e obblighi che gli organismi devono rispettare per ottenere e in seguito mantenere il riconoscimento UE. Si tratta di requisiti che riguardano le attività sia attività statutarie sia di classificazione e che sono stabiliti¹⁰ dagli articoli 8, paragrafo 4, 9, 10 e 11 come pure nell'allegato I del regolamento.

I requisiti di cui al regolamento hanno l'obiettivo specifico di migliorare la sicurezza di tutte le navi nella classe degli organismi riconosciuti, come pure di prevenirne l'inquinamento¹¹. Essi sono formulati in termini generali e non fanno alcuna distinzione di bandiera.

Il regolamento disciplina inoltre la concessione e la revoca del riconoscimento UE, stabilisce la valutazione periodica degli organismi riconosciuti da parte della Commissione e istituisce un sistema di sanzioni per i casi di non conformità.

1.5.3. Direttiva 2009/21/CE

La direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera¹², che formava inoltre parte del terzo pacchetto sulla sicurezza marittima, stabilisce una serie di obblighi per gli Stati membri che sono Stati di bandiera. Tra essi figura in particolare l'obbligo fatto agli Stati membri di adottare le misure necessarie per fare sì che almeno una volta ogni sette anni venga effettuato un audit IMO delle loro amministrazioni. Tale disposizione, tuttavia, cessa di avere vigore *"al più tardi il 17 giugno 2017, o prima di tale data, come stabilito dalla Commissione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 10, paragrafo 2, se è entrato in vigore un sistema obbligatorio di audit degli Stati membri dell'IMO"*.

⁷ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 47.

⁸ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20.

⁹ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 11.

¹⁰ Articolo 3, paragrafo 1.

¹¹ Considerando 13.

¹² GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

1.5.4. *Direttiva 2008/106/CE*

La direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare¹³ stabilisce, tra l'altro, i requisiti minimi di formazione per la gente di mare nell'Unione sulla base delle norme in materia di formazione di cui alla convenzione STCW e relativi orientamenti, come pure le disposizioni relative ai periodi minimi di riposo per il personale di guardia, a norma della medesima convenzione.

La direttiva 2008/106/CE fissa inoltre una serie di obblighi specifici per gli Stati membri in quanto Stati di bandiera e di approdo, quali: a) procedure e criteri comuni necessari per il riconoscimento, da parte degli Stati membri, dei certificati rilasciati da paesi terzi basati sui requisiti in materia di formazione e rilascio dei certificati contenuti nella convenzione STCW; b) criteri relativi all'ispezione degli istituti, dei programmi e dei corsi di formazione marittima; c) disposizioni relative all'ispezione delle navi da parte delle autorità portuali e delle autorità di controllo dello Stato di approdo; d) disposizioni in materia di esecuzione da parte degli Stati membri, compresi la prevenzione delle pratiche fraudolente e un sistema di sanzioni.

1.6. **Competenza dell'UE**

Alla luce dei pertinenti atti legislativi dell'UE sopramenzionati, la Commissione ritiene che l'adozione del progetto di codice III e di codice RO, come pure delle modifiche alle convenzioni di cui alle precedenti sezioni 1.1 e 1.2, rientrano nella competenza esclusiva dell'UE in virtù dell'articolo 3, paragrafo 2 del TFUE, nella misura in cui l'adozione degli strumenti internazionali di cui trattasi possa incidere su norme comuni o alterarne la portata. In questo senso:

1. il progetto di codice III è inteso a sostituire la risoluzione A.973(24) contenente il codice attualmente in vigore per l'attuazione degli strumenti obbligatori dell'IMO e che a sua volta aveva sostituito la risoluzione A.847(20) che gli Stati membri sono tenuti a applicare a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2009/15/CE.
2. L'oggetto del codice RO è disciplinato in modo esaustivo dalla direttiva sopramenzionata e dal regolamento (CE) n. 391/2009, sia in modo diretto, sia mediante riferimento a una serie di risoluzioni dell'IMO.
3. L'articolo 7, paragrafo 2, primo comma della direttiva 2009/15/CE stabilisce quanto segue: "Dopo l'adozione di nuovi strumenti o protocolli delle convenzioni internazionali di cui all'articolo 2, lettera d), il Consiglio, su proposta della Commissione, decide, tenuto conto delle procedure parlamentari degli Stati membri nonché delle pertinenti procedure seguite nell'ambito dell'IMO, in merito alle modalità dettagliate di ratifica di questi nuovi strumenti o protocolli e vigila a che siano applicati uniformemente e simultaneamente negli Stati membri."
4. Il termine "convenzioni internazionali" è definito sia nella direttiva 2009/15/CE (articolo 2, lettera d)), sia nel regolamento (CE) n. 391/2009 (articolo 2, lettera b)) per includere nella loro versione più aggiornata le convenzioni SOLAS, MARPOL e sulla linea di carico, oltre ai relativi protocolli e modifiche, nonché i relativi codici di applicazione è obbligatoria.
5. Gli obblighi che incombono agli Stati membri in quanto Stati di bandiera e Stati di approdo nel quadro della convenzione STCW sono pienamente disciplinati dalla direttiva 2008/106/CE.

¹³ GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33, modificata da ultimo dalla direttiva 2012/35/UE.

Coerentemente con una giurisprudenza consolidata, anche se l'Unione non è membro dell'IMO, gli Stati membri non sono autorizzati ad assumersi obblighi che possano incidere su norme UE promulgate per conseguire gli obiettivi dei trattati, a meno che essi non siano autorizzati a farlo in virtù di una decisione adottata dal Consiglio su proposta della Commissione. La necessità di ottenere l'autorizzazione si estende, pertanto, a tutti gli obblighi di questa natura a prescindere dall'oggetto degli strumenti internazionali interessati.

1.7. Ambiti di conflitto tra il progetto di codici dell'IMO e il diritto dell'UE

La Commissione ritiene che i codici siano compatibili con il diritto dell'UE ad eccezione degli ambiti sotto specificati.

1.7.1. Progetto di codice III

1.7.1.1. Certificati di classe o statutari

La sezione 16, parte 2, del codice stabilisce un elenco minimo di risorse e processi che gli Stati di bandiera devono attuare per gestire un programma di tutela della salute e dell'ambiente. Il punto 1 della sezione citata stabilisce che detto elenco deve includere *"istruzioni di natura amministrativa finalizzate ad attuare le norme e i regolamenti internazionali applicabili come pure a elaborare e divulgare eventuali regolamenti interpretativi nazionali che si rendano necessari, compresi i certificati rilasciati da una società di classificazione riconosciuta dallo Stato di bandiera a norma delle disposizioni della regola SOLAS XI-1/1, i certificati richiesti dallo Stato di bandiera per dimostrare la conformità con i requisiti strutturali, meccanici, elettrici e/o altri requisiti previsti da una convenzione internazionale di cui lo Stato di bandiera è parte contraente o i requisiti contenuti nei regolamenti nazionali dello Stato di bandiera."*

Il regolamento (CE) n. 391/2009 e la direttiva 2009/15/CE definiscono due tipi di certificati che possono essere rilasciati dalle società di classificazione, i "certificati statutari", rilasciati da e per conto di uno Stato di bandiera in conformità alle convenzioni internazionali e i "certificati di classe", documenti rilasciati da un organismo riconosciuto per certificare l'idoneità di una nave a un particolare utilizzo o servizio in conformità alle norme o procedure stabilite e rese pubbliche da tale organismo riconosciuto.

In contrasto con le predette disposizioni, la sezione 16 del progetto di codice III sembra fare riferimento a tutti i certificati rilasciati dalle società di classificazione come a certificati richiesti dallo Stato di bandiera e che, di conseguenza, devono rispettare le indicazioni amministrative fornite da tale Stato. Ciò va compreso inoltre anche come riferimento a quelli che nell'UE sono considerati attività e certificati di classe, in particolare quelli richiesti come prova di conformità al capitolo II-I, parte A-1, regola 3-1 della convenzione SOLAS¹⁴ che, in quanto atti di organismi riconosciuti, non possono beneficiare della protezione dovuta agli atti di uno Stato. Sussiste pertanto il rischio che i requisiti di cui al regolamento sopraccitato in materia di attività e certificati di classificazione, o le misure attuate per garantirne l'applicazione, siano indebitamente contestati da paesi terzi o dagli stessi organismi riconosciuti sulla base di istruzioni amministrative differenti emananti da tali Stati.

1.7.1.2. Autorizzazione degli organismi riconosciuti

La parte introduttiva della sezione 18, parte 2, del progetto di codice III stabilisce che *"in relazione esclusivamente alle navi abilitate a battere la sua bandiera, uno Stato di bandiera che autorizza un organismo riconosciuto ad operare per suo conto per effettuare indagini, ispezioni e audit, rilasciare certificati e documenti, apporre la marcatura sulle navi o a svolgere altre attività statutarie previste dalle convenzioni dell'organismo o dalla loro*

¹⁴ Cfr. di seguito, sezione 1.7.1.4.

legislazione nazionale, disciplinano tali autorizzazioni in conformità ai requisiti applicabili degli strumenti internazionali obbligatori [...]".

Il regolamento (CE) n. 391/2009 stabilisce che il riconoscimento è rilasciato a livello UE e che le società di classificazione riconosciute possono, grazie a tale riconoscimento, svolgere nell'UE attività sia statutarie sia di classificazione. Il riconoscimento, inoltre, è rilasciato per le attività su scala mondiale della società di classificazione. L'elenco di criteri e obblighi minimi stabilito dal regolamento (molti dei quali sono di natura strutturale) riguarda l'insieme delle attività dell'organismo, a prescindere dalla bandiera.

La limitazione sopramenzionata del progetto di codice III, secondo la quale gli Stati di bandiera possono regolamentare le attività di un organismo soltanto per quanto riguarda le navi che battono la loro bandiera, può essere considerata in conflitto con la serie di criteri applicati nell'UE e considerati conditio sine qua non per la concessione e il mantenimento del riconoscimento. Va rilevato tuttavia che il riconoscimento è concesso dalla Commissione mentre gli Stati membri possono autorizzare soltanto gli organismi riconosciuti a livello UE.

1.7.1.3. Requisiti specifici

La sezione 18 del progetto di codice III sembra fornire un elenco completo di ambiti nei quali gli Stati possono intervenire nelle attività degli organismi riconosciuti per garantire la conformità a determinate norme. Benché tali requisiti siano formulati in modo estensivo, essi non riguardano tutti i criteri e gli obblighi minimi previsti da regolamento — quali il criterio B.5 (proprietà intellettuale) o gli obblighi relativi all'armonizzazione delle norme di classificazione e riconoscimento reciproco, di cui all'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento o ancora quelli che discendono dagli obblighi degli Stati membri di cui alla direttiva 2009/15/CE — quale la responsabilità finanziaria di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b).

Tuttavia, dalla natura e dall'ambito di applicazione del codice, come indicato nella sezione 6 (*"Il codice mira a disciplinare gli aspetti necessari alle parti o governi contraenti per dare effetto pieno e completo alle disposizioni degli strumenti internazionali applicabili di cui sono parti..."*), si desume che, salvo qualora sia formulato un divieto esplicito, le sue disposizioni vanno intese come finalizzate alla definizione di norme minime che i singoli Stati possono elaborare e migliorare, che è poi l'obiettivo sancito dal considerando 4 del regolamento (CE) n. 391/2009.

1.7.1.4. Applicazione delle regole di classificazione

Conformemente alla sezione 19, parte 2, del progetto di codice III *"Nessuno Stato di bandiera dà mandato ai suoi organismi riconosciuti di applicare a navi diverse da quelle autorizzate a battere la loro bandiera qualsiasi prescrizione relativa ai loro requisiti, regole o procedure di classificazione o all'esecuzione di altri processi di certificazione statutaria che non sia prevista dalle disposizioni della convenzione e dagli strumenti obbligatori dell'organismo."*

In altri termini, uno Stato di bandiera non può imporre alle società di classificazione da esso autorizzate prescrizioni che non sono sancite dalle disposizioni della convenzione e dagli strumenti obbligatori dell'IMO, salvo nei casi in cui una nave batta bandiera di tale Stato. Da quanto detto consegue che qualsiasi Stato di bandiera può imporre le prescrizioni che sono conformi alla convenzione IMO o a altri strumenti obbligatori dell'IMO, inclusi i codici III e RO.

Come si evince dalla sottosezione precedente, una serie di disposizioni dei precitati regolamento e direttiva non sono contemplati dalla prescrizione di cui trattasi.

Inoltre, come è emerso dal processo di elaborazione dei codici, molti Stati membri percepiscono alcune delle prescrizioni di cui trattasi come una violazione della loro sovranità. Tale percezione è tuttavia infondata, per le ragioni di seguito illustrate:

- le società di classificazione sono libere di definire come credono le proprie regole e procedure, purché esse siano conformi alle norme definite dall'IMO in funzione degli obiettivi. Esse adottano tali norme e procedure sotto la loro propria ed esclusiva autorità;
- ne consegue che le ispezioni effettuate a fini di classificazione e i certificati di classificazione rilasciati al fine di stabilire e, successivamente, attestare la conformità alle predette regole e procedure, costituiscono attività di natura rigorosamente privata e, di conseguenza, non si configurano né come atti di uno Stato né come atti svolti per conto di uno Stato;
- la natura privata delle attività di classificazione e certificazione non è per nulla modificata dalla loro inclusione nella definizione di "certificazione e servizi statuari". La natura privata di tali attività non è inoltre inficiata dal fatto che il capitolo II-I, parte A-1, regola 3-1 della convenzione SOLAS richiede alla parti contraenti di assicurarsi che le navi battenti la loro bandiera siano conformi ai requisiti strutturali, meccanici, elettrici fissati da una società di classificazione riconosciuta dall'amministrazione: come risulta chiaro dalla formulazione della disposizione in parola, si tratta di requisiti della società di classificazione e non dello Stato che l'ha riconosciuta;
- ogni società di classificazione è libera di scegliere se sottoscrivere o no accordi di autorizzazione con gli Stati di bandiera e, quindi, di accettare o rifiutare le condizioni stabilite da tali Stati, come condizione per il riconoscimento, in relazione alle citate regole e procedure di classificazione;
- spetta pertanto ai singoli organismi riconosciuti accertarsi che gli obblighi sottoscritti con i diversi Stati di bandiera siano tra di loro compatibili. Se, da un lato, è perfettamente concepibile che le condizioni di riconoscimento stabilite dai differenti Stati per quanto riguarda attività di classificazione e certificazione possano essere tra di loro incompatibili, dall'altro ciò non implica in nessun caso un conflitto con i diritti di sovranità e non ha alcuna conseguenza oltre all'impossibilità che un organismo ottenga il riconoscimento contemporaneamente da tutti o da una parte di tali Stati.

L'esperienza maturata con le catastrofi marittime del passato, come quelle delle navi "Erika" e "Prestige", ambedue battenti bandiera di (all'epoca) paesi terzi ma classificate da organismi in possesso del riconoscimento UE, ha messo in luce in che misura la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente in Europa dipendano dall'efficienza delle società di classificazione riconosciute dall'UE, negli ambiti sia statutario sia di classificazione e a prescindere dalla bandiera. L'Unione non può ignorare questa esigenza perché altrimenti finirebbe per legittimare la seguente contraddizione: ovvero che gli organismi autorizzati a certificare la sicurezza delle navi UE, e che beneficiano quindi dell'accesso a un mercato di dimensioni e qualità considerevoli, sarebbero autorizzati a fornire prestazioni di qualità inferiore quando certificano navi battenti bandiera di Stati terzi, mettendo così a rischio interessi vitali e legittimi dell'Unione europea, quali la sicurezza e la protezione dell'ambiente. Questo è il motivo per cui il regolamento (CE) n. 391/2009, come emerge con chiarezza dagli articoli 1 e 4 in combinato disposto con il considerando 13, richiede la conformità a opportuni criteri e obblighi di natura strutturale inerenti ai compiti sia di classificazione sia statuari, senza

distinzioni quanto alla bandiera battuta dalla nave, come conditio sine qua non perché un organismo possa ottenere, e mantenere in seguito, il riconoscimento a livello UE.

1.7.2. Progetto di codice RO

1.7.2.1. Certificati di classe o statutari

Conformemente alla parte II, sezione 1.3, del codice RO per "certificazione e servizi statutari" si intendono *"certificati rilasciati e servizi forniti sulla base delle leggi, regole e regolamenti stabiliti dal governo di uno Stato sovrano. Ciò include l'esame dei piani, le indagini e/o gli audit che permettono il rilascio o che sono utilizzati nella procedura di rilascio di un certificato da parte o per conto di uno Stato di bandiera al fine di provare la conformità ai requisiti previsti da una convenzione internazionale o dalla legislazione nazionale, compresi i certificati rilasciati da un organismo riconosciuto dallo Stato di bandiera in conformità alle disposizioni della regola XI-1/1 della convenzione SOLAS, che possono incorporare la conformità comprovata ai requisiti strutturali, meccanici, elettrici dell'organismo riconosciuto nei termini del suo accordo di riconoscimento con lo Stato di bandiera"*.

Tenendo conto delle definizioni di "certificato statutario" e "certificato di classe" nell'accezione del diritto UE, le considerazioni esposte nelle precedenti sezioni da 1.7.1.1 a 1.7.1.4 in relazione al progetto di codice III sono applicabili negli stessi termini al progetto di codice RO.

1.7.2.2. Cooperazione tra gli organismi riconosciuti

La parte II, punti 3.9.3.1 e 3.9.3.2, del progetto di codice RO prevede un meccanismo di cooperazione tra organismi riconosciuti ma all'interno di un quadro definito dallo Stato di bandiera.

La cooperazione tra gli organismi riconosciuti è disciplinata dall'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 391/2009 e riguarda le attività di classificazione e i certificati senza distinzioni basate sulla bandiera. In contrasto con le disposizioni citate incorporate nel diritto dell'UE, la parte II, punti 3.9.3.1 e 3.9.3.2, del codice RO sembra stabilire alcune limitazioni alla cooperazione tra organismi riconosciuti, nel senso che l'applicazione del codice da parte degli Stati membri implicherebbe che a) il riconoscimento reciproco sia possibile solo se esiste un quadro ad hoc in ciascuno Stato membro per le navi battenti la sua bandiera e b) gli effetti di tale quadro non possano estendersi oltre di limiti della flotta battente la bandiera di ciascuno Stato membro.

Il regolamento (CE) n. 391/2009 è direttamente applicabile in tutti gli Stati membri e pertanto soddisfa le condizioni di cui alla lettera a). Tuttavia, per le ragioni esposte alle sezioni 1.7.1.3 e 1.7.1.4 il quadro di cooperazione istituito dal regolamento 391/2009 oltrepassa i limiti della flotta battente la bandiera di ciascuno Stato membro e, pertanto, non è conforme alla condizione b) e in conflitto con la parte II, punti 3.9.3.1 e 3.9.3.2, del codice RO.

1.7.2.3. Applicazione delle regole di classificazione

Poiché tutte le disposizioni della parte II, punto 3.9.3.3, del codice RO sono identiche a quelle della sezione 19, parte 2, del progetto di codice III, valgono per tali disposizioni le considerazioni formulate alla sottosezione 1.7.1.4.

1.7.2.4. Autorizzazione degli organismi riconosciuti

Conformemente alla parte II, punto 8.1.1 del progetto di codice RO *"[...] uno Stato di bandiera può autorizzare un organismo riconosciuto a operare per suo conto nel settore dei servizi e della certificazione statutari e a fini della determinazione della stazza soltanto in relazione alle navi autorizzate a battere la bandiera di tale Stato, come previsto dalle*

convenzioni di cui trattasi. Tali autorizzazioni non devono imporre agli organismi riconosciuti di svolgere attività che violino i diritti di un altro Stato di bandiera."

Questa disposizione va analizzata in correlazione con la definizione di "certificazione e servizi statutari" per verificare se l'estensione dei requisiti dello Stato di bandiera ai certificati di classe e all'elenco minimo di criteri che un organismo deve rispettare al fine di ottenere il riconoscimento a livello UE possa comportare la violazione delle prerogative di altri Stati di bandiera. Anche qui si applicano le considerazioni formulate alle sezioni 1.7.1.3 e 1.7.1.4.

1.8. Audit IMO

Le previste modifiche alle convenzioni internazionali di cui trattasi istituiscono inoltre un regime obbligatorio di audit dell'IMO definito come segue: *"regime di audit degli Stati membri dell'IMO istituito dall'organizzazione, tenendo conto degli orientamenti elaborati dalla stessa, e inteso ad assicurare un'applicazione effettiva e coerente degli strumenti dell'IMO e ad aiutare gli Stati a migliorare le loro capacità e la loro efficacia in questo ambito."*

Secondo le modifiche presentate, gli Stati membri saranno soggetti a tali audit a intervalli periodici. Come indicato, gli audit devono garantire la conformità agli strumenti dell'IMO ed essere articolati secondo un calendario generale messo a punto dal Segretario generale dell'organizzazione, tenendo conto degli orientamenti elaborati.

Quindi, in linea di principio, un audit IMO obbligatorio deve inoltre verificare la conformità alle convenzioni internazionali, quali definite al regolamento (CE) n. 391/2009 e alla direttiva 2009/15/CE, compresi il codice III e il codice RO.

Tutto ciò premesso è necessario verificare se possa sussistere una situazione di incompatibilità tra gli obblighi internazionali degli Stati membri e quelli che incombono loro in virtù del diritto UE.

L'analisi svolta alle sezioni 1.7.1 e 1.7.2 indica che in una serie di ambiti i progetti di codice III e di codice RO sono in contrasto con il diritto UE applicabile ed è pertanto necessario assicurarsi che gli obblighi che incombono agli Stati membri in virtù delle pertinenti convenzioni internazionali sulla sicurezza marittima, sulla base delle quali saranno soggetti ad audit da parte dell'IMO, siano compatibili con i loro obblighi a livello UE.

1.9. Direttiva 2008/106/CE

Fatte salve le considerazioni di cui alle sezioni da 1.6 a 1.8, non sono stati individuati ambiti di conflitto tra i progetti di codici e la direttiva 2008/106/CE.

1.10. Conclusioni

Alla luce di quanto precede, gli Stati membri possono accettare di essere vincolati al rispetto dei codici III e RO soltanto qualora siano adottate le necessarie disposizioni di salvaguardia intese ad assicurare:

- (a) la piena efficacia del regolamento 391/2009 e della direttiva 2009/15/CE come pure la capacità dell'Unione di continuare a sviluppare tale *acquis*; e
- (b) la capacità della Commissione di concedere il riconoscimento esclusivamente agli organismi che soddisfano i criteri e gli obblighi di cui al regolamento 391/2009 e di ritirarlo agli organismi che non vi si conformano,

siano integralmente mantenute.

La Commissione ritiene che, al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi della direttiva e del regolamento citati, gli Stati membri dovrebbero formulare una riserva esplicita

in relazione agli obblighi che incombono loro in virtù del diritto UE quando acconsentono di essere vincolati dai codici di cui trattasi e quando sottopongono le rispettive amministrazioni marittime al sistema obbligatorio di audit degli Stati membri dell'IMO.

Per quanto riguarda gli aspetti analizzati alla sezione 1.7.1.3, dovrebbe essere sufficiente che gli Stati membri, nell'accettare di essere vincolati dai predetti codici, chiariscano che essi interpretano tali disposizioni in un determinato modo — nel senso che esse istituiscono soltanto un elenco minimo di criteri che non impedisce agli Stati di bandiera di imporre altri requisiti agli organismi riconosciuti.

Infine, anche l'obbligo degli Stati membri di sottoporsi a un audit IMO, come stabilito dall'articolo 7 della direttiva 2009/21/CE, deve essere considerato alla luce degli obblighi che incombono loro a livello internazionale e UE. Pertanto, qualsiasi audit IMO dovrebbe limitarsi a verificare la conformità alle disposizioni delle convenzioni internazionali che gli Stati membri hanno accettato.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) per quanto riguarda l'adozione di determinati codici e delle modifiche alle convenzioni relative a tali codici

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) Un codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO (il "codice III"), già approvato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO nella sua 64^a sessione (MEPC 64, ottobre 2012) e dal comitato per la sicurezza marittima dell'IMO nella sua 91^a sessione (MSC 91, novembre 2012), dovrebbe essere adottato dalla 28^a assemblea dell'IMO nel dicembre 2013.
- (2) Un codice IMO relativo agli organismi riconosciuti (il "codice RO"), già approvato da due comitati dell'IMO (rispettivamente MEPC 64 e MSC 91), dovrebbe essere adottato dagli stessi comitati nel maggio e giugno 2013, rispettivamente nella loro 65^a e 92^a sessione.
- (3) L'MSC 91 dell'IMO ha approvato modifiche alla convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966 (nel prosieguo la "convenzione sulla linea di carico"), alla convenzione sulla prevenzione delle collisioni in mare del 1972 e alla convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi mercantili del 1969, allo scopo di rendere obbligatorio il codice III, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera, da sottoporre all'esame e all'approvazione della 28^a assemblea dell'IMO.
- (4) L'MEPC 64 dell'IMO ha approvato modifiche ai protocolli del 1978 e del 1997 relativi alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973 (nel prosieguo la "convenzione MARPOL"), allo scopo di rendere obbligatorio il codice III, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera. Il comitato dovrebbe adottare tali modifiche nel 2014 nel corso della sua 66^a sessione.
- (5) L'MSC 91 dell'IMO ha approvato modifiche alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (nel prosieguo la "convenzione SOLAS") e al suo protocollo del 1988, come pure modifiche al protocollo del 1988 relativo alla convenzione sulla linea di carico, allo scopo di rendere obbligatorio il codice III, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera. Nella sua 92^a sessione, prevista nel giugno 2013, il comitato dovrebbe approvare le modifiche alla convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia del 1978 (nel prosieguo la

"convenzione STCW") con gli stessi obiettivi di cui sopra. Il comitato dovrebbe adottare le modifiche di cui al presente paragrafo nel 2014 nella sua 93^a sessione.

- (6) L'MEPC 64 dell'IMO ha approvato le modifiche al protocollo del 1978 relativo alla convenzione MARPOL, allo scopo di rendere obbligatorio il codice RO. Il comitato dovrebbe adottare tali modifiche nel corso della sua 65^a sessione.
- (7) L'MSC 91 dell'IMO ha approvato le modifiche alla convenzione SOLAS e al protocollo del 1988 relativo alla convenzione sulla linea di carico, allo scopo di rendere obbligatorio il codice RO. Il comitato dovrebbe adottare tali modifiche nel corso della sua 92^a sessione.
- (8) Una volta adottate, le modifiche alle convenzioni sopracitate saranno sottoposte dal Segretario generale dell'IMO alle rispettive parti contraenti in modo che le stesse dichiarino il proprio consenso ad essere vincolate dalle modifiche in questione, esplicitamente o tacitamente, conformemente alle disposizioni di ciascuna convenzione.
- (9) Nessuna delle convenzioni sopramenzionate contiene clausole che escludano la formulazione di riserve per quanto riguarda le modifiche.
- (10) Il progetto di codice III è inteso a sostituire la risoluzione A.973(24) contenente il codice attualmente in vigore per l'attuazione degli strumenti obbligatori dell'IMO e che a sua volta aveva sostituito la risoluzione A.847(20) che gli Stati membri sono tenuti a applicare in virtù dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2009/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime¹⁵.
- (11) L'oggetto del codice RO è disciplinato in modo esaustivo dalla direttiva sopramenzionata e dal regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi¹⁶, sia in modo diretto, sia mediante riferimento a una serie di risoluzioni dell'IMO.
- (12) Inoltre, conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, primo comma, della direttiva 2009/15/CE, a seguito dell'adozione di nuovi strumenti o protocolli delle convenzioni internazionali di cui all'articolo 2, lettera d), il Consiglio, su proposta della Commissione, decide, tenuto conto delle procedure parlamentari degli Stati membri nonché delle pertinenti procedure seguite nell'ambito dell'IMO, in merito alle modalità dettagliate di ratifica di questi nuovi strumenti o protocolli e vigila a che siano applicati uniformemente e simultaneamente negli Stati membri. Il termine "convenzioni internazionali" è definito sia nella direttiva 2009/15/CE, sia nel regolamento (CE) n. 391/2009 per includere nella loro versione più aggiornata le convenzioni SOLAS, MARPOL e sulla linea di carico, oltre ai relativi protocolli e modifiche, nonché i relativi codici la cui applicazione è obbligatoria.
- (13) Gli obblighi che incombono agli Stati di bandiera nel quadro della convenzione STCW sono disciplinati dalla direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare¹⁷, quale modificata dalla direttiva 2012/35/UE¹⁸.

¹⁵ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 47.

¹⁶ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 11.

¹⁷ GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33.

¹⁸ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 78.

- (14) È necessario garantire la coerenza con il diritto UE degli obblighi che incombono agli Stati membri in relazione all'applicazione del codice III e del codice RO nel quadro delle predette e di altre convenzioni che rendono obbligatori per le parti contraenti i codici di cui trattasi.
- (15) La direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera¹⁹ stabilisce una serie di obblighi per gli Stati membri che sono Stati di bandiera. Tra essi figura in particolare l'obbligo fatto agli Stati membri di adottare le misure necessarie per fare sì che almeno una volta ogni sette anni venga effettuato un audit IMO delle loro amministrazioni. Tale disposizione, tuttavia, cessa di avere vigore al più tardi il 17 giugno 2017, o prima di tale data, come stabilito dalla Commissione, se è entrato in vigore un sistema obbligatorio di audit degli Stati membri dell'IMO.
- (16) Per le ragioni sopramenzionate, il codice III e il codice RO, come pure le corrispondenti modifiche alle convenzioni sopracitate, rientrano nella competenza esclusiva dell'UE in virtù dell'articolo 3, paragrafo 2 del TFUE, nella misura in cui l'adozione degli strumenti internazionali di cui trattasi possa incidere su norme comuni o alterarne la portata.
- (17) Una serie di disposizioni del progetto di codice III è in conflitto con gli strumenti del diritto UE sopramenzionati, in particolare per quanto concerne: a) l'estensione del codice alle istruzioni amministrative dello Stato di bandiera in materia di attività e certificati di classificazione, in quanto ciò comporta il rischio che i requisiti di cui al regolamento (CE) n. 391/2009, relativi a tali attività e certificati, o le misure attuate per garantirne l'applicazione, siano indebitamente contestati; b) la limitazione secondo cui gli Stati di bandiera possono regolamentare le attività degli organismi riconosciuti soltanto per quanto riguarda le navi che battono la loro bandiera, in contrasto con il citato regolamento che riguarda tutte le attività degli organismi riconosciuti, a prescindere dalla bandiera; c) il divieto fatto agli Stati di bandiera di dare mandato ai loro organismi riconosciuti di applicare a navi diverse da quelle autorizzate a battere la loro bandiera requisiti statuari o di classificazione che non siano contemplati dai requisiti della convenzione o dagli strumenti obbligatori dell'IMO, in contrasto con i criteri e gli obblighi specifici sopraindicati.
- (18) Una serie di disposizioni del progetto di codice RO è in conflitto con gli strumenti del diritto UE sopramenzionati, in particolare per quanto concerne: a) la definizione di "certificazione e servizi statuari", comprendente servizi e attività di certificazione che, ai sensi del regolamento (CE) n. 391/2009 e della direttiva 2009/15/CE, sono considerati parte integrante delle attività di classificazione degli organismi riconosciuti e, pertanto, di natura privata; b) la limitazione delle attività di cooperazione tra organismi riconosciuti all'interno del quadro definito dallo Stato di bandiera, in contrasto con gli obblighi di cui all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 391/2009; c) l'applicazione delle regole di classificazione sopradescritte. Inoltre, il divieto contenuto nel codice RO di adottare qualsiasi requisito relativo agli organismi riconosciuti che possa violare i diritti di un altro Stato di bandiera, se letto in combinazione con la definizione di servizi e certificazione statuari contenuta nello stesso codice, comporta un'interpretazione arbitraria del codice e determina di conseguenza la fissazione di restrizioni non giustificate all'applicazione delle disposizioni previste dal regolamento (CE) n. 391/2009 alle attività di classificazione degli organismi riconosciuti.

¹⁹ GUL 131 del 28.5.2009, pag. 132.

- (19) Né gli ambiti elencati nel progetto di codice III, dove le parti contraenti possono intervenire nell'attività degli organismi riconosciuti, né i requisiti del progetto di codice RO in relazione agli organismi riconosciuti, contemplano tutti i criteri e gli obblighi minimi stabiliti dal regolamento 391/2009 o che derivano dagli obblighi che incombono agli Stati membri in conformità alla direttiva 2009/15/CE; tuttavia, tranne nei casi in cui è formulato un divieto esplicito, tali disposizioni vanno intese come volte a stabilire norme minime che i singoli Stati possono elaborare e migliorare.
- (20) Nessuna disposizione del codice III o del codice RO dovrebbe imporre restrizioni di alcun tipo alla capacità dell'Unione di stabilire, in conformità dei trattati e del diritto internazionale, condizioni adeguate per la concessione del riconoscimento a organismi che intendano ottenere l'autorizzazione degli Stati membri per effettuare attività di controllo e certificazione delle navi per conto di tali Stati, allo scopo di conseguire gli obiettivi dell'Unione, in particolare la sicurezza marittima e la tutela dell'ambiente marino.
- (21) Con l'eccezione degli ambiti illustrati in precedenza, potenzialmente in conflitto con il diritto dell'Unione, i due progetti di codici vanno considerati nel complesso uno sviluppo positivo in quanto creeranno a livello mondiale standard elevati per le attività sia degli Stati di bandiera sia degli organismi riconosciuti; per queste ragioni l'elaborazione di un codice RO dell'IMO era stata esplicitamente auspicata nel considerando 4 del regolamento 391/2009. È opportuno, pertanto, che l'Unione sostenga l'adozione dei due codici come strumenti obbligatori dell'IMO.
- (22) L'Unione non è né membro dell'IMO né parte contraente delle convenzioni sopramenzionate. È pertanto necessario che il Consiglio autorizzi gli Stati membri ad acconsentire di essere vincolati, nell'interesse dell'Unione, dalle modifiche alle convenzioni di cui trattasi che renderanno obbligatori il codice III e il codice RO, unitamente al sistema associato di audit degli Stati di bandiera,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Alla 28^a assemblea dell'IMO l'Unione sostiene il progetto di codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO, quale approvato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO nella 91^a sessione e riportato nel documento MSC 91/22, allegato 16, dell'IMO.
2. Alla 28^a assemblea dell'IMO l'Unione si dichiara a favore dei seguenti punti:
 - (a) modifiche alla convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966, allo scopo di rendere obbligatorio il codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera, quale approvato dal comitato della sicurezza marittima dell'IMO nella 91^a sessione e riportato nel documento MSC 91/22, allegato 10, dell'IMO;
 - (b) modifiche alla convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi mercantili del 1969, allo scopo di rendere obbligatorio il codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera, quale approvato dal comitato della sicurezza marittima dell'IMO nella sua 91^a sessione e riportato nel documento MSC 91/22, allegato 12, dell'IMO;

- (c) modifiche ai regolamenti internazionali per prevenire gli abbordi in mare del 1972, allo scopo di rendere obbligatorio il codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera, quale approvato dal comitato della sicurezza marittima dell'IMO nella sua 91^a sessione e riportato nel documento MSC 91/22, allegato 11, dell'IMO.

Articolo 2

1. Alla 65^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO l'Unione sostiene il progetto di codice IMO sugli organismi riconosciuti, quale approvato dallo stesso comitato nella sua 64^a sessione e dal comitato della sicurezza marittima dell'IMO nella sua 91^a sessione e riportato nel documento MSC 91/22, allegato 19, dell'IMO.
2. Alla 65^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO l'Unione sostiene l'adozione delle modifiche al protocollo del 1978 relativo alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, con l'obiettivo di rendere obbligatorio il codice IMO sugli organismi riconosciuti, quale approvato dal Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO nella 64^a sessione e riportato nel documento MEPC 64/23, allegato 23, dell'IMO.
3. Alla 66^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO l'Unione sostiene l'adozione delle modifiche ai protocolli del 1978 e del 1997 relativi alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, allo scopo di rendere obbligatorio il codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera, quale approvato dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO nella 64^a sessione e riportato nel documento MEPC 64/23, allegato 20, dell'IMO.

Articolo 3

1. Alla 92^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO l'Unione si sostiene il progetto di codice IMO sugli organismi riconosciuti, quale approvato dallo stesso comitato nella sua 91^a sessione e dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO nella sua 64^a sessione e riportato nel documento MSC 91/22, allegato 19, dell'IMO.
2. Alla 92^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO l'Unione si dichiara a favore dei seguenti punti:
 - (a) modifiche alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, quale modificata (SOLAS 1974), allo scopo di rendere obbligatorio il codice IMO sugli organismi riconosciuti, quale approvato dal comitato della sicurezza marittima dell'IMO nella sua 91^a sessione e riportato nel documento MSC 91/22, allegato 20, dell'IMO;
 - (b) modifiche al protocollo del 1988 alla convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966, allo scopo di rendere obbligatorio codice IMO sugli organismi riconosciuti, quale approvato dal comitato della sicurezza marittima dell'IMO nella sua 91^a sessione e riportato nel documento MSC 91/22, allegato 21, dell'IMO.

3. Alla 93^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO l'Unione si dichiara a favore dei seguenti punti:
 - (a) modifiche alla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, quale modificata (SOLAS 1974), allo scopo di rendere obbligatorio il codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera, quale approvato dal comitato della sicurezza marittima dell'IMO nella sua 91^a sessione e riportato nel documento MSC 91/22, allegato 17, dell'IMO;
 - (b) modifiche al protocollo del 1988 della convenzione internazionale sulla linea di carico del 1966, allo scopo di rendere obbligatorio il codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera, quale approvato dal comitato della sicurezza marittima dell'IMO nella sua 91^a sessione e riportato nel documento MSC 91/22, allegato 18, dell'IMO.
4. Alla 92^a e 93^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO l'Unione sostiene l'approvazione e successiva adozione di adeguate modifiche alla convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio di brevetti e ai servizi di guardia del 1978, allo scopo di rendere obbligatorio il codice per l'applicazione degli strumenti dell'IMO, unitamente a un sistema associato di audit degli Stati di bandiera.

Articolo 4

1. La posizione dell'Unione, quale illustrata agli articoli da 1 a 3, è espressa dagli Stati membri che sono membri dell'IMO e che agiscono congiuntamente negli interessi dell'Unione, fatte salve le riserve contenute nell'allegato della presente decisione.
2. Modifiche formali e di minore entità alla posizione dell'Unione, quale definita agli articoli da 1 a 3, possono essere concordate senza richiedere che tale posizione sia modificata.

Articolo 5

Gli Stati membri sono autorizzati ad accettare di essere vincolati dalle modifiche di cui agli articoli 1, paragrafo 2, 2, paragrafi 2 e 3 e 3, paragrafi da 2 a 4, nell'interesse dell'Unione e fatte salve le riserve di cui all'allegato della presente decisione.

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*

ALLEGATO

Riserve formulate da [inserire il nome dello Stato membro contraente]

In relazione a [inserire il nome del codice pertinente],[inserire il nome dello Stato membro contraente] desidera sottolineare che nessuna disposizione del predetto codice può essere interpretata come comportante una qualsivoglia restrizione o limitazione all'adempimento degli obblighi che gli incombono in virtù del diritto UE. In particolare [inserire il nome dello Stato membro contraente] intende continuare a rispettare la pertinente legislazione dell'Unione in materia di disposizioni e norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo, soprattutto per quanto riguarda:

- la definizione di "certificati statutari" e di "certificati di classe";
- il campo di applicazione degli obblighi e dei criteri stabiliti per gli organismi riconosciuti;
- i compiti che incombono alla Commissione europea per quanto riguarda il riconoscimento, la valutazione e, se del caso, l'imposizione di misure correttive o sanzioni nei confronti degli organismi riconosciuti.

Inoltre, [inserire il nome dello Stato membro contraente] ritiene che [inserire il nome del codice pertinente] contenga una serie di requisiti minimi che gli Stati membri possono elaborare e migliorare in modo adeguato per incrementare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente.

Qualsiasi audit dell'IMO dovrebbe limitarsi a verificare la conformità alle disposizioni delle convenzioni internazionali che [inserire il nome dello Stato membro contraente] ha accettato, compresi i termini delle presenti riserve.