

Bruxelles, 1.4.2014  
COM(2014) 208 final

2014/0119 (NLE)

Proposta di

### **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 93<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino per quanto riguarda l'adozione degli emendamenti alle regole SOLAS II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, al capitolo III della Convenzione SOLAS e ai codici relativi ai mezzi di salvataggio e al programma di ispezioni estese del 2011**

## RELAZIONE

### 1. INTRODUZIONE

La presente proposta della Commissione riguarda la posizione che l'Unione deve assumere nella 93<sup>a</sup> sessione del comitato della sicurezza marittima dell'IMO (MSC) in relazione ai sette emendamenti illustrati individualmente nei punti che seguono:

#### 1.1. **Emendamenti alle regole SOLAS II-2/3 e II-2/9.7 relative alla resistenza al fuoco delle condotte di ventilazione delle nuove navi**

I citati emendamenti al capitolo II-2 della Convenzione SOLAS introducono nuovi requisiti per i sistemi di ventilazione nelle navi. Essi mirano inoltre a chiarire i requisiti relativi al montaggio di serrande tagliafuoco e tagliafumo e di serrande tagliafuoco comandate a distanza. Inoltre, sono state aggiunte nuove definizioni di serrande tagliafuoco e tagliafumo.

Gli emendamenti sono riportati nell'allegato 13 del documento MSC 92/26/Add.1. Il punto 8.6 della relazione MSC 92 (MSC 92/26) indica che gli emendamenti in parola saranno adottati nel corso della 93<sup>a</sup> sessione dell'MSC.

#### 1.2. **Emendamenti alla regola SOLAS II-2/13.4 relativa ai mezzi di sfuggita supplementari dai locali macchine per le nuove navi passeggeri e merci.**

Il capitolo II-2 della Convenzione SOLAS contiene requisiti relativi ai mezzi di sfuggita in caso di incendio. Tali emendamenti dei requisiti SOLAS mirano a garantire che scale e scalette con gradini aperti nei locali macchine, che costituiscono parte di una via di sfuggita e non sono collocati in un cofano protetto, siano costruiti in acciaio. Sono inoltre introdotti requisiti per le vie di sfuggita dalle officine che si trovano nei locali macchine.

Gli emendamenti sono riportati nell'allegato 13 del documento MSC 92/26/Add.1. Il punto 8.17 della relazione MSC 92 (MSC 92/26) indica che gli emendamenti in parola saranno adottati nel corso della 93<sup>a</sup> sessione dell'MSC.

#### 1.3. **Emendamenti alla regola SOLAS II-2/18 relativa alle piazzole di atterraggio degli elicotteri sulle navi ro/ro da passeggeri per le nuove navi**

Il capitolo II-2 della Convenzione SOLAS contiene requisiti per le strutture per elicotteri. Tali emendamenti alla 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. Di conseguenza gli impianti antincendio schiumogeni devono essere conformi ai citati orientamenti.

Gli emendamenti sono riportati nell'allegato 13 del documento MSC 92/26/Add.1. Il punto 8.30 della relazione MSC 92 (MSC 92/26) indica che gli emendamenti in parola saranno adottati nel corso della 93<sup>a</sup> sessione dell'MSC.

#### 1.4. **Emendamenti al capitolo III della Convenzione SOLAS e requisiti associati relativi ai controlli e alla manutenzione periodici di imbarcazioni di salvataggio e di battelli di emergenza per tutte le navi**

Il capitolo III della Convenzione SOLAS contiene requisiti per i mezzi di salvataggio. Gli emendamenti alla Convenzione SOLAS in questo ambito mirano a rendere obbligatori i requisiti relativi ai controlli e alla manutenzione periodici di imbarcazioni di salvataggio e di battelli di emergenza

Gli emendamenti sono riportati nell'allegato 31 dell'MSC 92/26/Add.2. Il punto 13.16 della relazione MSC 92 (MSC 92/26) indica che gli emendamenti in parola saranno adottati nel corso della 93<sup>a</sup> sessione dell'MSC.

**1.5. Emendamenti al codice dei mezzi di salvataggio (LSA) in relazione ai dispositivi di prova di riferimento per le cinture di salvataggio (RTD) - con relative raccomandazioni riviste sulle prove dei mezzi di salvataggio e orientamenti per la convalida della costruzione di un dispositivo di prova di riferimento completo per adulti**

Il codice IMO dei mezzi di salvataggio (LSA) contiene requisiti relativi agli stessi. Gli emendamenti al codice LSA introducono nuovi requisiti sui dispositivi di prova di riferimento per i giubbotti di salvataggio.

Gli emendamenti sono riportati nell'allegato 34 del documento MSC 92/26/Add.2. Il punto 13.27.1 della relazione MSC 92 (MSC 92/26) indica che essi saranno adottati nel corso della 93<sup>a</sup> sessione dell'MSC.

**1.6. Emendamenti alla regola SOLAS II-1/29 relativa ai requisiti per le prove delle macchine di comando**

Il capitolo II-1 della Convenzione SOLAS contiene requisiti per le macchine di comando e indica i mezzi per dimostrarne la conformità. Gli emendamenti alla Convenzione SOLAS in questo ambito indicano mezzi alternativi per la dimostrazione di conformità quando non sia possibile effettuarla mediante prove in mare con la nave alla massima immersione di navigazione. .

Gli emendamenti sono riportati nell'allegato 35 dell'MSC 92/26/Add.2. Il punto 13.29 della relazione MSC 92 (MSC 92/26) indica che gli emendamenti in parola saranno adottati nel corso della 93<sup>a</sup> sessione dell'MSC.

**1.7. Emendamenti al codice del programma di ispezioni estese del 2011 (ESP) con l'obiettivo principale di allinearli alle pratiche delle società di classificazione/organismi riconosciuti.**

Il regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) fissa il quadro applicabile all'ispezione intensificata delle navi più vecchie. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (programma potenziato di visita – ESP) indica come vada effettuata tale ispezione intensificata. Poiché a tal fine il CAS utilizza il codice ESP, esso fa riferimento a tale codice come a uno strumento per conseguire l'obiettivo sopraccitato. Gli emendamenti previsti per il codice ESP hanno l'obiettivo di allinearli alle pratiche correnti.

Gli emendamenti sono riportati nell'allegato 36 dell'MSC 92/26/Add.2. Il punto 13.33 della relazione MSC 92 (MSC 92/26) indica che gli emendamenti in parola saranno adottati nel corso della 93<sup>a</sup> sessione dell'MSC.

**2. ADOZIONE DEGLI EMENDAMENTI IMO**

**2.1. Adozione degli emendamenti alle regole SOLAS II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, al capitolo III della Convenzione SOLAS e ai codici relativi ai mezzi di salvataggio e al programma di ispezioni estese del 2011**

Tali emendamenti sono stati approvati nella 92<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino, tenutasi dal 12 al 21 giugno 2013, e saranno

presentati per adozione nella 93<sup>a</sup> sessione del comitato che si terrà dal 14 al 23 maggio 2014.

## **2.2. Accettazione e entrata in vigore**

Una volta approvati e adottati dal comitato, gli emendamenti di cui sopra saranno presentati alle rispettive parti contraenti perché accettino di esserne vincolate.

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

### **3.1. Emendamenti alle regole SOLAS II-2/3 e II-2/9.7 relative alla resistenza al fuoco delle condotte di ventilazione delle nuove navi**

Tramite il capitolo II-2 dell'allegato I della direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri<sup>1</sup>, l'Unione ha già recepito i requisiti in materia di protezione contro gli incendi, rilevazione ed estinzione degli incendi. La regola 12, di cui alla parte A di tale capitolo, prevede requisiti specifici per le condotte di ventilazione che derivano dalle stesse disposizioni SOLAS in procinto di essere modificate. Inoltre, la regola 9 di cui alla parte B del capitolo II-2 dell'allegato sopramenzionato stabilisce requisiti organici e dettagliati in materia di materiali da costruzione da utilizzare per le condotte di ventilazione in parti differenti di una nave passeggeri a seconda della classe di quest'ultima. Gli emendamenti alla regola SOLAS 9, di cui al capitolo II-2, parte C, sostituiscono l'intero punto 7 sui sistemi di ventilazione che comprendono sia la definizione sia le prove del passaggio delle condotte, comprese le disposizioni speciali per le navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri.

Ne consegue che, in caso di adozione dei citati emendamenti, sarà necessario modificare i requisiti di cui alla direttiva 2009/45/CE per quanto riguarda le condotte di ventilazione. Ciò riguarda, ad esempio, le disposizioni in materia di passaggio delle condotte di cui alla direttiva (capitolo II-2 dell'allegato 1, parte A, regola 12) e i sistemi di ventilazione per navi che trasportano più di 36 passeggeri, di cui alla parte B, regola 9.

Pertanto, l'adozione degli emendamenti alla Convenzione SOLAS, di cui trattasi può incidere sui requisiti in materia di condotte di ventilazione di cui alla direttiva 2009/45/CE.

### **3.2. Emendamenti alla regola SOLAS II-2/13.4 relativa ai mezzi di sfuggita supplementari dai locali macchine per le nuove navi passeggeri e merci.**

Tramite il capitolo II-2 dell'allegato I della direttiva 2009/45/CE, l'Unione ha già recepito i requisiti in materia di mezzi di sfuggita dai locali macchine delle navi passeggeri, in particolare la regola 6 della parte B (misure di sicurezza contro gli incendi) di tale capitolo, che derivano dalle stesse disposizioni SOLAS in procinto di essere modificate.

Ne consegue che, in caso di adozione dei citati emendamenti, sarà necessario modificare i requisiti di cui alla direttiva 2009/45/CE per quanto riguarda i mezzi di sfuggita, tenendo conto delle disposizioni specifiche applicabili al ponte delle paratie e alla sfuggita dal locale di comando delle macchine.

---

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

Pertanto, l'adozione degli emendamenti alla Convenzione SOLAS, di cui trattasi, può incidere sui requisiti in materia mezzi di sfuggita dalle sale macchine nelle navi da passeggeri nuove di cui alla direttiva 2009/45/CE.

### **3.3. Emendamenti alla regola SOLAS II-2/18 relativa alle piazzole di atterraggio degli elicotteri sulle navi ro/ro da passeggeri per le nuove navi**

Tramite il capitolo II-2 dell'allegato I della direttiva 2009/45/CE, l'Unione ha già recepito i requisiti in materia di piazzole di atterraggio degli elicotteri. In particolare, la regola 18, parte B 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"*. Tali requisiti dovrebbero ora essere modificati.

Ne consegue che, in caso di adozione dei citati emendamenti, sarà necessario modificare i requisiti 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.

Pertanto, l'adozione degli emendamenti alla Convenzione SOLAS, di cui trattasi, che determinino una qualsiasi revisione di tali regole, possono incidere sui requisiti in materia di piazzole di atterraggio degli elicotteri di cui alla direttiva 2009/45/CE.

### **3.4. Emendamenti al capitolo III della Convenzione SOLAS e requisiti associati relativi ai controlli e alla manutenzione periodici di imbarcazioni di salvataggio e di battelli di emergenza per tutte le navi**

Tramite il capitolo III, regola 12, dell'allegato I della direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, l'Unione ha già recepito i requisiti in materia di prontezza d'uso, manutenzione e ispezioni dei dispositivi di salvataggio. La regola 12.2 stabilisce che *"la manutenzione e le ispezioni dei dispositivi di salvataggio devono essere effettuate conformemente alle disposizioni della regola SOLAS III/20"*. La direttiva richiede pertanto la conformità a disposizioni SOLAS che sono in procinto di essere modificate e ogni modifica delle quali avrà un impatto diretto sul diritto UE.

Pertanto, gli emendamenti proposti alle pertinenti disposizioni SOLAS avranno un impatto sui requisiti in materia di prontezza d'uso, manutenzione e ispezioni dei dispositivi di salvataggio di cui alla direttiva 2009/45/CE.

### **3.5. Emendamenti al codice dei mezzi di salvataggio (LSA) in relazione ai dispositivi di prova di riferimento per le cinture di salvataggio (RTD) - con relative raccomandazioni riviste sulle prove dei mezzi di salvataggio e orientamenti per la convalida della costruzione di un dispositivo di prova di riferimento completo per adulti**

Tramite il capitolo III dell'allegato I della direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, l'Unione ha già recepito i requisiti in materia di mezzi individuali di salvataggio. In particolare, la regola 2.2 di tale capitolo indica che tutti i dispositivi in parola *"devono essere conformi... al codice LSA"*.

Inoltre, l'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 96/98/CE<sup>2</sup> sull'equipaggiamento marittimo stabilisce che *"L'equipaggiamento elencato nell'allegato A.I sistemato a*

---

<sup>2</sup> GUL 46 del 17.2.97, pag. 25.

*bordo di una nave comunitaria ...deve essere conforme ai requisiti previsti in materia dagli strumenti internazionali indicati in tale allegato". Il punto A.1.1.4 nella tabella dell'allegato A.1 indica che la norma applicabile alle cinture di salvataggio è la risoluzione MSC 48(66) (il codice LSA) dell'IMO e che le norme di prova applicabili sono quelle di cui alla risoluzione A.689(17) dell'IMO, e successive modifiche.*

Entrambe le direttive richiedono pertanto la conformità a disposizioni SOLAS che sono in procinto di essere modificate e ogni modifica delle quali avrà un impatto diretto sul diritto UE.

Ne consegue che gli emendamenti relativi al codice LSA, se adottati, avranno incidenza sui requisiti delle direttive 2009/45/CE e 96/98/CE.

### **3.6. Emendamenti alla regola SOLAS II-1/29 relativa ai requisiti per le prove delle macchine di comando**

Tramite il capitolo II-1, regole 6 e 7, dell'allegato I, parte C, della direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, l'Unione ha già recepito i requisiti in materia di prove delle macchine di comando che derivano dalle (e riproducono le) stesse disposizioni SOLAS in procinto di essere modificate.

Ne consegue che, in caso di adozione dei citati emendamenti, sarà necessario modificare i requisiti di cui alla direttiva 2009/45/CE per quanto riguarda la macchina di comando principale o ausiliaria.

Pertanto, l'adozione degli emendamenti alla Convenzione SOLAS, di cui trattasi, può incidere sui requisiti di cui alla direttiva 2009/45/CE.

### **3.7. Emendamenti al codice del programma di ispezioni estese del 2011 (ESP) con l'obiettivo principale di allinearli alle pratiche delle società di classificazione/organismi riconosciuti.**

Il regolamento (UE) n. 530/2012<sup>3</sup> sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo ha lo scopo di prevedere l'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla convenzione MARPOL 73/78, come definito all'articolo 3 del regolamento medesimo, applicabili alle petroliere monoscafo, e di vietare il trasporto verso o da porti degli Stati membri di prodotti petroliferi pesanti in petroliere monoscafo.

Il regolamento rende obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) dell'IMO alle petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni. A norma dell'articolo 5, tali petroliere devono essere conformi al CAS, il quale è definito all'articolo 6 come il regime di valutazione delle condizioni delle navi adottato dalla risoluzione MEPC 94(46) del 27 aprile 2001, modificata dalla risoluzione MEPC 99(48) dell'11 ottobre 2002 e dalla risoluzione MEPC 112(50) del 4 dicembre 2003. 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.

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

Pertanto, gli emendamenti da adottare nel corso della 93<sup>a</sup> sessione dell'MSC, introducendo modifiche al codice ESP, avrebbero un'incidenza sul diritto UE via l'applicazione del regolamento (UE) n. 530/2012.

### **3.8. Sintesi**

Alla luce della pertinente legislazione UE sopracitata, la Commissione ritiene che l'adozione dei sette emendamenti di cui trattasi, da adottare nel corso della 93<sup>a</sup> sessione dell'MSC, rientrino 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 può incidere su norme comuni o modificarne la portata.

In linea con la giurisprudenza costante, benché l'UE non sia membro dell'IMO, agli Stati membri è preclusa la possibilità di assumere obblighi che possano compromettere norme dell'UE adottate nel perseguimento degli obiettivi previsti dai trattati, a meno di esservi autorizzati da decisione del Consiglio su proposta della Commissione.

## **4. CONCLUSIONE**

La Commissione propone pertanto una decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea per quanto riguarda gli emendamenti di cui ai precedenti punti da 1.1 a 1.7, che dovranno essere adottati nella 93<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino.

Proposta di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 93<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino per quanto riguarda l'adozione degli emendamenti alle regole SOLAS II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, al capitolo III della Convenzione SOLAS e ai codici relativi ai mezzi di salvataggio e 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.
- (2) Il comitato della sicurezza marittima dell'IMO (MSC), in sede di 92<sup>a</sup> sessione, ha approvato emendamenti alle regole SOLAS II-2/1, 2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, 2/20-1, 2/29, al capitolo III della Convenzione SOLAS, e ai codici relativi ai mezzi di salvataggio e al programma di ispezioni estese del 2011. È previsto che tali emendamenti siano adottati in occasione della 93<sup>a</sup> sessione dell'MSC, che si terrà nel maggio 2014.
- (3) Gli emendamenti alle regole SOLAS II- 2/3 e II-2/9.7 relativi alla resistenza al fuoco delle condotte di ventilazione delle nuove navi, introdurranno nuovi requisiti per i sistemi di ventilazione delle navi, comprese le navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri. Le disposizioni della regola 12, di cui alla parte A e della regola 9 di cui alla parte B, del capitolo II-2 dell'allegato I, della direttiva 2009/45/CE<sup>4</sup>, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, per quanto riguarda le disposizioni in materia di passaggio delle condotte di ventilazione e di sistemi di ventilazione per le navi da passeggeri che trasportano più di 36 passeggeri, trattano tali aspetti e derivano dalle disposizioni SOLAS che sono in procinto di essere modificate.
- (4) Gli emendamenti alla regola SOLAS II-2/13.4 introdurranno mezzi di sfuggita supplementari dai locali macchine per le nuove navi passeggeri e merci. Le disposizioni della regola 6, di cui alla parte B del capitolo II-2 dell'allegato I, della direttiva 2009/45/CE (mezzi di sfuggita), trattano tali aspetti e derivano dalle disposizioni SOLAS che sono in procinto di essere modificate.
- (5) Gli emendamenti alla regola SOLAS II-2/18, relativa alle piazzole di atterraggio degli elicotteri sulle navi ro/ro da passeggeri per le nuove navi, introdurranno un requisito relativo agli impianti antincendio schiumogeni, in virtù del quale tali impianti

---

<sup>4</sup> GUL 163 del 25.6.2009, pag. 1.



dovranno essere conformi alla circolare MSC.1/Circ.1431 dell'IMO del 22 giugno 2012 - Orientamenti per l'approvazione di impianti antincendio schiumogeni per elicotteri. La regola 18, di cui alla parte B del capitolo II-2 dell'allegato I della direttiva 2009/45/CE, stabilisce che le navi dotate di eliponti devono essere conformi ai requisiti della regola di SOLAS, quale modificata con decorrenza 1° gennaio 2003, che ora dovrebbe essere modificata.

- (6) Gli emendamenti alla regola 20 del capitolo III della Convenzione SOLAS e requisiti associati relativi ai controlli e alla manutenzione periodici di imbarcazioni di salvataggio e di battelli di emergenza per tutte le navi mirano a rendere obbligatori tali requisiti particolareggiati. Il capitolo III dell'allegato I della direttiva 2009/45/CE stabilisce che la manutenzione e le ispezioni dei dispositivi di salvataggio devono essere effettuate conformemente alle stese disposizioni della regola SOLAS III/20 che è in procinto di essere modificata.
- (7) Gli emendamenti al codice dei mezzi di salvataggio (LSA), in relazione ai dispositivi di prova di riferimento per le cinture di salvataggio (RTD), introdurranno nuovi requisiti in materia di RTD. La regola 2.2, di cui al capitolo III della direttiva 2009/45/CE, prevede che tutti i siffatti mezzi individuali di salvataggio siano conformi al codice LSA. Inoltre, l'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 96/98/CE<sup>5</sup> sull'equipaggiamento marittimo stabilisce che l'equipaggiamento elencato nell'allegato A.1 sistemato a bordo di una nave comunitaria sia conforme ai requisiti previsti in materia dagli strumenti internazionali indicati in tale allegato. Il punto A.1.1.4 nella tabella dell'allegato A.1 indica che la norma applicabile alle cinture di salvataggio è la risoluzione MSC 48(66) dell'IMO - il codice LSA, che è in procinto di essere modificato.
- (8) Gli emendamenti alla regola SOLAS II-1/29, relativa ai requisiti per le prove delle macchine di comando, introdurranno ulteriori requisiti per dimostrare la conformità durante prove in mare. Le regole 6 e 7, di cui alla parte C, capitolo II-1 dell'allegato I della direttiva 2009/45/CE, derivano dalle (e riproducono le) stesse disposizioni SOLAS di cui alla regola 29, parte C, del capitolo II-1, relativa a requisiti per la macchina di comando principale o ausiliaria, che è in procinto di essere modificata.
- (9) Gli emendamenti al codice del programma di ispezioni estese del 2011 (ESP) mirano ad allinearli alle pratiche delle società di classificazione. Gli articoli 5 e 6 del regolamento (UE) n. 530/2012<sup>6</sup>, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo, 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.
- (10) L'Unione non è né membro dell'IMO né parte contraente delle convenzioni e dei codici citati. occorre, pertanto, che il Consiglio autorizzi gli Stati membri ad esprimere la posizione dell'Unione e ad accettare di essere vincolati dalle modifiche e dagli emendamenti in questione,

---

<sup>5</sup> GU L 46 del 17.2.97, pag. 25.

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

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

1. Nella 93<sup>a</sup> sessione del comitato della sicurezza marittima dell'IMO l'Unione assume posizione favorevole all'adozione degli emendamenti alle regole SOLAS II-2/3, 2/9.7, 2/13.4 e 2/18, di cui all'allegato 13 del documento dell'IMO MSC 92/26/Add. 1 e all'adozione degli emendamenti alle regole SOLAS II-2/20-1, 2/29, al capitolo III della Convenzione SOLAS e ai codici relativi ai mezzi di salvataggio e al programma di ispezioni estese del 2011, di cui, rispettivamente, agli allegati 31, 34, 35 e 36 del documento dell'IMO MSC 92/26/Add. 2.
2. La posizione dell'Unione indicata al paragrafo 1 è espressa dagli Stati membri che sono membri dell'IMO, i quali agiscono di concerto nell'interesse dell'Unione.
3. Possono essere convenute modifiche formali e minori a tale posizione senza modificarla.

*Articolo 2*

Gli Stati membri sono autorizzati ad accettare, nell'interesse dell'Unione, di essere vincolati dalle modifiche e dagli emendamenti di cui all'articolo 1, paragrafo 2.

*Articolo 3*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*