

DECISIONE (UE) 2018/1601 DEL CONSIGLIO
del 15 ottobre 2018

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale durante la 73ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino e la 100ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'azione dell'Unione nel settore dei trasporti marittimi dovrebbe mirare a proteggere l'ambiente marino e migliorare la sicurezza della navigazione in mare.
- (2) Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino («MEPC») dell'Organizzazione marittima internazionale («IMO») dovrebbe adottare le modifiche della regola 14 dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi («allegato VI della MARPOL») nella 73ª sessione in calendario dal 22 al 26 ottobre 2018 («MEPC 73»).
- (3) Il Comitato per la sicurezza marittima («MSC») dell'IMO dovrebbe adottare le modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere («codice ESP 2011») nella 100ª sessione in calendario dal 3 al 7 dicembre 2018 («MSC 100»).
- (4) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione alla MEPC 73, dato che le modifiche della regola 14 dell'allegato VI della MARPOL saranno in grado di influire in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare la direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
- (5) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione all'MSC 100, dato che le modifiche del codice ESP 2011 saranno in grado di influire in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare il regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.
- (6) Le modifiche apportate alla regola 14 dell'allegato VI della MARPOL per imporre il divieto di trasportare a bordo olio combustibile non conforme a fini di propulsione o esercizio dovrebbero garantire l'applicazione rigorosa della norma sugli oli combustibili di cui alla regola 14.1.3 dell'allegato VI della MARPOL, che acquisterà efficacia il 1º gennaio 2020.
- (7) Le modifiche del codice ESP 2011 dovrebbero includere modifiche redazionali che permettano di individuare tutti i requisiti obbligatori e di migliorare le tabelle e moduli, alle quali si abbinino i nuovi requisiti sostanziali necessari per integrare i recenti aggiornamenti della serie Z10 dei requisiti unificati dell'Associazione internazionale delle società di classificazione.
- (8) Nella misura in cui le modifiche della regola 14 dell'allegato VI della MARPOL e del codice ESP 2011 possono incidere sulle disposizioni della direttiva (UE) 2016/802 e del regolamento (UE) n. 530/2012, tali modifiche rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione.
- (9) L'Unione non è membro dell'IMO né è parte contraente delle convenzioni e dei codici pertinenti. È opportuno pertanto che il Consiglio autorizzi gli Stati membri a esprimere la posizione dell'Unione e ad accettare di essere vincolati dalle modifiche in questione, nella misura in cui tali modifiche rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione,

⁽¹⁾ Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GUL 132 del 21.5.2016, pag. 58).

⁽²⁾ 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 (GUL 172 del 30.6.2012, pag. 3).

