

DOSSIER

Rapporti tra UE e Organizzazione marittima internazionale (IMO)

RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO mirante ad autorizzare la Commissione ad iniziare e condurre negoziati con l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in merito alle condizioni e alle modalità dell'adesione della Comunità europea /* SEC/2002/0381 def. */

RELAZIONE

Introduzione

La presente comunicazione della Commissione al Consiglio riguarda rispettivamente l'adesione della Comunità europea all'ICAO (Organizzazione dell'aviazione civile internazionale) e all'IMO (Organizzazione marittima internazionale).

Come sottolinea il Libro bianco sul futuro della politica dei trasporti europea [1] è necessario che l'UE - che è la principale potenza commerciale del mondo e svolge le proprie relazioni commerciali in gran parte al di fuori delle sue frontiere - assuma la funzione che le compete nell'elaborazione delle norme internazionali che disciplinano gran parte dei trasporti internazionali.

[1] "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", COM(2001) 370 del 12.9.2001

Nell'ultimo decennio la Comunità è venuta elaborando un consistente corpus legislativo in tema di trasporto aereo e di trasporto marittimo. Pertanto, il crescente coinvolgimento della Comunità in settori di competenza delle due citate organizzazioni (e la conseguente emanazione di regole comuni sul piano interno) rende necessaria una sua più stretta ed incisiva partecipazione all'ICAO e all'IMO, organizzazioni cui partecipano paesi di tutto il mondo e che dettano norme internazionali in materia di trasporti aerei e marittimi. Questa partecipazione consentirà alla Comunità di meglio adempiere ai suoi obblighi sul piano delle relazioni esterne e di garantire la coerenza tra la normativa comunitaria e la normativa internazionale in due settori di particolare rilievo per l'economia.

Già nel 1971 la Corte di giustizia delle Comunità europee aveva statuito, in una sentenza nota come "giurisprudenza AETS" [2], che ogniqualvolta la Comunità elabori norme comuni, essa acquista anche il potere di condurre negoziati e contrarre con paesi terzi obbligazioni che incidono su dette norme. Successivamente, nel parere 1/76, la Corte di giustizia ebbe a dichiarare che ogniqualvolta alla Comunità sia stata attribuita una competenza interna per realizzare un obiettivo determinato, essa dispone anche implicitamente della competenza esclusiva ad assumere gli impegni internazionali necessari per conseguire tale obiettivo [3].

[2] Causa 22/70 del 31.3.1971 Commissione c/ Consiglio, Racc. 1971, pag. 263.

[3] Parere 1/76 del 26.4.1977, relativo all'accordo che istituisce un Fondo europeo di immobilizzazione della navigazione interna, Racc. 1977, pag. 741.

Nel successivo parere 1/94 la Corte ha confermato [4] la ratio che aveva ispirato le due ricordate pronunce statuendo che: "La Comunità, allorché ha incluso nei suoi atti legislativi interni clausole relative al trattamento da riservare ai cittadini di paesi terzi o ha conferito espressamente alle proprie istituzioni una competenza a negoziare con i paesi terzi, acquista una competenza esterna esclusiva in misura corrispondente ai suddetti atti. Lo stesso vale in ogni caso, anche in mancanza di clausola espressa che autorizzi le istituzioni a negoziare con i paesi terzi, quando la Comunità ha realizzato un'armonizzazione completa del regime di accesso a un'attività indipendente, poiché il mantenimento da parte degli Stati membri di una certa libertà di negoziare coi paesi terzi potrebbe incidere, ai sensi della sentenza AETS, sulle norme comuni così adottate." [5]

[4] Parere 1/94 del 15.11.1994, Competenza della Comunità a stipulare accordi internazionali in materia di servizi e tutela della proprietà intellettuale, Racc. 1994, pag. I-5267.

[5] Parere 1/94 puntii 95 e 96.

Di conseguenza, alla Comunità non resta altra scelta che aderire alle convenzioni di Chicago e di Ginevra al fine di rispettare gli obblighi che scaturiscono sia dal proprio diritto derivato sia dai principi giurisprudenziali desumibili dalle pronunce della Corte di giustizia delle Comunità europee.

A parte queste considerazioni sul piano strettamente giuridico, la Commissione ha affermato nel suo recente Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" [6] che: "malgrado sia la prima potenza commerciale a livello mondiale e svolga gran parte delle proprie attività commerciali al di fuori delle proprie frontiere, l'Unione ha un peso molto relativo quando si tratta di adottare le regole internazionali che di fatto disciplinano i trasporti. Ciò è dovuto al fatto che l'Unione europea, in quanto tale, è esclusa della maggior parte delle organizzazioni intergovernative dove le è riconosciuto unicamente un ruolo di osservatore."

[6] COM(2001) 370 del 12.9.2001, pag. 19.

Pertanto la Commissione ritiene che occorra "rimediare rapidamente a questa situazione, prevedendo l'adesione della Comunità alle organizzazioni intergovernative che disciplinano i trasporti, in modo che la trentina di membri dell'Unione allargata non soltanto parlino con un'unica voce, ma soprattutto possano influenzare l'attività di tali organizzazioni nell'interesse comune e dello sviluppo sostenibile."

Le conseguenze che può avere un'azione attentamente coordinata dalla Comunità in seno all'IMO ed all'ICAO ha già dato i suoi risultati anche nel contesto istituzionale attuale, che pure lascia un margine limitatissimo ad un'efficace partecipazione della Comunità. Ad esempio, nel campo della sicurezza marittima, gli Stati membri della Comunità si sono messi d'accordo per mettere al bando le petroliere a scafo singolo fin dal 2015. Questa decisione dell'Unione europea ha indotto l'IMO a modificare il calendario internazionale, precedentemente concordato, per la messa al bando di queste navi. Su un altro versante, gli sforzi della Comunità per giungere ad una progressiva riduzione delle emissioni sonore degli aeroplani hanno contribuito ad accelerare, in seno all'ICAO, la discussione sulla revisione delle norme internazionali sul rumore prodotto dagli aerei.

Il problema e le soluzioni

Le disposizioni che attualmente regolano la partecipazione della Comunità all'ICAO e della Commissione all'IMO non garantiscono una rappresentanza effettiva della posizione della Comunità in queste due organizzazioni.

A questo riguardo, va osservato che il fatto che la Comunità possa soltanto essere "invitata" alle riunioni degli organi ausiliari del Consiglio dell'ICAO in qualità di osservatore e soltanto a singole riunioni, mentre non riceve alcuna informazione in merito all'attività giornaliera del Consiglio dell'ICAO e della ANC (Commissione navigazione aerea), cioè nei due organismi che preparano e approvano le decisioni negli intervalli di tre anni fra le riunioni dell'Assemblea dell'ICAO, crea un serio problema per la Comunità.

Parimenti, lo status di "osservatore" riconosciuto alla Commissione in seno all'IMO non le consente di esprimersi a nome della Comunità in materie in quale la CE ha competenza esclusiva, né di fare riferimento a decisioni assunte a livello comunitario, poiché le posizioni espresse dagli Stati sono considerate valide solo nei confronti di essi, indipendentemente dal fatto che lo Stato membro che l'ha espressa faccia parte della Comunità. In queste condizioni, lo status di osservatore osta all'effetto utile che può scaturire dal coordinamento delle posizioni, e favorisce invece l'emergere di posizioni in contrasto con gli interessi comunitari.

Esiste quindi un'antinomia tra il legittimo diritto della Comunità europea di esercitare le sue competenze in nome proprio e lo status che la Comunità - o la Commissione - si vede riconosciuto in queste due organizzazioni.

Le due convenzioni di Chicago e di Ginevra, che hanno istituito le due citate organizzazioni internazionali, prevedono infatti che soltanto gli Stati ne possono divenire membri; per questo motivo, l'eventuale adesione

della Comunità presuppone un emendamento delle relative convenzioni allo scopo di consentire alle organizzazioni di integrazione economica regionale di diventare membri. Pertanto, prima che la Comunità possa aderire all'ICAO e all'IMO, sarà necessario presentare una proposta di emendamento della convenzione di Chicago e della Convenzione di Ginevra; la proposta dovrà essere approvata alla maggioranza di due terzi dall'assemblea di ciascuna organizzazione e dovrà essere ratificata nell'osservanza delle disposizioni della rispettiva convenzione [7].

[7] Nel caso dell'IMO l'emendamento dovrà essere ratificato da due terzi degli Stati contraenti; nel caso dell'ICAO, da un numero di Stati contraenti che sarà determinato dall'assemblea, restando inteso che questo numero non deve essere inferiore ai due terzi degli Stati contraenti.

A tal fine la Commissione raccomanda al Consiglio di autorizzarla a negoziare i necessari emendamenti delle due convenzioni.

Tuttavia, deve essere chiaro fin d'ora che si tratta di un processo che richiederà tempi lunghi, poiché la Comunità potrà aderire alle due organizzazioni solo una volta che gli emendamenti delle due convenzioni siano stati ratificati dal prescritto numero di Stati membri.

Disposizioni transitorie

Ciò premesso, la Commissione propone, per ciascun caso, una soluzione transitoria che verrà attuata una volta che il Consiglio l'abbia autorizzata a negoziare i necessari emendamenti alle due convenzioni. L'obiettivo è di intensificare le relazioni di lavoro tra la CE da un lato e l'ICAO e l'IMO dall'altro creando le condizioni per una migliore partecipazione alla loro attività.

Le diverse modalità di funzionamento e le diverse regole applicate da queste due organizzazioni internazionali fanno sì che le presenti possibilità di partecipazione della CE al loro lavoro differiscano considerevolmente.

Ad esempio, in seno all'IMO la Commissione europea ha lo status di osservatore permanente ed è pertanto autorizzata a ricevere tutti i documenti ed a partecipare a tutte le riunioni che essa ritenga necessarie; al contrario, presso l'ICAO la Comunità ha il semplice status di osservatore non permanente e può quindi partecipare alle riunioni solo quando sia invitata [8] ed accedere ai soli documenti relativi a queste riunioni; è evidente quindi che, sul piano giuridico, le limitazioni sono maggiori nei rapporti con l'ICAO rispetto a quelli con l'IMO. Sul piano pratico tutto ciò si traduce nel fatto che la Commissione coordina la posizione degli Stati membri per le riunioni dell'IMO mentre, in relazione all'ICAO, la Comunità può trovarsi anche esclusa dalle riunioni degli organi interni che assumono decisioni vincolanti.

[8] Le attuali regole procedurali dell'ICAO non prevedono lo status di osservatore permanente.

Stanti queste differenze, nella prima e nella seconda parte della comunicazione le disposizioni transitorie assumono un diverso rilievo e le raccomandazioni formulate tengono conto delle necessità e delle possibilità di ciascuna delle due situazioni.

Nel caso dell'ICAO, visto lo status alquanto precario della Comunità in rapporto ai metodi di lavoro dell'organizzazione e vista la distanza fisica tra la sede della CE e la sede centrale dell'ICAO, la Commissione porrà in essere - parallelamente ai negoziati per la sua adesione in qualità di membro - a metodi di rappresentanza più efficaci designando un rappresentante permanente presso la sede dell'ICAO (come fanno attualmente gli Stati membri del consiglio dell'ICAO). Inoltre, occorrerà predisporre adeguate procedure interne comunitarie che tengano conto di come effettivamente si svolge il lavoro dell'ICAO.

Nel caso dell'IMO, invece, il coordinamento ha bensì il luogo ma non consente alla Comunità di esprimersi con una sola voce; perciò, è opportuno che gli Stati membri agiscano di concerto all'interno dei comitati dell'IMO al fine di consentire alla Presidenza o alla Commissione, in funzione delle competenze, di esprimere la posizione della Comunità. Va ricordato, ad ogni modo, che il processo che porterà alla piena

partecipazione della CE all'IMO richiederà tempi lunghi. Nel frattempo, è importante mantenere strette relazioni con altre parti contraenti dell'IMO e con i rappresentanti del settore. Pertanto, è opportuno studiare la possibilità di designare un rappresentante permanente della Commissione presso l'IMO.

Conclusioni

La Commissione invita il Consiglio:- ad autorizzare la Commissione a negoziare, in nome della Comunità, gli emendamenti da apportare alle convenzioni di Chicago e di Ginevra nella misura necessaria a consentirle di diventare membro, nonché le adeguate soluzioni per il periodo transitorio; e

- ad adottare le opportune regole procedurali interne per un'effettiva partecipazione della Comunità all'attività delle due organizzazioni.

RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO mirante ad autorizzare la Commissione ad iniziare e condurre negoziati con l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in merito alle condizioni e alle modalità dell'adesione della Comunità europea

1. Introduzione

Tenuto conto delle accresciute competenze comunitarie in materia di sicurezza dei trasporti marittimi, appare legittimo prevedere la partecipazione della Comunità europea all'organizzazione marittima internazionale (IMO). Infatti, una più intensa partecipazione comunitaria risulta necessaria per impedire che gli Stati membri violino i loro obblighi comunitari e per garantire la coerenza della posizione comunitaria.

Perché l'auspicata adesione sia possibile, occorre tuttavia emendare la Convenzione di Ginevra del 1948, con cui l'IMO è stata costituita (vedi allegato II), ottenendo il voto (e la ratifica) dei due terzi dei 160 Stati membri che siedono nell'Assemblea. Poiché le procedure dell'OMI sono alquanto complicate, questo processo richiederà vari anni [9], è pertanto necessario pervenire ad una soluzione transitoria per migliorare le procedure interne della Comunità in ordine al coordinamento delle posizioni degli Stati membri in sede di OMI e per rafforzare la presenza della Commissione nell'OMI.

[9] In media il processo di ratifica di una convenzione dell'OMI dura da 8 a 10 anni.

Di conseguenza, come ha sottolineato la Commissione nel suo Libro bianco sulla "Politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" [10] "Occorre rimediare rapidamente a questa situazione e promuovere l'adesione della Comunità alle organizzazioni intergovernative che disciplinano i trasporti perché la trentina di membri dell'Unione allargata non soltanto parlino con un'unica voce, ma per potere influenzare l'attività di queste organizzazioni promuovendo un sistema internazionale dei trasporti ispirato ad un modello di sviluppo sostenibile." La Commissione prosegue precisando che l'Unione europea deve rafforzare la sua capacità di affermarsi sul piano internazionale per esprimersi con un'unica voce in funzione dei propri interessi sociali, industriali ed ambientali.

[10] COM(2001) 370 del 12.09.2001, pag. 106-107.

Pertanto la Commissione raccomanda al Consiglio di

autorizzarla a iniziare e condurre negoziati con l'OMI sulle condizioni e modalità dell'adesione della Comunità europea all'OMI, nell'osservanza dell'articolo 300 del trattato;

di adottare le direttive di negoziato proposte in appresso. Inoltre, la Commissione raccomanda al Consiglio di invitare gli Stati membri a sostenere la sua azione nel perseguimento di questi obiettivi, come prevede l'articolo 10 del trattato.

2. Competenze e interessi comunitari nelle materie trattate dall'IMO

Il problema delle competenze deriva dal fatto che non tutti gli atti comunitari adottati in materia di sicurezza marittima hanno lo stesso livello di armonizzazione: alcuni atti stabiliscono solo norme di minima, altri norme di massima ed altri ancora contengono tutti e due i tipi di norma.

Occorre quindi perseguire le soluzioni indicate dalla prassi comunitaria e dalla giurisprudenza della Corte di giustizia nel settore delle competenze esterne.

La Comunità è competente in numerosi settori direttamente o indirettamente connessi alla sicurezza dei trasporti marittimi ed alla prevenzione dell'inquinamento marino ad opera delle navi. Le sue competenze si sono consolidate con l'entrata in vigore di vari strumenti di natura vincolante (regolamenti e direttive) adottati sul fondamento di risoluzioni, raccomandazioni e convenzioni dell'OMI.

Scopo di tale normativa è essenzialmente quello di assicurare che le regole internazionali destinate agli Stati membri in quanto Stato di bandiera siano attuate in modo armonizzato e coerente in tutta la Comunità sia al traffico internazionale che a quello nazionale [11], nonché applicate a tutte le navi senza distinzione di bandiera.

[11] Nella Comunità non si distingue tra trasporti marittimi nazionali ed internazionali.

Tali competenze sono ad esempio stabilite (vedi allegato I) nei seguenti campi:

- elaborazione ed attuazione dei criteri e delle norme tecniche che devono essere obbligatoriamente adottati dagli Stati membri in materia di equipaggiamento marittimo;
- elaborazione delle regole e delle norme di sicurezza per le navi da passeggeri;
- applicazione da parte dello Stato di approdo, delle norme internazionali relative alla sicurezza marittima, alla prevenzione dell'inquinamento, nonché alle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi, alle navi che fanno scalo nei porti comunitari o nelle acque territoriali degli Stati membri;
- elaborazione di regole armonizzate fra Stati membri, destinate alle rispettive autorità marittime che compiono le ispezioni ed alle società di classificazione.

È importante che tutte le normative vigenti e di futura emanazione [12] continuino a risultare coerenti rispetto alle diverse politiche seguite dalla Comunità europea ed in particolare agli obiettivi inerenti alla realizzazione del mercato interno ed alla politica ambientale.

[12] Proposizioni del pacchetto Erika I adottate: i controlli effettuati dallo Stato del porto, la disciplina delle società di classificazione; il ritiro delle cisterniere a scafo singolo; proposte del pacchetto Erika II ancora in discussione: il sistema comunitario di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo, il fondo di compensazione per i danni provocati dall'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee e, soprattutto, l'istituzione di un'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Spetta alla Comunità europea, nella sua veste di custode dei trattati, garantire questa coerenza imponendola sulla scena internazionale.

3. L'adesione della Comunità europea

3.1. La posizione della Commissione europea

La Convenzione di Ginevra riconosce solo agli Stati la possibilità di divenirne membro. Sul piano politico, per gli Stati membri, come per gli Stati terzi, è imperativo chiarire a quale titolo l'Unione europea debba partecipare, tanto più che le strutture dell'OMI non riconoscono l'esistenza di organizzazioni di integrazione economica. Di fatto, la Commissione europea gode dello status di osservatore, riconosciutole da un accordo

di cooperazione e di collaborazione, firmato il 28 giugno 1974, tra la Commissione e l'OMCI (in seguito divenuto IMO). Tale status è però concesso alla Commissione e non alla Comunità europea (vedi allegato III).

Dal 1994 la Commissione riceve tutti i documenti all'ordine del giorno degli organi dell'IMO [13] e partecipa a tutte le riunioni dei comitati dei sottocomitati che giudica di interesse comunitario. I comitati hanno il compito di modificare ed emendare, per tacito accordo, gli allegati i tecnici delle convenzioni di cui l'IMO è depositaria.

[13] La Commissione partecipa ai 4 comitati principali : Comité de la Sécurité Maritime (MSC), Comité de la Protection de l'Environnement maritime (MEPC), Comité de Coopération Technique (CTC), Comité juridique (LC)

In tale ambito, la Commissione coordina, in base alle necessità, le posizioni comuni o concertate degli Stati membri a margine delle sessioni dei diversi comitati e sotto l'egida dello Stato membro che esercita la presidenza del Consiglio.

La posizione così concordata viene presentata, oralmente, nel corso del dibattito in seno all'organo dell'IMO. Essa può essere espressa da un certo numero di Stati membri che si pronunciano a titolo individuale ovvero in forma congiunta da alcuni di essi. [14]

[14] In tempi recenti, quando la Commissione o lo Stato membro che esercita la Presidenza si sono espressi a nome dei 15 ciò ha provocato talvolta l'opposizione verbale da parte di paesi terzi.

3.1.1 Le carenze attuali

Benché il principio del coordinamento comunitario sia riconosciuto fin dal 1994, la sua applicazione non risulta sempre soddisfacente, vista la mancanza di comunicazione fra le diverse delegazioni nazionali, come sottolinea il Libro bianco secondo cui gli Stati membri non sempre adottano una posizione comune nell'ambito [... dell'organizzazione...], a dispetto di quanto convenuto a livello comunitario.

In qualità di osservatore essa risulta inoltre in una posizione alquanto debole.

Tale posizione non permette infatti alla Commissione:

- di intervenire direttamente nei negoziati, anche quando le questioni sollevate riguardano materie oggetto di armonizzazione comunitaria;
- di esprimersi a nome dei 15 Stati membri; attualmente vengono contabilizzati, pro o contro a seconda della posizione assunta, solo i singoli voti degli Stati membri che hanno partecipato alla votazione. Essi sono sempre considerati individualmente;
- di intervenire in favore di un'azione comune a livello comunitario, col rischio che gli Stati membri esprimano posizioni diverse da quelle comunemente concordate;
- di fornire un contributo concreto e visibile alla politica di sicurezza marittima comunitaria.

Inoltre, lo status di osservatore rende particolarmente difficoltosa la partecipazione della Comunità ai negoziati delle convenzioni internazionali, poiché la obbliga ad essere vigilante e a attivare procedure più complicate vuoi sul piano interno vuoi in seno alle strutture dell'OMI, mentre la Comunità potrebbe avere diritto a partecipare in quanto tale.

3.1.2 Lo sviluppo delle competenze

In un breve volgere di anni la Comunità ha emanato un consistente corpus normativo e le sue competenze esterne crescono incessantemente. Ad esempio, le disposizioni del pacchetto "Erika I" sono già entrate in vigore e saranno tra breve seguite da quelle contenute nel pacchetto "Erika II".

Altre proposte già in discussione o iscritte nel programma di lavoro della Commissione (ad esempio, il rafforzamento e della normativa comunitaria nel campo delle navi passeggeri o in campo ambientale, nonché gli strumenti internazionali connessi) si ricollegano a competenze che legittimano una presa di posizione internazionale, ed in particolare in seno all'OMI.

3.2. I vantaggi dell'adesione comunitaria

L'adesione della Comunità all'OMI consentirà di rimediare alle carenze e a risolvere i problemi descritti nel punto precedente in ordine alle modalità di partecipazione e di rappresentazione della Comunità nell'organizzazione.

3.2.1 Il valore aggiunto della presenza dell'UE sulla scena internazionale

L'IMO costituisce indubbiamente la sede più adeguata per elaborare norme internazionali in materia di sicurezza delle navi e di prevenzione dell'inquinamento da queste causato; perché tali norme producano la massima efficacia conviene tuttavia dare loro attuazione tramite atti giuridici vincolanti adottati a livello comunitario.

Appare quindi logico che tale azione coordinata dei 15 Stati membri, destinati a diventare una trentina con l'allargamento, si rifletta sulla scena internazionale.

Da un punto di vista prettamente economico, la flotta degli Stati membri rappresenta attualmente il 12% del tonnellaggio mondiale, un valore destinato a raggiungere il 22% dopo l'allargamento. Come è noto, l'Europa dei Quindici controlla finanziariamente il 30% della flotta mondiale ed il traffico marittimo da e per i porti comunitari rappresenta il 30% del traffico mondiale.

Le norme IMO adottate dalla Comunità non esercitano i propri effetti solo sulla flotta degli Stati membri, ma spesso anche (soprattutto in materia di ispezioni) su quella dei paesi terzi che commerciano con l'Unione europea.

Tali paesi infatti, non potendo ignorare il peso economico del mercato europeo, devono conoscere ed adattarsi il più possibile al regime in vigore in tale area del pianeta. Le norme di sicurezza imposte dalla Comunità nel rispetto delle regole IMO, stanno di fatto poco a poco imponendosi quali usi professionali adottati da tutte le navi che operano nella regione europea.

Nel rispetto dell'evoluzione delle competenze, alla Comunità va quindi riconosciuto anche formalmente un ruolo più confacente.

In alcuni ambiti, i regolamenti e le direttive istituiscono un'armonizzazione completa fra gli Stati membri, con la conseguente competenza esclusiva della Comunità europea. Ne segue che la Comunità europea dovrebbe poter esercitare le proprie competenze in questi settori direttamente in seno all'OMI [15].

[15] Si veda l'allegato I.

3.2.2 Le future modalità della partecipazione della Comunità europea

Le capacità di voto della Commissione, quelle degli Stati membri, nonché le procedure applicabili, vanno perciò adattate al grado di armonizzazione delle competenze.

- Se il coordinamento comunitario riguarda competenze completamente armonizzate, la Commissione si esprime e vota a nome dei 15 Stati membri.
- Se il coordinamento comunitario riguarda competenze nazionali, gli Stati membri si esprimono e votano individualmente.
- Se il coordinamento comunitario riguarda competenze condivise sulle quali è stata raggiunto una posizione comune, tale posizione è presentata dalla presidenza del Consiglio. Se non è stata raggiunto alcuna posizione comune, gli Stati membri si esprimono e votano individualmente nel rispetto dell'articolo 10 del trattato.

3.3. La richiesta di adesione da parte della Comunità

La Convenzione di Ginevra prevede che l'eventuale emendamento debba essere proposto dal Segretariato generale dell'IMO ai membri dell'organizzazione sei mesi prima dell'assemblea generale.

Per meglio comprendere le diverse tappe dell'adesione della comunità all'IMO, conviene ricordare le regole procedurali che disciplinano la partecipazione alla convenzione ed il suo eventuale emendamento [16]

[16] Si veda l'allegato II.

3.3.1 Le tappe dell'adesione

Dato che la Convenzione di Ginevra prevede unicamente l'adesione di Stati, il solo mezzo per pervenire all'adesione della Comunità è di emendare la convenzione inserendovi una clausola che consenta alle organizzazioni regionali d'integrazione economica di diventare parti della convenzione e, conseguentemente, di modificare tutti gli articoli pertinenti di essa (comprese le regole di procedura) nella misura in cui siano interessate da tale clausola.

L'adesione della Comunità si articolerà nelle tappe seguenti:

- il Consiglio autorizza la Commissione a negoziare le condizioni e le modalità dell'adesione della Comunità europea all'IMO; ciò avverrà tramite un emendamento dell'articolo 66 della Convenzione di Ginevra che consenta l'adesione delle organizzazioni d'integrazione economica e regionale.
- La Comunità presenta alle competenti autorità dell'IMO una domanda intesa a emendare la Convenzione di Ginevra per autorizzare le organizzazioni d'integrazione economica e regionale a divenirne parti.
- "Dodici mesi dopo la loro accettazione da parte della maggioranza di due terzi dei membri dell'IMO, che non siano membri associati, l'emendamento entra in vigore nei confronti di tutti i membri".
- La Commissione adotta una proposta di decisione del Consiglio relativa all'adesione della Comunità all'IMO e la sottopone al Consiglio.
- La decisione del Consiglio autorizza la Comunità europea ad aderire all'IMO; gli strumenti di firma e accettazione verranno depositati presso il Segretario generale delle Nazioni Unite (articolo 71 della Convenzione di Ginevra).
- L'adesione della Comunità acquista efficacia secondo le disposizioni pertinenti della Convenzione di Ginevra nel testo emendato.

3.3.2 Le regole di procedura

Per essere adottato, l'emendamento deve ottenere il voto favorevole e la successiva ratifica dei due terzi dei membri partecipanti all'Assemblea generale dell'organizzazione. L'emendamento si intende adottato quando

due terzi dei membri dell'IMO (cioè 106 Stati su 160) lo abbiano formalmente accettato [17]. L'emendamento entra in vigore dodici mesi dopo la notifica dell'ultima ratifica [18].

[17] Da essi si possono teoricamente togliere gli Stati membri, gli Stati EFTA e alcuni paesi candidati.

[18] Articolo 66 della Convenzione di Ginevra.

L'assemblea generale dell'IMO si riunisce ogni due anni; poiché l'ultima assemblea si è tenuta nel novembre 2001, la decisione di modifica della convenzione non potrà dunque essere adottata che nel novembre 2003.

Se il Segretariato generale dell'IMO dovesse rifiutarsi di proporre l'emendamento alla convenzione, necessario per permettere alla Comunità di divenirne parte, solo una decisione del Consiglio dell'IMO potrà costringerlo a rivedere la propria posizione. Infatti, il Consiglio può prendere tutte le opportune decisioni nella sfera di competenza dell'IMO in virtù di una delega generale dell'Assemblea generale di quest'ultimo (parte IV, articolo 15, m)) della convenzione. In pratica, l'articolo 15, m) in combinato disposto con l'articolo 52 della convenzione contempla la possibilità di proporre emendamenti alla convenzione. La decisione del Consiglio dell'IMO è peraltro adottata a maggioranza semplice dei membri presenti.

Nell'ipotesi in cui il Segretario generale dell'IMO dovesse rifiutare di proporre l'emendamento sarà necessaria un'azione concertata dagli Stati membri in seno al Consiglio dell'IMO.

Va comunque ricordato che, stanti le incertezze di cui sono disseminati il processo negoziale e il procedimento di ratifica, prima che l'adesione della Comunità diventi effettiva bisognerà aspettare vari anni.

4. Le misure transitorie

A titolo di misure transitorie, pare opportuno formalizzare le prassi di coordinamento comunitario che già funzionano in modo soddisfacente in seno ai comitati ed ai sottocomitati tecnici dell'IMO. Nelle more della procedura di adesione si potrà cercare di pervenire ad una soluzione intermedia attraverso un'azione coordinata nei 4 comitati dell'IMO per i quali la Comunità dispone di competenze.

Va inoltre tenuto conto del grado di armonizzazione delle diverse competenze. Tale armonizzazione è, per sua stessa natura, soggetta a costante evoluzione e la prassi instauratasi in seno ai comitati ed ai sottocomitati dell'IMO in merito al coordinamento comunitario già riflettono tale aspetto.

Le capacità di voto della Commissione, quelle degli Stati membri, nonché le procedure applicabili, vanno perciò adattate al grado di armonizzazione delle competenze.

- Se il coordinamento comunitario riguarda competenze completamente armonizzate, la Commissione si esprime e vota a nome dei 15 Stati membri.

- Se il coordinamento comunitario riguarda competenze nazionali, gli Stati membri si esprimono e votano individualmente.

- Se il coordinamento comunitario riguarda competenze concorrenti sulle quali è stata raggiunto una posizione comune, tale posizione è presentata dalla presidenza del Consiglio. Se non è stata raggiunto alcuna posizione comune, gli Stati membri si esprimono e votano individualmente nel rispetto dell'articolo 10 del trattato.

Deve essere prevista la possibilità che la Comunità sia rappresentata in via permanente presso l'IMO, nella misura in cui i negoziati funzionali all'adesione richiedano una maggior presenza presso le delegazioni permanenti degli stati membri dell'IMO.

La sempre più intensa partecipazione della Comunità nella sfera di attività dell'IMO e lo sviluppo naturale delle normative nel settore della sicurezza marittima pongono la necessità di intensificare la sua partecipazione allo sviluppo delle norme che vengono adottate sotto gli auspici dell'IMO.

Ciò consentirebbe alla Comunità europea, tra l'altro, di rispettare gli obblighi che essa ha assunto sul piano delle sue competenze esterne e di garantire la coerenza della posizione comunitaria rispetto a questi settori di attività.

5. Conclusioni

La Comunità europea deve diventare membro dell'IMO e gli Stati membri riuniti in sede di Consiglio devono adottare un approccio comune in merito all'emendamento della parte III della Convenzione di Ginevra, in modo da permettervi l'adesione alle organizzazioni di integrazione economica.

Come si è detto, il processo di adesione richiederà, per giungere a termine, vari anni. È pertanto necessario adottare una soluzione transitoria onde migliorare le procedure interne della Comunità riguardo al coordinamento delle posizioni in seno all'IMO e rafforzare la rappresentanza della Commissione nell'IMO.

6. Raccomandazioni

Alla luce delle precedenti considerazioni, la Commissione raccomanda al Consiglio di autorizzare la Commissione ad iniziare e condurre negoziati con l'IMO in merito alle condizioni e alle modalità dell'adesione della Comunità europea alla Convenzione di Ginevra; la Commissione raccomanda al Consiglio di nominare un comitato speciale con l'incarico di assisterla in tali negoziati, nonché di adottare le direttive di negoziato che figurano nella successiva raccomandazione.

Le direttive di negoziato incluse nella raccomandazione sono state elaborate allo scopo di conseguire l'obiettivo generale di consentire alla Comunità di divenire membro dell'IMO.

L'ottenimento di questo status dovrebbe permettere alla Comunità, nelle materie di sua competenza, e su un piede di parità con gli Stati membri dell'IMO:

- a) di esprimere la propria opinione nel corso dei negoziati o in tutte le riunioni degli organi;
- b) per le materie che devono essere decise procedendo a votazione, di avere una ponderazione di voto equivalente a quella spettante ai suoi Stati membri che sono rappresentati nei pertinenti organi dell'IMO e che sono vincolati all'osservanza della normativa comunitaria che fonda la sua competenza nei rapporti internazionali;
- c) esprimere il consenso della Comunità ad accettare i diritti e gli obblighi derivanti dagli strumenti conclusi nell'ambito dell'IMO.

A norma dell'articolo 300 del trattato CE, i negoziati devono essere condotti dalla Commissione, in consultazione con un comitato speciale nominato dal Consiglio. Nel loro ruolo di membri attivi dell'IMO, gli Stati membri devono fornire tutto il sostegno possibile per l'adesione della Comunità alla Convenzione di Ginevra.

Per quanto riguarda gli aspetti di bilancio, considerato il fatto che i contributi finanziari degli Stati membri dell'UE rappresentano una parte del bilancio dell'IMO, non si ritiene opportuno ipotizzare un ulteriore contributo finanziario a carico della Comunità. In linea subordinata, tuttavia, la Comunità potrebbe prendere in considerazione una soluzione che si ispira a quella adottata per l'adesione della Comunità alla FAO. In altri termini, la Comunità verserebbe un contributo destinato a coprire le spese amministrative e di altra natura che derivano dall'esercizio della sua qualità di membro della Convenzione di Ginevra (in ogni caso va stabilito che questa somma non debba essere fissata unilateralmente dall'IMO, bensì concordata con la Comunità).

Nel corso dei negoziati è probabile che sorga questione relativamente ai testi che meglio si prestano ad includere le disposizioni relative all'adesione e alla partecipazione della Comunità. È verosimile che l'IMO preferisca introdurre alcune di queste disposizioni nel Regolamento di procedura. Tuttavia, per garantire la certezza delle clausole che disciplinano la sua partecipazione, sembrerebbe opportuno, a prima vista, che la Comunità chieda il loro inserimento nel testo della Convenzione stessa. Ad ogni modo, indipendentemente dalla opzione prescelta, è importante conservare un certo margine di manovra per affrontare eventuali obblighi che potrebbero essere imposti dall'IMO.

Infine, è probabile che l'IMO intenda consentire la partecipazione della Comunità introducendo una disposizione generale che faccia riferimento alla partecipazione di organizzazioni regionali di integrazione economica. In tal caso, la Comunità potrebbe utilmente suggerire all'IMO di ricorrere ad una definizione che si ispiri a quella che è stata incorporata nello statuto della FAO.

Una volta che la Convenzione di Ginevra sia stata modificata, e alla luce dei risultati conseguiti, la Commissione presenterà al Consiglio una proposta di decisione per l'adesione della Comunità europea.

Durante il periodo transitorio, le procedure inerenti le modalità della presentazione della posizione della Comunità in seno all'IMO saranno determinate nei modi previsti alla sezione 4.

RACCOMANDAZIONE

Avuto riguardo a quanto precede, la Commissione raccomanda:

- che al Segretariato generale dell'IMO venga trasmessa la lettera di cui all'annesso 1, al fine di informare l'IMO del desiderio della Comunità di iniziare negoziati intesi a consentire l'adesione della Comunità europea alla Convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale ("Convenzione di Ginevra");
- che il Consiglio autorizzi la Commissione a negoziare con l'IMO le condizioni e le modalità relative all'adesione della Comunità europea alla Convenzione di Ginevra;
- che, in conformità con il trattato, affinché la Commissione possa condurre i negoziati in nome della Comunità europea, il Consiglio designi un comitato speciale che la assista in tale compito; e
- che il Consiglio adotti le direttive di negoziato di cui all'allegato 2.

ALLEGATO : DIRETTIVE DI NEGOZIATO

Annexo 1

Proposta di lettera da trasmettere al Segretario generale dell'IMO

Signor Segretario generale,

abbiamo l'onore di informarLa che la Comunità europea desidera diventare membro a pieno titolo dell'IMO.

La Comunità europea ha le competenze necessarie per adottare misure nei settori di attività dell'IMO. Attualmente queste competenze sono già state esercitate e si sono concretate nell'emanazione di vari atti legislativi in settori nei quali l'IMO si è occupata o si sta occupando.

Di conseguenza, l'attività svolta dall'IMO acquista sempre maggior interesse per la Comunità. In questa nuova situazione è sorto il problema dell'adesione della Comunità all'IMO. Al riguardo, la Comunità europea ritiene che la sua adesione all'IMO sarebbe vantaggiosa non solo per sé ma anche per la stessa Organizzazione dell'aviazione civile internazionale. Infatti, facilitando l'esercizio dei diritti e il rispetto degli

obblighi derivanti dall'adesione all'IMO e dagli strumenti pertinenti nelle materie nelle quali la Comunità è competente agevolerà l'IMO nel conseguimento dei suoi obiettivi istituzionali.

Tuttavia, la Convenzione di Ginevra non contempla la possibilità di adesione da parte delle organizzazioni regionali di integrazione economica. Pertanto, Le chiediamo di iniziare negoziati con la Comunità europea al fine di apportare alla Convenzione e ad altre norme procedurali interne gli emendamenti necessari per consentire alla Comunità di divenire membro dell'IMO, nonché di definire le modalità e le condizioni della nostra adesione.

La Commissione europea, assistita da un comitato speciale formato da rappresentanti degli Stati membri, sarà incaricata di condurre questi negoziati in nome della Comunità. La Commissione si tiene a disposizione dell'IMO per incontrare quanto prima i suoi rappresentanti, alla data che essa riterrà opportuna.

Infine, Le assicuriamo che - come abbiamo già dichiarato - la Comunità è determinata a operare per garantire che l'IMO resti una sede internazionale privilegiata per l'incontro di tutti i paesi del mondo.

Per la Commissione

Il Presidente

Per il Consiglio dell'Unione europea

Il Presidente

Annesso 2

Direttive di negoziato per l'adesione all'IMO

- La Comunità deve conseguire lo status di membro a pieno titolo a parità di condizioni con gli Stati.
- Lo status di membro deve consentire alla Comunità di partecipare ai negoziati e alle riunioni a parità di condizioni con gli Stati.
- Per quanto riguarda i diritti di voto, la Comunità dovrà avere un numero di voti equivalente a quello degli Stati membri rappresentati nel pertinente organo dell'IMO e vincolati all'osservanza dagli atti comunitari che costituiscono il fondamento delle competenze della Comunità.
- La Comunità non verserà alcun contributo finanziario al bilancio dell'IMO. Qualora ciò non fosse possibile, oppure qualora ciò dovesse compromettere l'assenso alla domanda di adesione della Comunità da parte degli attuali membri dell'IMO, la Comunità potrebbe accettare, in subordine, il versamento di una somma destinata a coprire le spese amministrative e di altra natura derivanti dalla sua adesione all'IMO. Resta inteso che tale somma non potrà essere fissata unilateralmente dall'IMO, ma che dovrà essere concordata con la Comunità.
- Nella sua qualità di membro a pieno titolo, la Comunità deve essere ammessa ad aderire a tutti gli strumenti che saranno in avvenire negoziati dall'IMO nelle materie di sua competenza. È opportuno che la Commissione esplori anche la possibilità d'inserire nel regolamento interno dell'IMO una disposizione che consenta l'adesione della Comunità alle vigenti convenzioni aperte alla partecipazione degli Stati membri, per i quali esiste una competenza della Comunità.
- La Commissione deve operare affinché la clausola relativa alla partecipazione della Comunità venga inserita nel luogo più appropriato delle regole procedurali interne dell'IMO onde garantire la certezza del diritto. Occorre peraltro che l'obiettivo della certezza di tali disposizioni venga temperato con eventuali obblighi interni dell'IMO.

- Nel corso dei negoziati la Commissione proporrà, ove necessario, una definizione di "organizzazione regionale di integrazione economica" che ricalchi quella dell'articolo II dello statuto della FAO [19].

[19] "(...) un'organizzazione regionale a integrazione economica deve essere costituita da Stati sovrani, la maggioranza dei quali sono Stati membri dell'organizzazione e dalla quale i suoi Stati membri hanno trasferito competenze in una serie di materie rientranti nella missione dell'organizzazione, compreso il potere di prendere decisioni vincolanti per i suoi Stati membri in tali materie".

ALLEGATO I

Legislazione comunitaria pertinente per l'attività dell'IMO

1) Legislazione già adottata

- Regolamento (CEE) n. 613/91 del Consiglio, del 4 marzo 1991, relativo al cambiamento di registro delle navi all'interno della Comunità come modificato. (GU L 68 del 15.3.1991, pag. 1)

- Direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti (GU L 247 del 5.10.1993, pag.19)

- Regolamento (CE) n. 2978/94 del Consiglio, del 21 novembre 1994, sull'applicazione della risoluzione IMO A.747(18) concernente la misurazione del tonnellaggio degli spazi per la zavorra nelle petroliere a zavorra segregata (GU L 319 del 12.12.1994, pag.1)

- 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 marittime (GU L 319 del 12.12.1994, pag. 20)

- Direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo) (GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1)

- Regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio, dell'8 dicembre 1995, sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off (GU L 320 del 30.12.1995, pag. 14)

- Direttiva 96/98/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo - Allegato A2 (GU L 46 del 17.2.1997, pag. 25)

- Direttiva 97/70/CE del Consiglio, del'11 dicembre 1997, che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri (GU L 34 del 9.2.1998, pag. 1)

- Direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1)

- Direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità (GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35)

- Direttiva 99/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea (GU L 138 del 1.6.1999, pag. 1)

- Direttiva 99/95/EC del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999 concernente l'applicazione delle disposizioni relative all'orario di lavoro della gente di mare a bordo delle navi che fanno scalo nei porti della Comunità (GU L 14 del 20.1.2000, pag 29).
- 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)
- Regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU L 12 del 16.01.01, pag. 1)
- Direttiva 2001/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 aprile 2001, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 136 del 18.5.2001, pag. 17)
- Direttiva 2001/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 dicembre 2001, recante requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e scarico delle navi portarinfuse (GUL 13 del 16.1.2002, pag. 9)

2) Legislazione proposta

- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al comitato per la sicurezza marittima e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (GU C 365 E del 19.12.2000, pag. 276).
- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi (GU C 365 E del 19.12.2000, pag. 280).
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata di norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo (GU C 212 E del 25.7.2000, pag. 121).
- Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio, controllo ed informazione sul traffico marittimo (GU C 120 E del 24.4.2001, pag.67).
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione di un fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee e all'adozione di misure di accompagnamento (GU C 120 E del 24.4.2001, pag.79).
- Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU C120 E del 24.4.2001, pag. 83).

ALLEGATO II

L'Organizzazione marittima internazionale

L'IMO è un'agenzia specializzata dell'ONU istituita dalla Convenzione di Ginevra del 1948 e con sede a Londra. L'IMO si occupa delle questioni legate alla sicurezza marittima ed alla protezione dell'ambiente in seguito all'inquinamento involontario causato dalle navi.

L'IMO ha inoltre il compito di preparare le conferenze diplomatiche funzionali all'adozione delle nuove regole (convenzioni, protocolli) in materia di sicurezza marittima e di protezione dell'ambiente marino; essa

adotta a tale fine le opportune raccomandazioni sotto forma di risoluzioni. Tali risoluzioni sono (di norma) non vincolanti.

I principali organi dell'IMO sono l'Assemblea, che si riunisce ogni due anni (la 22^a sessione si è tenuta nel novembre 2001), il Comitato per la sicurezza marittima (MSC), il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC), il Comitato giuridico ed il Comitato tecnico. Un certo numero di sottocomitati, che dipendono dai comitati principali, preparano le decisioni. Esiste inoltre un Consiglio composto da una quarantina di membri, eletto dall'assemblea ed incaricato di dirigere l'organizzazione.

Principale portavoce dell'IMO è il Segretario generale (attualmente William O'Neil, di nazionalità canadese), cui sono affidate importanti mansioni.

L'IMO è composta dal 160 membri effettivi, fra cui figurano tutti gli Stati membri e tutti i paesi candidati all'adesione; essa riunisce il 25% circa del tonnellaggio mondiale.

L'IMO è inoltre depositaria di molte delle convenzioni esistenti, in particolare delle convenzioni SOLAS, MARPOL e STCW. Tali convenzioni attribuiscono un certo potere decisionale (capacità di emendamento) ai suoi comitati MSC e MEPC. I comitati adottano a tal fine risoluzioni vincolanti che modificano convenzioni e protocolli; gli emendamenti entrano in vigore per tacita approvazione

ALLEGATO III

Lo status della Commissione presso l'IMO

La Comunità in quanto tale non è rappresentata in seno all'IMO né è parte contraente di alcuna delle convenzioni gestite da tale organismo. Solo gli Stati membri possono, giuridicamente, diventare membri dell'organizzazione. Con le organizzazioni internazionali la convenzione prevede solo attività di cooperazione. Nessun tipo di relazione è invece previsto con le organizzazioni di integrazione economica regionale. Per questo motivo soltanto la Commissione beneficia dello status di osservatore dal 1974.

In seguito ad uno scambio epistolare fra l'allora Presidente della Commissione europea, Xavier Ortoli, ed il signor Srivastava, all'epoca Segretario generale dell'organizzazione internazionale consultiva per la navigazione marittima (OMCI, trasformatasi in seguito in IMO), in data 28 giugno 1974 fu concluso un accordo di cooperazione fra i due organismi.

Tale accordo prevede:

- la reciproca consultazione sulle materie d'interesse comune;
- lo scambio di informazioni, soprattutto relative ai futuri progetti e programmi di lavoro.

Vista la libertà concessa agli Stati in merito all'applicazione di convenzioni e risoluzioni, la Comunità ha adottato oltre una decina di direttive e regolamenti direttamente o indirettamente legati a decisioni adottate dall'IMO (convenzioni o risoluzioni).

Tali direttive e regolamenti intendono garantire che le regole internazionali siano applicate in modo armonizzato e coerente su tutto il territorio comunitario, tanto al traffico internazionale che a quello nazionale.

È stata in tal modo creata una "competenza mista", esercitata dal Consiglio in base ad un approccio pragmatico di coordinamento adottato nel 1994.

ALLEGATO IV

Estratto delle regole di procedura dell'IMO

Parte I. Finalità dell'Organizzazione

Articolo 1

Sono finalità dell'Organizzazione:

(a) l'istituzione di un sistema di collaborazione tra i governi nel campo della regolamentazione e degli usi governativi su le questioni tecniche di ogni genere relative alla navigazione commerciale internazionale [...].
ecc..

Parte III. Adesione

Articolo 4

Tutti gli Stati possono diventare membri dell'Organizzazione [...].

Articolo 7

Ogni Stato che non possiede i requisiti previsti negli articoli 5 e 6 può domandare, per il tramite del Segretario generale dell'Organizzazione, di diventare membro; esso sarà accolto come membro quando avrà aderito alla Convenzione conformemente alle disposizioni dell'articolo 71 [...].

Parte V. L'Assemblea

Articolo 15

Le funzioni dell'Assemblea sono:

(m) riferire al Consiglio affinché questo discuta o deliberi su tutte le materie che rientrano nel campo di attività dell'Organizzazione (...).

Parte XI. Il Segretariato

Articolo 52

Il Segretario generale assume tutte le funzioni che gli possono essere demandate dalla Convenzione, dall'Assemblea o dal Consiglio.

Parte XV. Rapporti con le Nazioni Unite e le altre Organizzazioni

Articolo 61

Per tutti i problemi di sua competenza, l'Organizzazione può collaborare con altre organizzazioni intergovernative che, senz'essere istituzioni specializzate delle Nazioni Unite, hanno interessi e attività affini agli scopi che essa persegue.

Articolo 63

Con riserva dell'approvazione a due terzi dei voti dell'Assemblea, l'Organizzazione può rilevare da qualsiasi altra organizzazione internazionale, intergovernativa o no, le attribuzioni, i mezzi e gli obblighi di sua competenza che le fossero trasferiti in virtù di accordi internazionali o di intese accettabili per le due parti, conchiusi dalle autorità competenti delle organizzazioni interessate. L'Organizzazione potrà parimenti

assumere tutte le funzioni amministrative di sua competenza, che sono state affidate a un governo in virtù di uno strumento internazionale.

Parte XVII. Emendamenti

Articolo 66

I testi dei progetti d'emendamenti alla Convenzione sono comunicati ai membri dalla Segreteria generale sei mesi almeno prima che siano sottoposti all'esame dell'Assemblea. Gli emendamenti sono adottati dall'Assemblea alla maggioranza di due terzi dei voti. Dodici mesi dopo la sua approvazione da parte dei due terzi dei membri dell'Organizzazione, esclusi i membri associati, ogni emendamento entra in vigore per tutti i membri. Se, entro un termine di 60 giorni dall'inizio di questo periodo di dodici mesi, un membro comunica il ritiro dall'Organizzazione a cagione di un emendamento, il ritiro ha effetto, nonostante le disposizioni dell'articolo 73, alla data in cui entra in vigore l'emendamento.

Articolo 67

Ogni emendamento, approvato conformemente alle disposizioni dell'articolo 66, è depositato presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, che immediatamente ne comunicherà il testo a tutti i membri.

Articolo 68

Le dichiarazioni o accettazioni previste nell'articolo 66 sono notificate mediante comunicazione d'un documento ufficiale al Segretario generale, affinché siano depositate presso il Segretario generale delle Nazioni Unite. Il Segretario generale comunica ai membri il ricevimento di detto documento, come pure la data alla quale entra in vigore l'emendamento.

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

Settore(i) politico(i): Trasporti marittimi

Attività: Adesione all'IMO

Denominazione dell'azione: Rappresentanza della Commissione presso l'IMO

1. LINEA(E) DI BILANCIO + DENOMINAZIONE

2. DATI GLOBALI IN CIFRE

2.1 Dotazione totale dell'azione (parte B): milioni di euro in SI: nulla

2.2 Periodo d'applicazione: Inizio nel 2003, durata indeterminata

2.3 Stima globale pluriennale delle spese:

a) Scadenario stanziamenti d'impegno/stanziamenti di pagamento (intervento finanziario) (cfr. punto 6.1.1) nulla

>SPAZIO PER TABELLA<

b) Assistenza tecnica e amministrativa (ATA) e spese d'appoggio (SDA) (cfr. punto 6.1.2) nulla

>SPAZIO PER TABELLA<

>SPAZIO PER TABELLA<

c) Incidenza finanziaria globale delle risorse umane e delle altre spese di funzionamento (cfr. punti 7.2 e 7.3)

>SPAZIO PER TABELLA<

2.4 Compatibilità con la programmazione finanziaria e le prospettive finanziarie

☒ La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore

☐ La proposta impone una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie

☐ Può essere necessario il ricorso alle disposizioni dell'accordo interistituzionale

2.5 Incidenza finanziaria sulle entrate:

☒ Nessuna incidenza finanziaria

OPPURE

☐ Incidenza finanziaria - Conseguenza sulle entrate:

3. CARATTERISTICHE DI BILANCIO

>SPAZIO PER TABELLA<

4. BASE GIURIDICA:

Articolo 302 (ex articolo 229)

5. DESCRIZIONE E GIUSTIFICAZIONE

5.1 Necessità di un intervento comunitario

5.1.1 Obiettivi perseguiti

Il crescente coinvolgimento della Comunità nei settori di attività di competenza dell'IMO e il conseguente sviluppo di una normativa comunitaria pongono la necessità di intensificare la sua partecipazione all'IMO, l'organizzazione che detta le regole internazionali in tema di trasporto marittimo. Il rafforzamento della posizione della Comunità presso l'IMO le consentirà di assolvere agli obblighi che le competono nell'ambito delle sue competenze esterne e di assicurare la coerenza della posizione comunitaria in un settore economico di particolare importanza.

Proprio per questo la Commissione, nel suo recente Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" ha ribadito che la situazione attuale deve essere rimediata al più presto, tramite l'adesione della Comunità all'IMO "in modo che la trentina di membri dell'Unione allargata non soltanto parlino con un'unica voce, ma possano soprattutto influenzare l'attività di tali organizzazioni nel comune interesse e a sostegno dello sviluppo sostenibile".

In conseguenza dell'adesione della Comunità all'IMO non è previsto alcun contributo della Comunità al bilancio dell'IMO.

Tuttavia, dato che la Comunità potrà aderire all'IMO solo una volta che l'emendamento della convenzione sia stato ratificato dal prescritto numero di Stati membri dell'organizzazione, è scontato che questo processo

richiederà tempi lunghi. Pertanto, la Commissione istituirà, parallelamente ai negoziati di adesione, metodi di rappresentanza più efficienti istituendo una Rappresentanza permanente a Londra. La rappresentanza della CE sarà composta da un funzionario che sarà presente in via permanente presso la rappresentanza della Commissione a Londra e da un segretario, anch'esso basato a Londra. Le spese relative a questo personale sono l'unico aspetto della domanda di adesione all'IMO che avrà incidenze sul bilancio.

5.1.2 Disposizioni adottate in relazione alla valutazione ex ante

Vista la sempre più avvertita necessità di istituire relazioni più strette con altre parti contraenti dell'IMO e con rappresentanti dell'industria, e sulla base dell'esperienza maturata in passato con la presenza permanente di un funzionario a Londra per seguire gli affari dell'IMO, è accertata la necessità che vengano creati questi posti. In particolare, i negoziati per l'adesione all'IMO, sollecitati nel ricordato Libro bianco per la politica europea dei trasporti e che formano oggetto della presente comunicazione sottolineeranno la necessità di una tale rappresentanza, il cui programma di lavoro annuale e i cui risultati verranno monitorati dalla DG TREN/G.

5.1.3 Disposizioni adottate a seguito della valutazione ex post

Il valore aggiunto costituito da una Rappresentanza permanente presso l'IMO a Londra verrà regolarmente riesaminato con riferimento all'assegnazione delle mansioni e dei programmi di lavoro.

5.2 Azioni previste e modalità dell'intervento di bilancio

- la popolazione destinataria (precisare i beneficiari possibilmente in termini quantitativi);

L'azione proposta recherà beneficio sia alla Commissione che alle parti contraenti dell'IMO e ai rappresentanti dell'industria, poiché favorirà relazioni di lavoro più strette.

- gli obiettivi specifici fissati per il periodo di programmazione (in termini misurabili);

Aprire una rappresentanza della Commissione presso l'Organizzazione marittima internazionale e provvedere ai lavori di segreteria.

- le misure concrete da adottare per l'attuazione dell'azione;

Negoziati relativi alla possibilità di trovare una sistemazione per il rappresentante della Commissione presso l'IMO nella sede della delegazione della Commissione di Londra (spazio per uffici)

- le realizzazioni immediate

La finalità a lungo termine di un'adesione della Comunità all'IMO non si tradurrà in risultati immediati. Invece, i benefici di una rappresentanza permanente (vedi punto 5.1) saranno immediati.

- gli effetti/l'impatto attesi sulla realizzazione dell'obiettivo generale

I risultati dell'azione serviranno a risolvere il problema dell'attuale sottorappresentazione della Commissione presso l'IMO e forniranno un cospicuo valore aggiunto per il lavoro della Commissione a Bruxelles, riducendo la necessità di inviare continuamente missioni presso l'IMO

Devono essere fornite informazioni anche sulle modalità dell'intervento finanziario (tasso e forma dell'assistenza finanziaria richiesta)

L'apertura di una rappresentanza della Commissione presso l'IMO e la presenza di una segreteria postula l'assegnazione di risorse di bilancio che verranno coperte dalla parte A del bilancio delle CE.

5.3 Modalità d'attuazione

La rappresentanza della CE qui proposta richiede l'impiego di due funzionari (un funzionario di grado A ed un funzionario di grado C).

6. INCIDENZA FINANZIARIA

6.1 Incidenza finanziaria totale sulla parte B (per tutto il periodo di programmazione)

6.1.1 Intervento finanziario: Nulla

6.1.2 Assistenza tecnica e amministrativa (ATA), spese d'appoggio (SDA) e spese TI (stanziamenti d'impegno) : Nulla

6.2 Calcolo del costo per ciascuna delle misure previste nella parte B (per tutto il periodo di programmazione) Nulla

SI in milioni di euro (al terzo decimale)

>SPAZIO PER TABELLA<

7. INCIDENZA SUL PERSONALE E SULLE SPESE AMMINISTRATIVE

7.1 Incidenza sulle risorse umane

>SPAZIO PER TABELLA<

7.2 Incidenza finanziaria globale sulle risorse umane

>SPAZIO PER TABELLA<

Gli importi corrispondono alle spese totali per 12 mesi.

7.3 Altre spese di funzionamento derivanti dall'azione

>SPAZIO PER TABELLA<

Gli importi corrispondono alle spese totali dell'azione per 12 mesi.

La copertura per le risorse umane e amministrative necessarie per l'azione sarà assicurata mediante assegnazione erogata dalla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione.

I. Totale annuale (7.2 + 7.3): 197.270 EUR

II. Durata dell'azione: indeterminata

III. Costo totale dell'azione (I x II): n.a. //

8. CONTROLLO E VALUTAZIONE

8.1 Sistema di controllo

Non applicabile

8.2 Modalità e periodicità della valutazione

Non applicabile

9. MISURE ANTIFRODE

Non applicabile



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 5 April 2005

7330/05

MAR 40

COVER NOTE

from:	Secretary-General of the European Commission, signed by Ms Patricia BUGNOT, Director
date of receipt:	1.4.2005
to:	Mr Javier SOLANA, Secretary-General/High Representative
Subject:	Commission staff working document: – Procedural framework for the adoption of Community or common positions for IMO related issues and rules governing their expression in the IMO

Delegations will find attached Commission document SEC(2005) 449.

Encl.: SEC(2005) 449



COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Brussels, 01.04.2005
SEC(2005) 449

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT

**Procedural framework for the adoption of Community or common positions for IMO
related issues and rules governing their expression in the IMO**

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT

Procedural framework for the adoption of Community or common positions for IMO related issues and rules governing their expression in the IMO

1. Introduction
 - 1.1. At the time of the adoption of Council Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations, the Commission declared during the Council of 29 November 1993, that an external Community competence was created and that the detailed arrangements for exercising such competence will in due course be the subject of Commission proposals which will have to be approved by the Council. Besides, it was agreed that there will be proper, constructive co-ordination between all Member States and the Commission on matters subject to Community competence, in order to ensure that Community rules are complied with by all Member States in IMO discussions. Following this declaration a co-ordination process under the sole responsibility of the Commission, which worked quite satisfactorily, has been set up.
 - 1.2. However, in the light of the development of the Community competence areas with regard to IMO related issues and of the consequences of successive accessions, the Commission services are of the opinion that the effectiveness of the EU co-ordination process for IMO meetings could substantially be improved through a more formal involvement of the Member States in the framework of the Council bodies.
 - 1.3. In this context this Commission Staff Working Document seeks to define a procedural framework in relation to IMO related issues for the adoption within the Council bodies, on the one hand of Community positions and on the other hand of common positions for issues which are of high importance for the Community, without falling within Community competence (point 2). It also aims to formalise the rules governing the expression of these positions within IMO, which includes rules for written submissions to IMO bodies and for oral interventions in IMO meetings (point 3).
 - 1.4. In addition, this document provides an indicative list of issues covered by a Community competence (point 4) for which a Community position shall be adopted according to voting rules of the EC Treaty i.e. the qualified majority as far as Article 80.2 EC is concerned¹. Given the specificity of some of the subjects and the speed with which the Community positions must be established, the Commission proposes

¹ As ruled by the European Court of Justice back in 1971 (ERTA doctrine - Case 22/70 of 31.03.1971, Commission v. Council, ECR 1971, page 236) and confirmed in its Opinions 1/76 of 26.04.1977 (Draft Agreement establishing a European laying-up fund for inland waterway vessels, ECR 1977, page 741) and 1/94 of 15.11.1994 (Competence of the Community to conclude international agreements concerning services and the protection of intellectual property, ECR 1994, page I-5267), as far as issues covered by a Community competence are concerned, Member States are no longer free to express themselves on their own behalf, since the Community acquires implicitly an external competence on these issues.

an informal procedure through Commission's Staff Working Papers based on the duty of cooperation between the institutions and between the institutions and the Member States (Article 10 EC). However, the Commission will in appropriate circumstances have recourse to the formal procedures of making recommendations under Article 300, paragraph 1 or proposing positions under Article 300, paragraph 2 EC.

- 1.5. It provides also for a list of issues which have been identified by the Commission services as being of high importance for the Community but where there is yet no Community competence (issues of particular Community interest - point 5) for which a common position should be adopted by consensus of all Member States.
- 1.6. The agenda items on the IMO 2005 work programme of the forthcoming meetings of the Sub-Committees, which deserve consideration with a view to establishing a Community or common positions, are listed in this paper (point 6).
- 1.7. The deadlines imposed by the IMO for submission of documents for forthcoming meetings of MSC, MEPC and their subsidiary bodies in 2005 are recalled (point 7). The Member States, the Presidency and the Commission are invited to take due account of these deadlines.
- 1.8. The points for which an action is requested from the Council are listed under point 8 of this working document.
- 1.9. It is important to stress that this procedural framework and the co-ordination of actions within the IMO do not prejudice or interfere with the need for taking the necessary measures governing the relations with the IMO and the Community. In this context the Commission reiterates its view that the Community should become a contracting party to the IMO and to the relevant IMO Conventions, in order to adequately address issues covered by a Community competence and refers to its Recommendation to the Council².
2. Rules of procedure for the adoption of IMO related Community or common positions
 - 2.1. Community positions on issues covered by Community competence
 - 2.1.1. For the preparation of Community positions technical discussions may be held in relevant technical committees, such as the COSS³ or MARSEC⁴ Committees, or, when appropriate, in technical meetings of Member States' experts with the Commission.

² Recommendation from the Commission to the Council in order to authorise the Commission to open and conduct negotiations with the International Maritime Organization (IMO) on the conditions and arrangements for accession by the European Community (SEC(2002) 381 final of 9.04.2002).

³ Article 5.1 of Regulation (EC) N° 2009/2002 of the European Parliament and of the Council of 5 November 2002 establishing a Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships (COSS)

⁴ Articles 10.4 and 11 of Regulation (EC) N°725/2004 of the European Parliament and the Council of 32 March 2004 on enhancing ship and port facility security.

- 2.1.2. The Commission shall usually submit a staff working document to the Council including a proposed Community position⁵.
- 2.1.3. The Council shall adopt Community positions by qualified majority.
- 2.1.4. Community positions adopted by the Council will either be included in a written submission to IMO and/or voiced within the IMO following rules defined in point 3.
- 2.1.5. When necessary, the Presidency organises EU Co-ordination meetings on the spot. These meetings should allow a flexible response to new situations resulting from the negotiations. To this end Community positions shall be modified following the same decision making rules applied within the Council framework for their adoption.
- 2.1.6. If the Council does not adopt a Community position, the Member States shall abstain from expressing any view on matters falling under Community competence.
- 2.2. Common positions of the Member States on issues not covered by Community competence
 - 2.2.1. Member States shall strive to achieve a common position on issues of particular Community interest.
 - 2.2.2. To this end and when it has been deemed appropriate, the Commission, with the possible assistance of the Member States, shall submit a staff working document to the Council with relevant proposals for adoption of a common position.
 - 2.2.3. Common positions shall be adopted by the Member States meeting within the Council by consensus.
 - 2.2.4. Common positions will either be included in a written submission to IMO and/or voiced within IMO in accordance with the rules defined in point 3.
 - 2.2.5. When necessary, the Presidency organises EU Co-ordination meetings on the spot. These meetings should allow a flexible response of the Member States to new situations resulting from the negotiations. To this end common positions shall be modified by consensus.
- 3. Rules governing the expression of Community or common positions in the IMO

Member States and the Commission shall ensure that due consideration is given to the EU institutional specificity by the IMO Committees' Chairmen and by the IMO Secretariat.

 - 3.1. Community submissions to IMO containing Community positions
 - 3.1.1. Community positions shall be submitted "by the European Commission on behalf of the European Community". However, on a provisional basis, Community positions shall be submitted either "by the Member State exercising the Presidency on behalf

⁵ In appropriate circumstances and time permitting, the Commission shall endeavour to use the formal procedures of Article 300, paragraph 1, first subparagraph EC and Article 300, paragraph 2, second subparagraph EC, as much as possible.

of the Community” or “by the Member State exercising the Presidency, and by the other Member States⁶ as well as by the Commission”. In addition, a paragraph contained in the submission shall mention that the Member States have transferred their competence to the European Community on the concerned issues.

3.1.2. Member States shall not submit on their own behalf submissions to the IMO on issues of Community competence⁷.

3.1.3. The Community submissions shall be introduced by the Member State exercising the Presidency of the Council. It shall make it clear that the Community submission is submitted on behalf of the Community and supported by all EU Member States, although some of them might not be present at the meeting. Other Member States shall not intervene during the presentation of the submission.

3.1.4. In the subsequent debate, positions on issues addressed in Community submissions shall be voiced as described in point 3.3.

3.2. Common submissions to the IMO containing common positions

3.2.1. An EU common submission to IMO shall be submitted *“by the 25 Member States⁸ and the Commission.”*

3.2.2. Member States shall refrain from submitting on their own behalf submissions to the IMO, on issues of particular Community interest for which there is already a common position.

3.2.3. The common submissions shall be introduced by Member State exercising the Presidency of the Council. It shall make it clear that the common submission is presented by all EU Member States, although some of them might not be present at the meeting. Other Member States shall not intervene during the presentation of the submission.

3.2.4. In the subsequent debate, positions on issues addressed in common submissions shall be voiced as described in point 3.3.

3.3. Voicing of Community positions or common positions in the IMO

3.3.1. The Presidency shall voice Community or common positions in the IMO on behalf of Member States present at the meeting. It is the responsibility of the Presidency to verify the number of EU delegations present in order to be able to inform the concerned IMO body if necessary.

3.3.2. All Community or common positions adopted by or within the Council shall be defended and respected by all Member States within the IMO framework at all levels (plenary, working groups, expert groups, informal groups, etc.). The Commission acts in the same way.

⁶ List of the other Member States

⁷ This obviously does not prevent the Member States from leading, chairing or taking part in drafting or correspondence groups on matters covered by Community competence as long as their report to relevant IMO bodies is not made of their own behalf but on the behalf of the specific group.

⁸ List of all 25 Member States

- 3.3.3. It is the responsibility of Member States to inform their representatives at the IMO in due time on the content of adopted Community or common positions.
- 3.3.4. Member States may take the floor after the Presidency on an issue covered by a Community or common position but only to provide additional relevant information coherent with or reinforcing the proposal.
- 3.3.5. Nevertheless, in the subsequent debate, all Member States should actively intervene once the Community position has been voiced in order to achieve the goal/objective pursued by the Community position. To that effect, Member States and the Commission can agree on a strategy, in particular by determining in advance who will take the floor, when and in which order, depending the appropriateness of all 25 Member States intervening in order to achieve our goals.

4. Indicative list of IMO issues covered by a Community competence

The Commission departments have established an indicative list of areas/issues for which a Community position should, if the need arises, be adopted by the Council following the qualified majority rule.

4.1. Issues included in the MSC and MEPC agendas

4.1.1. Implementation of [mandatory] IMO instruments related to flag, coastal and port States obligations

Code and guidelines related to recognised organizations, port State control and coastal obligations other than SAR.

Legal base:

Council Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations, as amended.

Council Directive 95/21/EC, of 19 June 1995, on port State control of shipping, as amended.

Directive 2002/59/EC of the European Parliament and the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC.

4.1.2. Safe Management of ships

Amendments to Chapter IX of SOLAS and to the related IMO Resolutions

Legal base:

Regulation (EC) N° /2005 of the European Parliament and the Council of XXXX on the implementation of the International Safety Management Code (ISM Code)

4.1.3. Port State Control

Amendments to Regulation I/19 and XI/4 of SOLAS and to the related IMO Resolutions

Legal base:

Council Directive 95/21/EC, of 19 June 1995, on port State control of shipping, as amended.

4.2. Issues included in the MEPC agenda

4.2.1. Antifouling Systems

Amendments to the AFS Convention

Guidelines related to survey and certification and port State control

Legal base:

Regulation (EC) N° 782/2003 of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 on the prohibition of organotin compounds on ships.

4.2.2. Air Pollution (sulphur content of marine fuels)

Amendments to sulphur related regulations of Annex VI of MARPOL

Guidelines related to sulphur related requirements

Legal base:

Council Directive 1999/32/EC of 26 April 1999 relating to a reduction in the sulphur content of certain liquid fuels, as amended (2005)

4.2.3. Requirements for control of operational oil pollution

MARPOL Annex I Regulation on Heavy Grades of Oil - Regulation 13H

Implementation measures related to Regulations 9 to 13 of Annex I to MARPOL.

Amendments to Regulations 8A, 9 to 12 and 13 F and G3 of Annex I to MARPOL (port State control, control of discharge, reception facilities, single/double hull requirements and CAS)

Legal base:

Council Directive 95/21/EC, of 19 June 1995, on port State control of shipping, as amended.

Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues, amended.

Directive of the European Parliament and of the Council on ship-source pollution and on the introduction of sanctions, including criminal sanctions, for pollution offences (2005)

4.2.4. Requirements for control of pollution by noxious Liquid Substances in bulk

Implementation measures related to Regulations 5 to 7 and 15 of Annex II to MARPOL

Amendments to Regulations 5 to 7 and 15 of Annex II to MARPOL (control of discharge, reception facilities, port State control,

Legal base:

Council Directive 95/21/EC, of 19 June 1995, on port State control of shipping, as amended.

Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues, amended.

Directive of the European Parliament and of the Council on ship-source pollution and on the introduction of sanctions, including criminal sanctions, for pollution offences (2005)

4.2.5 **Requirements for the prevention of pollution by sewage of ships**

Amendments to Regulation 10 of Annex IV to MARPOL (reception facilities),

Implementation measures related to Regulation 10 of Annex IV to MARPOL.

Legal base:

Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues, amended.

4.2.6 Requirements for the prevention of pollution by garbage from ships

Amendments to Regulations 7 and 8 of Annex V to MARPOL (reception facilities, port State control)

Implementation measures related to Regulations 7 and 8 of Annex V to MARPOL.

Legal base:

Council Directive 95/21/EC, of 19 June 1995, on port State control of shipping, as amended.

Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues, amended.

4.3. Issues included in the MSC agenda

4.3.1. Recognized organizations

Amendments to Regulation I/6 and XI-1 of SOLAS and the related IMO Resolutions

Legal base:

Council Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations as amended

4.3.2. Maritime security

Amendments to Chapter XI-2 of SOLAS incl. ISPS Code

Guidelines related to Chapter XI-2 of SOLAS

Legal base:

Regulation (EC) N° 725/2004 of the European Parliament and the Council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security

4.3.3. Safety of navigation

IMO Code for the investigation of marine casualties

Council Directive 1999/35/EC of 29 April 1999 on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high-speed passenger craft services.

Directive 2002/59/EC of the European Parliament and the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC.

IMO Guidelines for places of refuge

Issues related to Regulations V/10 to 12 of Chapter of SOLAS (routeing, reporting and VTS), including the relevant IMO Resolutions

Issues related to the carriage of AIS

Issues related to the carriage of VDR

Issues related to, the notification of dangerous or polluting goods carried on board of ships

Legal base:

Directive 2002/59/EC of the European Parliament and the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC.

4.3.4. Safety of ro-ro passenger ships

Amendments to Regulations II-1/B/8 and 8-1 to 3 of the SOLAS Convention

Amendments to the Stockholm agreement

Legal base:

Directive 2003/25/EC of the European Parliament and of the Council of 14 April 2003 on specific stability requirements for ro-ro passenger ships

4.3.5. Registration of passengers

Amendments to Regulation III-27 of SOLAS

Legal base:

Council Directive 98/41/EC, of 18 June 1998 on the registration of persons on board passenger ships as amended

4.3.6. Safety of fishing vessels

Amendments to the Torremolinos Protocol and related resolutions

Legal base:

Council Directive 97/70/EC, of 11 December 1997 setting up a harmonised safety regime for fishing vessels of 24 metres in length and over as amended.

4.3.7. Safe loading and unloading of bulk carriers

Amendments to the BLU Code

Legal base:

Directive 2001/96/EC of the European Parliament and the Council of 4 December 2001 establishing harmonised requirements and procedures for the safe loading and unloading of bulk carriers as amended

4.3.8. Training, certification and watchkeeping

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended

Unlawful practices associated with certificates of competency;

Education and training requirements for fatigue prevention, as well as the application of Regulation VIII/1 (Fitness for duty) and the relevant IMO Resolutions;

Demonstration of competence for emergency, occupational safety, medical care and survival functions (chapter VI);

Revalidation procedures for GMDSS operator's certificate holders.

Legal base:

Directive 2001/25/EC of the European Parliament and of the Council of 4 April 2001 on the minimum level of training of seafarers, as amended

4.4. Issues included in the FAL agenda

Formalities connected with the arrival, stay and departure of ships

- Implementation of the standardized IMO Model FAL Form (1-7)

Legal base:

Directive 2002/6/EC of the European Parliament and of the Council of 18 February 2002 on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States of the Community (Text with EEA relevance)

5. Indicative list of issues of particular Community interest

The Commission departments made a first attempt for identifying the areas/issues of important Community interest for which, if so decided by the Council, an EU common position could be envisaged in the future.

This list is indicative and Member States are invited to also identify issues for which it is worthwhile to consider reaching consensus for adoption of common positions within the Council framework.

- 5.1. Issues related to the MSC and MEPC agendas
 - 5.1.1. IMO Audit scheme
 - 5.1.2. Goal based standards
 - 5.1.3. Recycling of ships
- 5.2. Issues of particular Community interest on the MEPC agenda
 - 5.2.1. **Revision of Annex II of MARPOL** (with the exception of issues already mentioned under point 2)
 - 5.2.2. Rules with regard to special areas and PSSAs
 - 5.2.3. Implementation Ballast Water Exchange and Management requirements
 - 5.2.4. Implementation of the OPRC Convention and the OPRC-HNS Protocol
- 5.3. Issues of particular Community interest on the MSC agenda
 - 5.3.1. **Revision of Annex II of MARPOL** (with the exception of issues already mentioned under point 2)
 - 5.3.2. Safety of navigation
 - Issues related to LRIT
 - Issues related to global satellite systems (of Galileo interest)
 - 5.3.3. Safety of passenger ships⁹
 - Amendments to Chapters II-1, II-2 and III of SOLAS related to passenger ships
 - Survey guidelines under the harmonised system of survey and certification (IMO Resolution A.746 (18))
 - International Codes for safety of high-speed craft
 - Code of Safety for Dynamically Supported Craft (DSC Code)
 - Code on intact stability for all types of ships covered by IMO instruments
 - 5.3.4. Safety of ro-ro passenger ferries and high-speed passenger craft¹⁰

⁹ Council Directive 98/18/EC of 17 March 1998 on safety rules and standards for passenger ships is only applicable to passenger ships sailing on domestic voyages. However the EU regime for these ships follows closely the SOLAS rules.

Survey guidelines under the harmonised system of survey and certification (IMO Resolution A.746 (18))

International Codes for safety of high-speed craft

Guidelines for voyage planning (IMO Resolution A.893 (20))

Navigational guidance and information scheme for ro-ro ferry operations (IMO Resolution A.795 (19))

Survey and inspections of ro-ro passenger ships (IMO Resolution A.794 (19))

Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies (IMO Resolution A.852 (20))

5.4. Issues of particular Community interest on the Legal Committee agenda

5.4.1. Review of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988, and its Protocol of 1988 relating to Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (SUA Convention and Protocol)

5.4.2. Provision of financial security

Follow-up on resolutions adopted by the International Conference on the Revision of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974

5.4.3. Fair treatment of seafarers

Report on the first session of the Joint IMO/ILO *Ad Hoc* Expert Working Group on Fair Treatment of Seafarers (17 to 19 January 2005)

5.4.4. Places of refuge

5.5. Issues of particular Community interest related to the IOPC Fund

5.5.1. 1992 Fund third intersessional Working Group "Review of the international compensation regime"

6. Agenda items listed on the IMO Sub-Committees' work programme 2005 for which Community positions could be considered¹¹

6.1. Items related to DE 48

6.1.1. Protection of fuel tanks

¹⁰ Council Directive of 29 April 1999 on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high-speed craft services. Articles of this Directive explicitly refer to basic IMO resolutions.

¹¹ The Commission services will try to identify at the beginning of each calendar year the items of particular Community interest for which a common position could be envisaged.

- 6.1.2. Performance standards for protective coatings
- 6.1.3. Amendments to the Guidelines for ships operating in Arctic ice-covered waters
- 6.2. Items related to the FSI 13
 - 6.2.1. Mandatory reports under MARPOL 73/78
 - 6.2.2. Review of reporting requirements for reception facilities
 - 6.2.3. Regional co-operation on port State control
 - 6.2.4. Reporting procedures on port State control detentions and analysis and evaluation reports
 - 6.2.5. PSC on seafarers' working hours
 - 6.2.6. Casualty statistics and investigations
 - 6.2.7. Consideration of IACS unified interpretations
 - 6.2.8. Review of the Code for the investigation of marine casualties and incidents
- 6.3. Items related to BLG 9
 - 6.3.1. Development of standards regarding rate of discharge for sewage
 - 6.3.2. Environmental and safety aspects of alternative tanker designs under MARPOL 73/78 regulation I/13F
 - 6.3.3. Clarification of the definition of fuel oil in the revised MARPOL Annex I 2005
 - 6.3.4. Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs
- 6.4. Items related to NAV 51
 - 6.4.1. Routing of ships, ship reporting and related matters
 - 6.4.2. Revision of the performance standards for VDRs and S-VDRs 2006
- 6.5. Items related to SLF 48
 - 6.5.1. Safety of small fishing vessels
 - 6.5.2. Harmonization of damage stability provisions in other IMO instruments, including the 1993 Torremolinos Protocol.
- 6.6. Items related to DSC 10
 - 6.6.1. Reports on incidents involving dangerous goods or marine pollutants in packaged form on board ships or in port areas.

7. Deadlines imposed by the IMO for submission of documents for forthcoming meetings of MSC, MEPC and their subsidiary bodies in 2005

Body	Meeting dates	Deadline new work programme items	Deadline bulky docs and reports¹²	Deadline non-bulky docs¹³	Deadline comments on bulky docs, reports and new program items¹⁴
DE 48	21-25/2/2005	-	19/11/2004	17/12/2004	31/12/2004
FSI 13	7-11/3/2005	-	3/12/2004	31/12/2004	14/1/2005
BLG 9	4-8/4/2005	-	31/12/2004	28/1/2005	11/2/2005
MSC 80	11-20/5/2005	14/1/2005	4/2/2005	4/3/2005	18/3/2005
NAV 51	6-10/6/2005	-	4/3/2005	1/4/2005	15/4/2005
FAL 32	4/7/2005	11/2/2005	1/4/2005	29/4/2005	13/5/2005
MEPC 53	18-22/7/2005	25/2/2005	15/4/2005	13/5/2005	27/5/2005
SLF 48	12-16/9/2005	-	10/6/2005	15/7/2005	29/7/2005
DSC 10	26-30/9/2005	-	24/6/2005	29/7/2005	12/8/2005

¹² Documents (including information documents) containing more than 6 pages of text.

¹³ Documents (6 pages or less) commenting on documents containing proposals for new work programme items and on bulky documents, or on items already on the agenda.

¹⁴ Documents (4 pages or less) commenting on documents containing proposals for new work programme items and on bulky documents. These documents should start with a paragraph clearly indicating the document on which comments are made and stating that the document is submitted in accordance with the provisions of paragraph 4.10.5 of the Committees' Guidelines.

8. Action requested

8.1. The Council's TWP is invited to agree on:

- **the proposed rules of procedure related to the Community and common submissions to IMO (point 2)**
- **the proposed rules governing the expression of Community or common positions in IMO (point 3)**

8.2. The Council TWP is invited to take note of:

- **the indicative list of IMO issues covered by a Community competence or of particular Community interest (points 4 and 5)**
- **the agenda items listed on the IMO Sub-Committees' work programme 2005 for which Community positions could be considered (point 6)**
- **the deadlines imposed by the IMO for submission of documents for forthcoming meetings of MSC, MEPC (point 7) and their subsidiary bodies in 2005**
- **and to liaise on time with the Presidency and the Commission for initiating EU driven submissions, when appropriate.**



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 3 June 2005

9676/05

MAR 89

NOTE

from:	the Secretariat
to:	the Shipping Working Party
No. prev. doc:	7330/05 MAR 40
Subject:	Procedural framework for the adoption of Community or common positions for IMO related issues and rules governing their expression in the IMO – Presidency suggestion

The Shipping Working Party examined the Commission staff working paper on the issue mentioned in subject during its meetings on 13 and 28 April 2005, as well as 3 and 17 May.

The Presidency took note of all the remarks made and established on that basis a draft suggestion to provide practical guidance for the adoption and expression of Community, common or coordinated positions in the IMO, which is presented in Annex. It is to be noted that this document is aimed at giving guidelines which can always be superseded by an agreement (under the same voting rules as the topic concerned) at the EU on the spot coordination meeting in order to adapt to the evolution of the negotiations on the spot and that it could also be subject to revision if and when necessary in the light of further experience.

DRAFT**Internal arrangements providing guidance for the adoption and expression
of Community, common or coordinated positions
in the IMO**

Without prejudice to the debate on the Commission recommendation concerning the accession by the European Community to the International Maritime Organisation (IMO) ¹, it has been deemed useful to elaborate some practical guidance for the adoption and expression of Community, common or coordinated positions in the IMO, in order to further improve the influence of the Member States and of the Community in this forum with the general aim of better contributing to maritime safety, security and the protection of the marine environment and of promoting quality shipping : *"safer ships on cleaner seas"*.

Every effort should be made to keep and develop ongoing collaboration with third countries in order to achieve the above mentioned general aim in this international forum.

The present document is an informal guide intended to serve as a practical tool. It is aimed at giving guidelines which can always be superseded by an agreement, under the same voting rules as the topic concerned, at the EU on the spot coordination meeting in order to adapt to the evolution of the deliberations on the spot. It could also be reviewed, if and when necessary, in the light of further experience.

Nothing in these arrangements derogates from the rules of the Treaty nor from the case law of the Court of Justice.

¹ Recommendation from the Commission to the Council in order to authorise the Commission to open and conduct negotiations with the International Maritime Organisation (IMO) on the conditions and arrangements for accession by the European Community - Doc. 7826/02 AVIATION 68 MAR 52 RELEX 218 of 11 April 2002.

1. WORKING DEFINITIONS FOR THE PURPOSE OF THESE ARRANGEMENTS

1.1. Community positions

A Community position is a position defined by the Council on the basis of a proposal by the Commission on an issue of exclusive Community competence dealt with in the IMO framework.

The Council² will adopt Community positions using the same voting rules as for the Community internal legislation on the matter.

1.2. Common positions of the Community and its Member States

A common position of the Community and its Member States (hereunder referred to as "common position") is a position defined by common agreement within the Council on an issue of mixed Community and Member States competence dealt with in the IMO framework.

1.3. Co-ordinated positions of the Member States of the Community

A co-ordinated position of the Member States of the Community (hereunder referred to as "co-ordinated position") is a position defined by common agreement among Member States of the Community on an issue of exclusive Member States competence dealt with in the IMO framework.

1.4. Common approaches

Where a proposal for Community legislation is on the table of the Council and where the Council deems it preferable to have a first or parallel solution in the IMO framework, the Member States of the Community and the Commission where relevant can develop a common approach. This is a particular case of common or co-ordinated position defined by common agreement within the Council. It will most probably be adopted at Council ministerial level due to its high political importance.

² When the term "Council" is used it should be understood as meaning the Council of Ministers self or one of its instances.

1.5. Joint submission

A joint submission is a submission reflecting any of the above-mentioned positions, with or without co-sponsorship by third countries.

1.6. Presidency

The word "Presidency" should here be seen as the representative of the Member State holding the Presidency of the Council at the time the (Sub-)Committee concerned meets or of any other Member State to which it has delegated its responsibilities for that particular meeting.

2. TIMETABLE

Member States and the Commission reaffirm their opinion that proper, constructive and timely coordination between all Member States and the Commission (as well as with Norway and Iceland whenever possible) on issues debated in the IMO framework is useful for reaching the policy objectives of the Community and its Member States in that forum.

2.1. Preliminary phase

The Council's General Secretariat (hereunder referred to as "Secretariat") will, on a yearly basis and relying on information available from the IMO Secretariat, issue an overview of IMO Committees and Sub-Committees meetings for the coming year and indicate the respective deadlines for the various actions and tasks.

2.2. Early warning

The Commission services will, at the latest 20 weeks before the meeting of a particular Committee or Sub-Committee, communicate to the Secretariat³ the draft agenda of the meeting identifying for each agenda item :

- Which type of competence is, according to them, related to the issue treated;

³ The Secretariat will ensure an adequate flow of information among all concerned in particular by relaying any contribution to those concerned, on the basis of a list of relevant persons to be communicated and regularly updated by delegations and the Commission. In the absence of the Secretariat at a meeting, the Commission / Presidency will inform it of the coordination process.

- Whether they consider that a joint submission would be useful on this item.

The Secretariat will communicate this to the Shipping Working Party for agreement. This can be done by using an informal written procedure.

In the two following weeks, Member States will inform the Secretariat if they consider important that a joint submission be made on issues of Community or mixed competence. In order to optimise in the course of the coordination process the strategic approach during IMO deliberation, Member States are invited to communicate also any submission they contemplate making or have already made on issues of exclusive Member State competence.

2.3. Preparation of a submission

If a joint submission has been suggested, the Commission services will communicate to the Secretariat a proposal for said joint submission:

- at the latest 18 weeks before the meeting of a particular (Sub-)Committee if the submission should be considered as a "bulky paper" ⁴;
- at the latest 13 weeks before the meeting if the submission should be considered as a "non-bulky paper";
- at the latest 10 weeks before the meeting if the submission can be considered as a document commenting a paper already on the (Sub-)Committee's table.

Similarly, Member States will communicate to the Secretariat any draft submission they are contemplating within the same time schedules as those mentioned above for the Commission.

⁴ The definitions of "bulky" and "non-bulky" documents and of documents commenting on others are those used within the IMO, see a.o. MSC/Circ.1099 - MEPC/Circ.405 dated 2 September 2003 on the "guidelines on the organisation and method of work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and their subsidiary bodies, as amended" or any revision thereof.

The Presidency will make sure that the appropriate tool is used to enable sufficient co-ordination prior to the eventual submission to the IMO within the time limits of said organisation. This can be an exchange of e-mails, an ad-hoc meeting of experts, a meeting of a relevant Commission technical committee or a meeting of the Shipping Working Party.

2.4. Preparation of the IMO (Sub-)Committee meeting and definition of Community / common / co-ordinated positions / common approaches

The Presidency will make sure that the appropriate tool is used to enable sufficient coordination for the preparation of the IMO (Sub-)Committee.

Technical discussions may be held in relevant existing technical meetings, such as the COSS or MARSEC Committees or, where appropriate, in technical meetings of Member States' experts convened by the Commission.

A meeting of experts [*alternative : a "working party on shipping / IMO matters" could be established by COREPER*] will usually be convened [by the Presidency / by the Commission] to prepare the meeting of the (Sub-)Committee.

Co-ordination by an exchange of e-mails could possibly be seen as sufficient.

During the coordination process Member States and the Commission will make every efforts to reach Community, common or co-ordinated positions and agree on a general negotiating strategy (including if relevant fallback positions) with a view to achieving the policy objectives of the Community and its Member States. Should this prove not to be possible on a specific subject, the subject could be submitted to the Shipping Working Party and, if needed, to COREPER and Council for a decision.

In respect of Community and common positions the Commission will communicate the relevant official Commission document sufficiently in advance, preferably three weeks before the IMO deadline, to allow for a meeting of the Shipping Working Party, as well as possibly COREPER and Council, within the time limits prescribed by IMO deadlines.

2.5. On the spot coordination

The Secretariat will invite the representatives of the Member States and the Commission to the on the spot coordination process during the meetings in London, on the basis of the Presidency's decision for a first coordination meeting.

Further coordination may be convened on the spot depending on the evolution of the work.

These on the spot coordination meetings are particularly aimed at enabling a flexible response of the Member States and the Commission to new situations resulting from the deliberations. To this end and when necessary Community, common and co-ordinated positions, including common approaches, will be modified following the same decision making rules applied when initially defining the position.

3. PROCEDURE FOR COMMUNITY POSITIONS

3.1. General principle

For items identified as falling under exclusive Community competence, a Community position is developed in conformity with Article 300.1/TEC (i.e. by qualified majority unless article 300.2, first subparagraph, last sentence is applicable).

Considering the structure of the IMO, the position of the Community is communicated/presented for the time being by the Presidency and not the Commission as would be the case in strict application of Article 300.1/TEC.

3.2. Adoption of a Community position

The Commission, with the possible assistance of Member States, will usually submit a staff working document to the Council including a proposed Community position.

If an issue of Community competence is considered important by a Member State and the Commission did not identify it, the Member State can raise it and it has to be examined during the coordination process.

For time and practicability reasons a Community position can be considered adopted without formal blessing by the Council if one of its lower instances reaches agreement.

If the subject has already been debated in a technical meeting, for instance a COSS or MARSEC Committee meeting, and that an agreement had been found at that level a simple endorsement of the Community position by the Council instances can be considered sufficient, possibly using an informal written procedure at the level of the Shipping Working Party.

Community positions will either be included in a written submission to the IMO (following the rules contained in point 3.3) and/or be voiced within the IMO (following the rules contained in point 3.4).

If the Council does not succeed in adopting a Community position, the representatives of the Member States and of the Commission will abstain from expressing any position on the matter concerned.

Member States will not introduce on their own behalf submissions containing positions on issues of exclusive Community competence. They may however provide information or factual comments preferably after having consulted the other Member States and the Commission in the course of the coordination process.

3.3. Submission of a document containing a Community position

The Community position will generally be submitted as a joint submission by the Presidency, using the following heading:

"submitted by [the Presidency] and by Austria, Belgium, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, the Netherlands, Malta, Poland, Portugal, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden and the United Kingdom ⁵, as well as by the European Commission."

The Member States and the Commission will endeavour to obtain from the IMO secretariat that submissions "by [the Presidency] on behalf of the European Community ⁶" be accepted.

⁵ This list of Member States will then include the 24 Member States of the Community with the exception of the Presidency.

⁶ Which include the following 25 Member States : Austria, Belgium, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, the Netherlands, Malta, Poland, Portugal, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden and the United Kingdom.

3.4. Presentation, support and defence of a Community position

The Community position will usually be presented by the Presidency. The Presidency will make clear that the Community submission is presented on behalf of the European Community and supported by all EU Member States, although some of them might not be present at the meeting.

Where appropriate and in particular when this has been agreed as a negotiating strategy, Member States and Commission representatives will actively avail themselves of the right to "support and/or develop" the Community position. This might include the submission of additional information material preliminarily submitted to and approved by the Council during the coordination process.

In this context the Presidency can request that a Community position is also presented, supported or developed by a representative of another Member State or of the Commission taking into account his/ her specific technical expertise

The role of the on the spot coordination is very important with regard to the definition and review of the negotiating strategy during IMO deliberations with a view to obtaining the best possible result.

4. PROCEDURE FOR COMMON POSITIONS

4.1. General principle

For issues of mixed Community and Member States competence, the Council will strive to achieve a unanimous common position.

Considering the structure of the IMO, the position of the Community is communicated/presented for the time being by the Presidency and not the Commission as would be the case in strict application of Article 300.1/TEC.

4.2. Adoption of a common position

The Commission, with the possible assistance of Member States, will usually submit a staff working document to the Council including a proposed common position. Member States should also bring forward any issue of mixed competence that they would like to raise with a view to reach a common position.

Common positions are adopted by the Council acting by common agreement. For time and practicability reasons a common position can be considered adopted without formal blessing by the Council if one of its lower instances reaches agreement.

Common positions adopted by the Council will either be included in a written submission to the IMO (following the rules contained in point 4.3) and/or be voiced within the IMO (following the rules contained in point 4.4). Member States and the Commission may use any other means to most effectively achieve an acceptable result.

If the Council does not succeed in adopting a common position, the representatives of the Member States retain their freedom to express their position on the matter concerned, in as far as it does not conflict with the Community acquis. Experience has however amply shown the benefits of acting jointly in the IMO in order to achieve the policy objectives of the Community and its Member States.

4.3. Submission of a document containing a common position

The common position will generally be submitted as a joint submission by the Presidency, using the following heading:

"submitted by [the Presidency] and by Austria, Belgium, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, the Netherlands, Malta, Poland, Portugal, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden and the United Kingdom ⁷, as well as by the European Commission."

The Presidency might also be replaced by another Member State showing particular interest and/or expertise in the matter concerned if this is generally agreeable.

4.4. Support and defence of a common position

The common position will generally be presented by the Presidency. If it is deemed appropriate and has been decided when defining the negotiating strategy, the Presidency will make clear that the common submission is presented on behalf of the EU Member States present.

⁷ This list of Member States includes the 24 Member States of the Community with the exception of the Presidency.

Where appropriate and in particular when this has been agreed as a negotiating strategy, Member States and Commission representatives will actively avail themselves of the right to "support and/or develop" the common position. This might include the submission of additional material preliminarily submitted to and approved by the Council during the coordination process.

In this context the Presidency can request that a common position is also presented, supported or developed by a representative of another Member State or of the Commission taking into account his/ her specific technical expertise

The role of the on the spot coordination is very important with regard to the definition and review of the negotiating strategy during the deliberation with a view to obtaining the best possible result.

5. PROCEDURE FOR CO-ORDINATED POSITIONS

5.1. General principle

For issues of exclusive Member States competence, Member States meeting within the Council ⁸ will endeavour achieving a unanimous co-ordinated position.

5.2. Adoption of a co-ordinated position

Any Member State or the Commission may bring forward an issue of exclusive Member States competence with the view to obtaining Member States' support.

Co-ordinated positions are adopted by common agreement by the Member States meeting within the Council.

Co-ordinated positions agreed by the Member States within the Council will either be included in a written submission to the IMO (following the rules contained in point 5.3) and/or be voiced within the IMO (following the rules contained in point 5.4). Any other way may be used in the IMO to ensure the most efficient result.

⁸ The terms "Member States meeting within the Council" refer to the fact that there is no Community competence and that the forum is consequently not the Council and its instances but Member States brought together within the Council and similar instances at a lower level.

The Commission will refrain from expressing any position on the matter concerned. It may however provide information or factual comments preferably after having consulted Member States in the course of the coordination process.

5.3. Submission of a document containing a co-ordinated position

The co-ordinated position will generally be submitted as a joint submission by the Presidency, using the following heading:

"submitted by [the Presidency] and by Austria, Belgium, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, the Netherlands, Malta, Poland, Portugal, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden and the United Kingdom ⁹."

The Presidency might also be replaced by another Member State showing particular interest and/or expertise in the matter concerned or by the Member State which has initially raised the question.

5.4. Support and defence of a co-ordinated position

The co-ordinated position can be presented by the Presidency. If it is deemed appropriate and has been decided when defining the negotiating strategy, the Presidency will make clear that the joint submission is presented on behalf of the EU Member States present.

The Presidency might also be replaced by another Member State showing particular interest and/or expertise in the matter concerned or by the Member State which has initially raised the question.

Where appropriate and in particular when this has been agreed as a negotiating strategy, Member States and Commission representatives will actively avail themselves of the right to "support and/or develop" the co-ordinated position. This might also include the submission of additional material preferably preliminarily communicated during the coordination process.

⁹ This list of Member States includes the 24 Member States of the Community with the exception of the Presidency.

The role of the on the spot coordination is very important with regard to the definition and review of the negotiating strategy during IMO deliberations with a view to obtaining the best possible result.

6. PROCEDURE FOR COMMON APPROACHES

6.1. General principle

Where a proposal for Community legislation is on the table of the Council, the Council could deem it preferable to have a first or parallel solution in the IMO framework. In this case it will adopt unanimously a common approach for negotiations in the IMO.

6.2. Adoption of a common approach

Common approaches are adopted by the Council acting by common agreement.

Procedural aspects are the same as those governing common or co-ordinated positions, depending on the type of competence involved.

7. MISCELLANEOUS

7.1. Collaboration with third countries

As the IMO is an international forum including 165 member countries all Member States and the Commission are encouraged to seek support from third countries whenever possible to achieve the best possible result. This could include seeking out opportunities for co-sponsorship of submissions as well as seeking support on the spot.

7.2. Working, drafting and correspondence groups

An active and direct participation of Member States' and Commission's experts is a highly important factor with a view to achieving the policy objectives of the Community and its Member States in the deliberations in the IMO. To this end, experts are, in particular, entitled to participate voluntarily and speak in good faith in the working, drafting and correspondence groups established in that framework with a view to reaching a result as close as possible to the Community, common or co-ordinated position preliminarily defined.
