



Bruxelles, 20 febbraio 2024
(OR. en)

6829/24

**Fascicolo interistituzionale:
2024/0040(NLE)**

**MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	20 febbraio 2024
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2024) 74 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 81 ^a sessione e in sede di comitato per la sicurezza marittima nella sua 108 ^a sessione in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), della convenzione per la gestione delle acque di zavorra, della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF), del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011), del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA), del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS) e del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2024) 74 final.

All.: COM(2024) 74 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 20.2.2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 81^a sessione e in sede di comitato per la sicurezza marittima nella sua 108^a sessione in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), della convenzione per la gestione delle acque di zavorra, della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF), del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011), del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA), del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS) e del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW)

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 81^a sessione (MEPC 81), che si terrà dal 18 al 22 marzo 2024, e in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 108^a sessione (MSC 108), che si svolgerà dal 15 al 24 maggio 2024.

In occasione della MEPC 81 è prevista l'adozione di modifiche degli atti seguenti:

- (1) articolo V del protocollo I della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL);
- (2) allegato VI della MARPOL e;
- (3) la convenzione per la gestione delle acque di zavorra.

In occasione della MSC 108 è prevista l'adozione di modifiche degli atti seguenti:

- (4) capitolo II-1, II-2 e V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974;
- (5) il codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF);
- (6) il codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011);
- (7) il codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA);
- (8) il codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS); e
- (9) la sezione A-VI/1 del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW).

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale

La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) istituisce tale organizzazione, il cui obiettivo è quello di offrire un forum per la cooperazione nel settore della regolamentazione e delle pratiche relative ad aspetti tecnici di ogni tipo riguardanti la navigazione commerciale internazionale. L'IMO mira inoltre a incoraggiare l'adozione generalizzata di norme il più possibile rigorose su temi quali la sicurezza marittima, l'efficienza della navigazione e la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino causato dalle navi, promuovendo nel contempo la parità di condizioni nel settore. Inoltre gestisce tutte le relative questioni amministrative e legali.

La convenzione è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

Tutti gli Stati membri sono parti di tale convenzione, mentre l'Unione non lo è.

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("MARPOL") del 1973, entrata in vigore il 2 ottobre 1983, e dell'allegato VI, entrato in vigore il 18 maggio 2005. L'Unione non è parte della convenzione MARPOL.

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ("SOLAS") del 1974, entrata in vigore il 25 maggio 1980. L'Unione non è parte della convenzione SOLAS.

2.2. L'Organizzazione marittima internazionale

L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino causato dalle navi. È l'autorità internazionale di normazione in materia di sicurezza e prestazioni ambientali nell'ambito della navigazione internazionale. La sua funzione principale è quella di istituire un contesto normativo per il settore della navigazione che sia equo ed efficace, adottato e attuato a livello universale.

Dell'IMO, cui possono aderire tutti gli Stati, fanno parte tutti gli Stati membri dell'UE. Nella fattispecie, le relazioni tra l'UE e l'IMO si basano su un accordo di cooperazione e collaborazione concluso nel 1974 tra l'Organizzazione consultiva intergovernativa della navigazione marittima (IMCO) e la Commissione delle Comunità europee.

Il comitato per la sicurezza marittima (MSC) dell'IMO, che è composto da tutti i membri dell'IMO, si riunisce almeno una volta all'anno. Si occupa di tutte le questioni rientranti nell'ambito di attività dell'IMO che riguardano gli ausili alla navigazione, la costruzione e l'armamento delle navi, la sicurezza degli equipaggi, le norme di prevenzione delle collisioni, la gestione dei carichi pericolosi, le procedure e i requisiti per la sicurezza marittima, i dati idrografici, i giornali di bordo e i registri di navigazione, le inchieste sui sinistri marittimi, il soccorso e il salvataggio e ogni altra questione che incida direttamente sulla sicurezza marittima.

Anche il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO è composto da tutti i membri dell'IMO e si riunisce almeno una volta all'anno. Si occupa delle questioni ambientali che rientrano nell'ambito di attività dell'IMO e che riguardano il controllo e la prevenzione dell'inquinamento causato da navi contemplato dalla convenzione MARPOL, incluso quello provocato dal petrolio, dai prodotti chimici trasportati alla rinfusa, dagli scarichi di acque reflue, dai rifiuti e dalle emissioni prodotte dalle navi, compresi gli inquinanti atmosferici e le emissioni di gas a effetto serra. Altre questioni affrontate riguardano la gestione delle acque di zavorra, i sistemi antivegetativi, il riciclaggio delle navi, la preparazione e l'intervento in caso di inquinamento e l'identificazione delle zone speciali e delle zone marine particolarmente sensibili.

Sia il comitato per la sicurezza marittima che il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO provvedono ai meccanismi necessari allo svolgimento delle funzioni loro assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o di qualsiasi compito appartenente al suddetto ambito che possa essere loro attribuito da un altro strumento internazionale o ai sensi dello stesso e che l'IMO ha accettato. Le decisioni del comitato per la

sicurezza marittima e del comitato per la protezione dell'ambiente marino e dei relativi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei membri.

2.3. Gli atti previsti del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO

Il comitato per la protezione dell'ambiente marino, nella sua 81^a sessione che si svolgerà dal 18 al 22 marzo 2024, è chiamato ad adottare modifiche dell'articolo V del protocollo I della MARPOL, dell'allegato VI della MARPOL e della convenzione per la gestione delle acque di zavorra.

La finalità delle modifiche previste dell'articolo V del protocollo I della MARPOL è di rivedere le procedure di segnalazione delle perdite di container al fine di evitare doppie segnalazioni.

La finalità delle modifiche previste dell'allegato VI della MARPOL sui combustibili a basso punto di infiammabilità e su altre questioni relative all'olio combustibile è di risolvere la questione dell'obbligo di prova e inclusione di informazioni relative al punto di infiammabilità sulla bolla di consegna del combustibile (*Bunker Delivery Note – BDN*) per i combustibili a basso punto di infiammabilità, il quale era incompatibile con le recenti modifiche del capitolo II-2 della SOLAS adottate in occasione della MSC 106. Riguardo alle modifiche dell'accessibilità dei dati nella banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e riguardo all'inclusione di dati sull'attività di trasporto e del maggiore livello di granularità nell'IMO DCS, la finalità è di ottimizzare l'utilizzo del DCS a beneficio dell'elaborazione delle politiche sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo.

La finalità delle modifiche previste della convenzione per la gestione delle acque di zavorra è di promuovere l'utilizzo dei registri elettronici previsti dalla convenzione.

2.4. Gli atti previsti del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO

Il comitato per la sicurezza marittima, nella sua 108^a sessione che si terrà dal 15 al 24 maggio 2024, è chiamato ad adottare modifiche dei capitoli II-1, II-2 e V della SOLAS, del codice IGF, del codice ESP 2011, del codice LSA, del codice FSS e della sezione A-VI/1 del codice STCW.

La finalità delle modifiche previste ai capitoli II-1, II-2 e V della SOLAS del 1974 è, rispettivamente, di garantire il rimorchio sicuro delle navi, di migliorare la sicurezza contro gli incendi delle navi da passeggeri, di includere navi ro-ro da passeggeri e di semplificare il trattamento delle segnalazioni delle perdite di container.

La finalità delle modifiche previste del codice IGF è di migliorare la sicurezza delle navi, incluse le navi da passeggeri, che utilizzano gas naturale come combustibile.

La finalità delle modifiche previste del codice ESP 2011 è di chiarire le procedure di approvazione e di certificazione di un'impresa che effettua misurazioni di spessore delle strutture dello scafo.

La finalità delle modifiche previste del codice LSA è di promuovere la sicurezza marittima rivedendo la velocità di abbassamento dei mezzi di salvataggio e dei battelli di emergenza per navi da passeggeri, garantendo una prestazione in acqua adeguata dei giubbotti di salvataggio per la sicurezza della gente di mare e aumentando le norme di sicurezza dei sistemi a singolo tirante e a gancio con ganci di rilascio sotto carico.

La finalità delle modifiche previste del codice FSS è di migliorare la sicurezza contro gli incendi delle navi da passeggeri e, in particolare, delle navi ro-ro da passeggeri.

La finalità delle modifiche previste della sezione A-VI/1 del codice STCW è di garantire un luogo di lavoro sicuro per la gente di mare.

3. POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE IN SEDE DI COMITATO PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARINO IN OCCASIONE DELLA SUA 81^A SESSIONE

3.1. Modifiche dell'articolo V del protocollo I della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL)

La MSC 103 aveva convenuto di inserire nel programma post-biennale un'iniziativa sullo sviluppo di misure riguardanti il rilevamento e la segnalazione obbligatoria dei container persi in mare, che possono migliorare il posizionamento, la localizzazione e il recupero di tali container, con due sessioni necessarie per completare il punto, assegnando il sottocomitato per il trasporto di carichi e contenitori (CCC) come l'organo di coordinamento.

La CCC 8 ha convenuto di istituire un gruppo di lavoro sullo sviluppo di misure riguardanti il rilevamento e la segnalazione obbligatoria dei container persi in mare e lo ha incaricato, tenendo conto delle osservazioni presentate e delle decisioni prese in plenaria, di preparare, tra l'altro, progetti di modifica dell'articolo V del protocollo I della convenzione MARPOL, in base a una presentazione dell'UE (CCC 8/11/1).

Esaminata la relazione del gruppo di lavoro, la CCC 8 ha approvato i progetti di modifica dell'articolo V del protocollo I della Convenzione MARPOL, in vista dell'adozione concomitante da parte del MEPC.

La posizione dell'Unione è stata quella di sostenere attivamente tali modifiche perché erano state incluse in una presentazione dell'UE (CC 8/11/1 (Australia et al.)).

La MEPC 80 ha approvato i progetti di modifica dell'articolo V del protocollo I della MARPOL, rilevato che la MSC 107 aveva approvato i relativi progetti di modifica del capitolo V della SOLAS, in vista dell'adozione in occasione della MEPC 81.

La posizione dell'Unione è stata quella di sostenere attivamente i progetti di modifica previa approvazione dei progetti correlati di modifica del capitolo V della SOLAS da parte della MSC 107.

L'Unione dovrebbe pertanto sostenere tali modifiche, perché è importante stabilire un unico sistema di segnalazione delle perdite di container, onde evitare obblighi di trasmissione duplicati e confusione, che comportano il rischio di non segnalare i container persi in mare.

3.2. Modifiche dell'allegato VI della MARPOL

Riguardo alle modifiche dell'allegato VI della MARPOL sui combustibili a basso punto di infiammabilità e su altre questioni relative all'olio combustibile:

la MEPC 79, avendo adottato modifiche dell'allegato VI della MARPOL mediante risoluzione MEPC.362(79) per aggiungere il punto di infiammabilità alle informazioni da includere nella bolla di consegna del combustibile (BDN), ha invitato gli Stati membri interessati e le organizzazioni internazionali a presentare proposte alla MEPC 80, con specifico riferimento

all'istituzione di un'esenzione per i combustibili a basso punto di infiammabilità nel regolamento 18.4 dell'allegato VI della MARPOL, per risolvere la questione prevista dall'iniziativa 3.7 (MEPC 79/15, paragrafo 3.37).

La MEPC 80, dopo aver preso in considerazione la relazione del gruppo di lavoro sull'inquinamento atmosferico e sull'efficienza energetica, ha approvato i progetti di modifica dei regolamenti 2, 14, 18 e dell'appendice I dell'allegato VI della MARPOL, in vista dell'adozione in occasione della MEPC 81.

La posizione dell'Unione è stata quella di rinviare la discussione delle modifiche al gruppo di lavoro sull'inquinamento atmosferico in modo da poter essere esaminate in maniera approfondita.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, in modo da risolvere la questione dell'obbligo di prova e inclusione delle informazioni relative al punto di infiammabilità sul BDN per i combustibili a basso punto di infiammabilità, il quale era incompatibile con le modifiche recenti del capitolo II-2 della SOLAS adottate in occasione della MSC 106.

Riguardo alle modifiche dell'allegato VI della MARPOL sull'accessibilità dei dati nella banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e sull'inclusione di dati sull'attività di trasporto e sul maggiore livello di granularità nell'IMO DCS:

in occasione della sua settantottesima sessione, la MEPC ha approvato un'area di lavoro dedicata alla revisione del sistema di rilevazione dei dati sul consumo di olio combustibile delle navi dell'IMO, invitando gli Stati membri interessati e le organizzazioni internazionali a presentare proposte concrete in occasione di una futura sessione dell'ISWG-GHG (documento MEPC 78/17, paragrafo 7.120).

In seguito a ciò, il gruppo di lavoro intersessione sui gas a effetto serra (*Intersessional Working Group on Greenhouse Gas Emissions – ISWG-GHG*), in occasione della sua 13^a sessione, aveva discusso una proposta presentata nel documento ISWG-GHG 13/7 (Austria et al.) per modificare l'IMO DCS, analizzando i possibili cambiamenti futuri del modulo di comunicazione dell'IMO GISIS, tra cui parametri di comunicazione supplementari e maggiore trasparenza.

La MEPC 79 ha notato un ampio sostegno alla proposta di includere dati sull'attività di trasporto, sull'eventuale utilizzo di tecnologie innovative e sul livello di granularità dei dati trasmessi e che, di conseguenza, l'ISWG-GHG 14 è stato incaricato di esaminare ulteriormente i progetti di modifica dell'appendice IX dell'allegato VI della MARPOL, usando l'allegato 1 del documento ISWG-GHG 13/7 come base, e i co-promotori del documento ISWG-GHG 13/7 sono stati invitati a consultare le delegazioni che avevano espresso preoccupazione sul lavoro a un'eventuale proposta rivista.

L'ISWG-GHG 14 ha preso nota delle diverse presentazioni e ha invitato la MEPC 80 a:

1. rilevare che c'è stato un ampio sostegno all'interno del gruppo per l'inclusione di dati sull'attività di trasporto e sul maggiore livello di granularità dei dati trasmessi nell'IMO DCS sul consumo di olio combustibile delle navi;
2. rilevare che sono state espresse preoccupazioni su varie questioni, come ad esempio l'im maturità e la tempistica delle modifiche proposte, la tendenza a complicare in maniera eccessiva il meccanismo del CII, l'accessibilità dei dati e la trasparenza, e che il gruppo non era in grado di decidere in merito; e

3. inoltrare le proposte stabilite nei documenti ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2, nonché la raccolta delle modifiche proposte di cui all'allegato 3 del documento MEPC 80/WP.6, al gruppo di lavoro sull'inquinamento atmosferico e sull'efficienza energetica, che doveva essere istituito durante la MEPC 80, per un'ulteriore considerazione in vista della finalizzazione, tenendo conto delle osservazioni presentate in occasione di tale sessione.

Il gruppo ha rilevato che tale problema non sarà riesaminato durante l'ISWG-GHG 15 e che qualsiasi documento ulteriore su tale questione dovrebbe essere presentato alla MEPC 80.

Durante la MEPC 80 il gruppo di lavoro sull'inquinamento atmosferico e sull'efficienza energetica è stato istituito per discutere diversi argomenti, incluse le modifiche proposte dell'allegato VI della MARPOL sulla revisione dell'IMO DCS sul consumo di olio combustibile delle navi, usando l'allegato 3 del documento MEPC 80/WP.6 come base, in vista della finalizzazione dei progetti di modifica dell'allegato VI della MARPOL in occasione di tale sessione.

La MEPC 80 ha approvato i progetti di modifica dell'allegato VI della MARPOL, in vista dell'adozione in occasione della MEPC 81.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, perché ottimizzano l'utilizzo del DCS a beneficio dell'elaborazione delle politiche sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo e sono un compromesso tra un accesso più ampio ai dati dell'IMO DCS e un controllo dello stesso da parte del Segretariato dell'IMO. Da una parte, società di consulenza analitica ed entità di ricerca sono autorizzate ad accedere ai dati del DCS previa approvazione del Segretariato dell'IMO e, dall'altra, esse danno la possibilità a qualsiasi compagnia di divulgare i dati del DCS delle loro navi al grande pubblico su base volontaria.

3.3. Modifiche della convenzione per la gestione delle acque di zavorra

Durante la MEPC 80 è stato istituito il gruppo di revisione delle acque di zavorra. È stato istituito, tra l'altro, per esaminare l'orientamento proposto per l'utilizzo dei registri elettronici previsti dalla convenzione per la gestione delle acque di zavorra (Convenzione BWM) contenuto nell'allegato del documento MEPC 79/4/10, e per consigliare il comitato di conseguenza e, a seconda dell'esito dell'esame di tale orientamento, per esaminare le conseguenti modifiche proposte della Convenzione BWM contenute nel documento MEPC 79/4/9 e consigliare il comitato di conseguenza.

Il gruppo di lavoro ha finalizzato il progetto di orientamento per l'utilizzo dei registri elettronici previsti dalla Convenzione BWM e ha invitato la MEPC 80 ad adottare il progetto di risoluzione della MEPC sull'orientamento per l'utilizzo dei registri elettronici previsti dalla Convenzione BWM. In combinato disposto con la finalizzazione del progetto di orientamento, il gruppo ha inoltre affrontato alcuni problemi sulle conseguenti modifiche proposte dei regolamenti A-1 e B-2 della convenzione, relativi ai registri elettronici esistenti, che potrebbero non essere allineati con l'orientamento, e alla verifica delle voci da parte del comandante.

In seguito a ciò, la MEPC 80 ha esaminato e ha approvato progetti di modifica dei regolamenti A-1 e B-2 della Convenzione BWM riguardanti l'utilizzo dei registri elettronici previsti dalla convenzione, in vista dell'adozione in occasione della MEPC 81.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, perché compiono un passo in avanti verso la digitalizzazione mantenendo i registri elettronici previsti dalla Convenzione BMW.

4. POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE IN SEDE DI COMITATO PER LA SICUREZZA MARITTIMA IN OCCASIONE DELLA SUA 108^A SESSIONE

4.1. Modifiche dei capitoli II-1, II-2 e V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974

Riguardo alle modifiche del capitolo II-1 della SOLAS del 1974:

la MSC 103 ha convenuto di affidare al sottocomitato per la progettazione e la costruzione delle navi (*Sub-Committee on Ship Design and Construction – SDC*) una nuova iniziativa sullo sviluppo di modifiche del regolamento II-1/3-4 della SOLAS per applicare i requisiti relativi all'equipaggiamento di rimorchio di emergenza di petroliere ad altri tipi di navi, da completarsi entro il 2023.

In occasione della SDC 8, l'Unione, insieme all'Australia, al Canada, al Marocco, alla Nuova Zelanda e al Vanuatu, ha presentato il documento SDC 8/12/1 a sostegno del presente punto dell'ordine del giorno proponendo di estendere l'ambito di applicazione del paragrafo 1 del regolamento II-1/3-4 della SOLAS (al momento applicabile solo a petroliere di portata lorda non inferiore a 20 000 tonnellate) a tutte le navi nuove diverse dalle petroliere di stazza lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate. D'altra parte, la Cina (SDC 8/12) ha proposto una modifica del regolamento II-1/3-4 della SOLAS applicabile a navi, diverse dalle petroliere, di stazza lorda superiore a 150 000 tonnellate.

Il presidente ha sottolineato che le due presentazioni previste nel presente punto dell'ordine del giorno erano troppo distanti. Pertanto, tenuto conto della mancanza di tempo, il modo migliore di procedere sarebbe quello di rinviare la discussione alla SDC 9.

La SDC 9 ha istituito il gruppo di esperti sull'applicazione dell'equipaggiamento di rimorchio di emergenza di petroliere ad altri tipi di navi e lo ha incaricato, tenendo conto delle osservazioni e delle decisioni prese in plenaria, di finalizzare i progetti di modifica del regolamento II-1/3-4 della SOLAS, in base al documento SDC 8/12/1. In seguito alla discussione e considerando che una vasta maggioranza ha espresso sostegno per la proposta nel documento SDC 8/12/1, il sottocomitato ha approvato un valore limite di stazza lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate per le navi nuove che richiedono mezzi di rimorchio di emergenza. Il sottocomitato ha invitato la MSC 107 ad approvare i progetti di modifica del regolamento II-1/3-4 della SOLAS in vista della successiva adozione (SDC 9/16, allegato 9).

La posizione dell'Unione è stata quella di sostenere le modifiche proposte dall'Unione nel regolamento II-1/3-4 della SOLAS per estendere l'ambito di applicazione del paragrafo 1 del regolamento II-1/3-4 della SOLAS (al momento applicabile solo a petroliere di portata lorda non inferiore a 20 000 tonnellate) a tutte le navi nuove diverse dalle petroliere di stazza lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate.

La MSC 107 ha approvato i progetti di modifica del regolamento II-1/3-4 della SOLAS relativi a nuovi requisiti per tutte le navi nuove diverse dalle petroliere di stazza lorda non inferiore a 20 000 tonnellate che devono essere dotate di mezzi di rimorchio di emergenza, in vista dell'adozione in occasione della MSC 108.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche in modo da migliorare la sicurezza in maniera sostanziale e da assicurare che tutte le navi nuove diverse dalle petroliere, in particolare le navi da passeggeri, di stazza lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate, possano essere rimorchiate in maniera sicura in caso di emergenza.

Riguardo alle modifiche del capitolo II-2 della SOLAS del 1974 concernenti la sicurezza contro gli incendi, in particolare sulle navi da passeggeri, e più specificatamente:

prevenzione di incendi ed esplosioni - regolamento 4:

la MSC 105 ha approvato, e la MSC 106 ha adottato, progetti di modifica del capitolo II-2 della SOLAS in relazione a quanto segue: i fornitori di combustibili liquidi che non hanno soddisfatto i requisiti relativi al punto di infiammabilità; i provvedimenti nei confronti dei fornitori di combustibili liquidi che hanno fornito combustibili liquidi non conformi ai requisiti minimi relativi al punto di infiammabilità; e la documentazione inerente al punto di infiammabilità dello specifico lotto di combustibile al momento del bunkeraggio.

La MSC 105 ha altresì approvato il piano d'azione aggiornato e l'istituzione del gruppo di corrispondenza sullo sviluppo di ulteriori misure volte a migliorare la sicurezza delle navi in relazione all'utilizzo di olio combustibile, da presentare mediante relazione alla MSC 107, per continuare lo sviluppo di progetti di linee guida per le navi al fine di affrontare situazioni in cui mostrano esiti di prova indicativi che suggeriscono che l'olio combustibile fornito può non essere conforme ai requisiti relativi al punto di infiammabilità.

Il gruppo di corrispondenza ha convenuto di continuare lo sviluppo di un requisito generale della SOLAS, secondo il quale l'olio combustibile non deve mettere a repentaglio la sicurezza della nave, simile al regolamento 18.3.1.1.3 dell'allegato VI della MARPOL, in base all'allegato 3 nell'MSC 107/6. Il gruppo ha altresì discusso delle preoccupazioni espresse in plenaria sul riferimento "dannoso per il personale". Rilevato che il termine "dannoso per il personale" è stato usato nell'allegato VI della MARPOL, il gruppo ha convenuto di usare lo stesso termine nei progetti di modifica della SOLAS. Infine, il gruppo ha approvato il progetto del nuovo regolamento II-2/4.2.1.9 della SOLAS, di cui all'allegato 3 nel MSC 107/WP.10, per l'approvazione da parte del comitato e la successiva adozione.

La MSC 107 ha approvato i progetti di modifica del regolamento II-2/4 della SOLAS relativi ai parametri di olio combustibile diversi dal punto di infiammabilità, in vista dell'adozione in occasione della MSC 108.

La posizione dell'Unione in sede di MSC 107 è stata quella di continuare a discutere del lavoro in un gruppo di lavoro, dal momento che il gruppo di corrispondenza non lo aveva finalizzato.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche perché miglioreranno la sicurezza dell'utilizzo dell'olio combustibile, in particolare sulle navi da passeggeri.

Estinzione degli incendi e requisiti speciali - Regolamenti 7, 9, 20 e 23:

la MSC 97 ha approvato la nuova iniziativa proposta dall'UE concernente gli incendi sui ponti ro-ro delle navi da passeggeri che si basa su uno studio degli incidenti sulle navi ro-ro da passeggeri, identificando 14 aree di possibile intervento per il miglioramento e la modifica degli strumenti.

La 6^a sessione del sottocomitato dei sistemi e degli impianti navali (*Sub-Committee on Ship Systems and Equipment – SSE*) è riuscita a finalizzare i progetti di linee guida provvisorie che includevano diverse proposte, le quali erano un risultato diretto dei due studi FIRESAFE. Inoltre la SSE 6 ha conseguito notevoli progressi nello sviluppo dei progetti di modifica delle linee guida riviste per la manutenzione e l'ispezione dei sistemi e delle apparecchiature antincendio (MSC.1/Circ.1432).

La SSE 8 ha elaborato ulteriormente i progetti di modifica del capitolo II-2 della SOLAS e del codice FSS per le navi ro-ro da passeggeri nuove ed esistenti e ha istituito nuovamente il gruppo di corrispondenza sulla protezione contro gli incendi per fare avanzare il lavoro tra una sessione e l'altra, con il mandato di cui al paragrafo 6.26 del documento SSE 8/20, e ha incaricato il gruppo di presentare una relazione in occasione di tale sessione.

La SSE 9 ha approvato i progetti di modifica del capitolo II-2 della SOLAS concernenti la sicurezza contro gli incendi delle navi ro-ro da passeggeri, di cui all'allegato 5 del SSE 9/20, in vista dell'approvazione da parte della MSC 107 e della successiva adozione da parte della MSC 108.

La SSE 9 ha altresì rilevato che il gruppo aveva esaminato il rilevamento degli incendi all'interno delle stazioni di comando e dei locali di servizio a distanza sulle navi da carico e aveva convenuto che il termine "stazione centrale di comando presidiata permanentemente", come proposto dalla relazione (SSE 9/6) del gruppo di corrispondenza, dovrebbe essere sostituito dal termine "tutte le stazioni di comando e le sale di controllo del carico". Di conseguenza, il sottocomitato ha approvato i progetti di modifica del regolamento II-2/7.5.5 della SOLAS, di cui all'allegato 5 del SSE 9/20, in vista dell'approvazione da parte della MSC 107 e dell'adozione da parte della MSC 108.

La posizione dell'Unione nella SSE 9 è stata quella di sostenere in generale la relazione del gruppo di corrispondenza sulla protezione contro gli incendi (SSE 9/6) e di proporre che tale documento nonché il documento SSE 9/6/1 (Giappone) fossero rinviati al gruppo di lavoro sulla protezione contro gli incendi per un'ulteriore discussione approfondita in vista della finalizzazione delle modifiche del capitolo II-2 della SOLAS e del codice FSS in occasione di tale sessione.

La MSC 107 ha approvato i progetti di modifica del capitolo II-2 della SOLAS sulla sicurezza contro gli incendi delle navi ro-ro da passeggeri, di cui al paragrafo 14.16.2 della relazione della MSC 107 (MSC 107/20) e all'allegato 33 della MSC 107/20/Add. 1, in vista dell'adozione in occasione della MSC 108.

La posizione dell'Unione in sede di MSC 107 è stata quella di sostenere il progetto di modifica del capitolo II-2 della SOLAS ma tenendo in conto le modifiche proposte dal Giappone (MSC 107/14/4).

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche perché apporteranno benefici significativi alla salvaguardia della vita umana in mare migliorando le norme di sicurezza contro gli incendi delle navi da passeggeri e in particolare delle navi ro-ro da passeggeri.

Riguardo alle modifiche del capitolo V della SOLAS del 1974 concernenti la sicurezza della navigazione - Regolamenti 31 e 32:

la MSC 103 aveva convenuto di inserire nel programma post-biennale un'iniziativa sullo sviluppo di misure riguardanti il rilevamento e la segnalazione obbligatoria dei container persi in mare, che possono migliorare il posizionamento, la localizzazione e il recupero di tali container, con due sessioni necessarie per completare il punto, assegnando il sottocomitato per il trasporto di carichi e contenitori (CCC) come l'organo di coordinamento.

La CCC 8 ha convenuto di istituire un gruppo di lavoro sullo sviluppo di misure riguardanti il rilevamento e la segnalazione obbligatoria dei container persi in mare e lo ha incaricato, tenendo conto delle osservazioni presentate e delle decisioni prese in plenaria, di preparare, tra l'altro, progetti di modifica del capitolo V della SOLAS, in base a una presentazione dell'UE (CCC 8/11/1).

La CCC 8 ha finalizzato e approvato i progetti di modifica del capitolo V della SOLAS, di cui all'allegato 7 del CCC 8/18, da presentare alla MSC 107 per approvazione e successiva adozione. Il sottocomitato ha altresì convalidato i punti di vista del gruppo di lavoro, secondo cui i progetti di modifica dovrebbero entrare in vigore il 1° gennaio 2026, purché le modifiche siano adottate prima del 1° luglio 2024 conformemente al ciclo di modifiche ad hoc di metà mandato approvato da parte della MSC 104 (CCC 8/WP.5, paragrafo 18).

La posizione dell'Unione nella CCC 8 è stata quella di sostenere attivamente la proposta nel CCC 8/11/1 (Australia et al.) e di proporre che essa, insieme ai documenti CCC 8/INF.7 (Paesi Bassi) e CCC 8/INF.9 (Francia), fossero rinviati per una discussione tecnica in seno al gruppo di lavoro sullo sviluppo di misure riguardanti il rilevamento e la segnalazione obbligatoria dei container persi in mare.

La MSC 107 ha approvato i progetti di modifica del capitolo V della SOLAS relativi alla segnalazione di container persi in mare, in vista dell'adozione in occasione della MSC 108.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche perché semplificherebbero il trattamento delle segnalazioni delle perdite di container come previsto dagli obblighi regolamentari, prevederanno un obbligo di notificazione all'IMO da parte dello Stato di bandiera, miglioreranno la sicurezza della navigazione e preverranno l'inquinamento.

4.2. Modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF)

La CCC 8 ha convenuto di istituire il gruppo di lavoro sulle modifiche del codice IGF e sulla revisione del codice internazionale per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti (codice IGC) e lo ha incaricato, tenendo in conto le osservazioni presentate e le decisioni prese in plenaria, di finalizzare diversi progetti di modifiche del codice IGF.

La CCC 8 ha approvato i progetti di modifica del codice IGF, di cui all'allegato 3 del CCC 8/18, da presentare alla MSC 107 per approvazione e successiva adozione. In tale contesto, il sottocomitato ha convalidato la raccomandazione del gruppo di lavoro di emettere una circolare della MSC sull'attuazione precoce dei progetti di modifica dei paragrafi 4.2.2 e 8.4.1-8.4.3 del codice IGF, previa adozione da parte della MSC 108 (CCC 8/WP.4, paragrafo 14).

La posizione dell'Unione nella CCC 8 è stata quella di sostenere l'istituzione di un gruppo di lavoro per finalizzare le modifiche del codice IGF di cui alla relazione del gruppo di corrispondenza (CCC 8/3), nonché di esaminare i documenti CCC 8/3/1-3 (IACS) e CCC 8/3/4 (Repubblica di Corea), e di sostenere l'istituzione di un gruppo di lavoro sullo sviluppo di disposizioni di sicurezza per nuovi combustibili alternativi, in particolare per finalizzare progetti di linee guida provvisorie per le navi che utilizzano combustibili GPL e per elaborare ulteriormente i progetti di linee guida provvisorie per le navi che utilizzano idrogeno come combustibile.

La MSC 107 ha approvato i progetti di modifica del codice IGF, in vista dell'adozione alla MSC 108, insieme a una circolare della MSC sull'attuazione precoce dei progetti di modifica dei paragrafi 4.2.2 e 8.4.1-8.4.3 del codice IGF.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche perché migliorerebbero la sicurezza delle navi, incluse le navi da passeggeri, che utilizzano gas naturale come combustibile.

4.3. Modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011)

La MSC 106 aveva adottato modifiche delle parti A e B degli allegati A e B del codice ESP 2011, preparate dalla SDC 8 in conformità della procedura per l'effettuazione di aggiornamenti regolari del codice approvata dalla MSC 92, che esonera gli aggiornamenti regolari del codice ESP 2011 dal ciclo quadriennale per l'entrata in vigore delle modifiche della SOLAS (MSC 92/26, paragrafo 13.31). Le modifiche dovrebbero essere considerate accettate il 1° gennaio 2024 ed entrare in vigore il 1° luglio 2024.

La SDC 9 ha esaminato il documento SDC 9/6 (Cina), proponendo di modificare le procedure per l'approvazione e la certificazione di un'impresa che effettua misurazioni di spessore delle strutture dello scafo in modo da permettere alle amministrazioni di esercitare il diritto di sottoporre a verifica un'impresa che effettua misurazioni di spessore delle strutture dello scafo. In seguito all'esame, il sottocomitato ha approvato il progetto di risoluzione della MSC sulle modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011), di cui all'allegato 3 del SDC 9/16, da presentare alla MSC 107 per approvazione e successiva adozione.

La posizione dell'Unione sulla SDC 9 è stata quella di sostenere la proposta.

La MSC 107 ha approvato i progetti di modifica del codice ESP 2011, in vista dell'adozione in occasione della MSC 108.

La posizione dell'Unione in sede di MSC 107 è stata quella di sostenere la proposta.

Pertanto l'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche perché chiariranno le procedure per l'approvazione e la certificazione di un'impresa che effettua misurazioni di spessore delle strutture dello scafo negli allegati delle modifiche 2019 del codice ESP 2011, facendo riferimento all'amministrazione piuttosto che a un'organizzazione riconosciuta dall'amministrazione.

4.4. Modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA)

Riguardo alle modifiche della velocità di abbassamento minima e massima dei mezzi collettivi di salvataggio e dei battelli di emergenza (paragrafi 6.1.2.8 e 6.1.2.10 del codice LSA):

la MSC 99 ha esaminato il documento MSC 99/20/2 (Giappone) e ha convenuto di inserire nel programma post-biennale un'iniziativa sullo sviluppo di modifiche del codice LSA per rivedere la velocità di abbassamento dei mezzi collettivi di salvataggio e dei battelli di emergenza per le navi da carico, con due sessioni necessarie per completare il punto, assegnando il sottocomitato SEE come l'organo di coordinamento (MSC 99/22, paragrafi da 20.14 a 20.18). Il comitato ha altresì convenuto che le modifiche da sviluppare dovrebbero applicarsi a tutte le navi da carico alle quali si applicava il capitolo III della SOLAS e a tutti i dispositivi di ammaino con tiranti e verricelli, e che lo strumento da modificare era il codice LSA, paragrafo 6.1.2.8

La SSE 9, avendo ricordato che l'iniziativa era limitata solo alle modifiche delle navi da carico, ha rilevato la conclusione del gruppo di lavoro LSA, secondo la quale i progetti di requisiti rivisti per la velocità di abbassamento minima dei mezzi collettivi di salvataggio e dei battelli di emergenza non avrebbero avuto effetto sulle navi da passeggeri, le quali avevano già una limitazione all'altezza della gru come da regolamento III/24 della SOLAS. Pertanto il sottocomitato ha invitato la MSC 107 a estendere l'applicazione dei suddetti progetti di modifica del capitolo VI del codice LSA per i paragrafi rivisti 6.1.2.8 e 6.1.2.10 alle navi da passeggeri, in modo che la velocità di abbassamento massima si applicherebbe anche a queste ultime, rilevando che il gruppo aveva preparato i progetti di modifica in modo da applicarsi alle navi da passeggeri e da carico.

Di conseguenza il sottocomitato ha approvato il progetto di risoluzione dell'MSC sulle modifiche del codice LSA per la velocità di abbassamento minima e massima dei mezzi collettivi di salvataggio e dei battelli di emergenza, nonché la scheda di controllo/monitoraggio e il formato di registrazione, di cui all'allegato 4 del SSE 9/20, in vista dell'approvazione da parte della MSC 107 e della successiva adozione da parte della MSC 108.

La MSC 107 ha convenuto di modificare i progetti di modifica del paragrafo 6.1.2.10 del codice LSA come proposto nel documento MSC 107/14/5 e ha approvato i progetti di modifica del codice LSA (paragrafi 6.1.2.8 e 6.1.2.10), in vista dell'adozione in occasione della MSC 108.

La posizione dell'Unione in sede di MSC 107 è stata quella di sostenere la presente decisione perché migliorerà la sicurezza delle navi da passeggeri.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere le modifiche perché promuovono la sicurezza marittima revisionando la velocità di abbassamento dei mezzi collettivi di salvataggio e dei battelli di emergenza per navi da passeggeri.

Riguardo alle modifiche della prestazione in acqua dei giubbotti di salvataggio (paragrafo 2.2.1.6.2 del codice LSA):

la MSC 101 aveva inserito nel programma post-biennale del comitato un'iniziativa sullo sviluppo delle modifiche del codice LSA e della risoluzione MSC.81(70) per affrontare la prestazione in acqua dei giubbotti di salvataggio della SOLAS, con l'obiettivo di migliorare la prestazione in acqua dei giubbotti di salvataggio per attenuare i rischi associati all'immersione

in acqua della gente di mare, con due sessioni necessarie per completare il punto, assegnando il sottocomitato come l'organo di coordinamento.

La SSE 9 ha approvato i progetti di modifica del capitolo II dell'LSA, di cui all'allegato 4 del SSE 9/20, in vista dell'approvazione in occasione della MSC 107 e della successiva adozione in occasione della MSC 108.

La posizione dell'Unione in sede di SSE 9 è stata quella di sostenere che le pertinenti sezioni del SSE 9/3 (allegati 2 e 3 della relazione del gruppo di corrispondenza LSA), nonché i documenti presentati previsti da questo punto dell'ordine del giorno, fossero rinviati al gruppo di lavoro LSA per un'analisi approfondita in vista della finalizzazione in occasione di tale sessione.

La MSC 107 ha approvato i progetti di modifica del capitolo II del codice LSA concernenti la prestazione in acqua dei giubbotti di salvataggio, in vista dell'adozione in occasione della MSC 108.

La posizione dell'Unione è stata quella di sostenere che le pertinenti sezioni del SSE 9/3 (allegati 2 e 3 della relazione del gruppo di corrispondenza LSA), nonché i documenti presentati previsti da questo punto dell'ordine del giorno, fossero rinviati al gruppo di lavoro LSA per un'analisi approfondita in vista della finalizzazione in occasione di tale sessione.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere le modifiche perché promuovono la sicurezza marittima garantendo una prestazione in acqua adeguata dei giubbotti di salvataggio per la sicurezza della gente di mare.

Riguardo alle modifiche dei sistemi a singolo tirante e a gancio negli accessori delle lance di salvataggio (paragrafi 4.4.7.6.8 e 4.4.7.6.17 del codice LSA):

la MSC 99 ha esaminato il documento MSC 99/20/2 (Giappone) e ha convenuto di inserire nel programma post-biennale un'iniziativa sullo sviluppo di modifiche del codice LSA per rivedere la velocità di abbassamento dei mezzi collettivi di salvataggio e dei battelli di emergenza per le navi da carico, con due sessioni necessarie per completare il punto, assegnando il sottocomitato SEE come l'organo di coordinamento (MSC 99/22, paragrafi da 20.14 a 20.18).

La SSE 7 ha esaminato i progetti di modifica del paragrafo 4.4.7.6.17 del codice LSA concernenti i sistemi a singolo tirante e a gancio con capacità di rilascio sotto carico e, in linea di principio, ha approvato i progetti di modifica (SSE 7/WP.3, allegato 5).

La MSC 106 ha esaminato il documento MSC 106/11/1 (Bahamas et al.), individuando una conseguenza imprevista della proposta eliminazione del paragrafo 4.4.7.6.8 riguardante i ganci di rilascio a vuoto, e ha convenuto che fosse opportuna un'ulteriore discussione da parte della SSE 9. Inoltre il comitato ha ridefinito il campo di applicazione dell'iniziativa per inserire un altro sottoparagrafo al paragrafo 4.4.7.6 del codice LSA al fine di fornire la chiarezza necessaria per un'applicazione coerente dei requisiti e rinominarlo come "modifiche del codice LSA concernenti sistemi a singolo tirante e a gancio con capacità di rilascio sotto carico".

La SSE 9 ha approvato i progetti di modifica dei paragrafi 4.4.7.6.8 e 4.4.7.6.17 (già approvati dalla SSE 7) del capitolo IV del codice LSA Codice sui sistemi a singolo tirante e a gancio, di cui all'allegato 4 del SSE 9/20, in vista dell'approvazione da parte della MSC 107 e della

successiva adozione da parte della MSC 108. A tale riguardo, il sottocomitato ha convenuto che i ganci solidi con un dispositivo di protezione a molla sulla bocca del gancio dovrebbero essere considerati conformi ai requisiti del paragrafo 4.4.7.6.8 del codice LSA, nella sua versione modificata, quando si riposiziona automaticamente.

La posizione dell'Unione in sede di SSE 9 è stata quella di discutere ulteriormente dei pertinenti documenti nel gruppo di lavoro.

La MSC 107 ha approvato i progetti di modifica dei paragrafi 4.4.7.6.8 e 4.4.7.6.17 del codice LSA concernenti i sistemi a singolo tirante e a gancio, in vista dell'adozione in occasione della MSC 108.

La posizione dell'Unione è stata quella di sostenere le modifiche.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere le modifiche del codice LSA perché promuovono la sicurezza marittima migliorando le norme di sicurezza dei sistemi a singolo tirante e a gancio con ganci di rilascio sotto carico eliminando le esenzioni di cui al paragrafo 4.4.7.6.17.

4.5. Modifiche del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS)

La MSC 97 ha approvato la nuova iniziativa proposta dall'UE concernente gli incendi sui ponti ro-ro delle navi da passeggeri che si basa su uno studio degli incidenti sulle navi ro-ro da passeggeri, identificando 14 aree di possibile intervento per il miglioramento e la modifica degli strumenti.

La SSE 6 è riuscita a finalizzare i progetti di linee guida provvisorie che includevano diverse proposte, le quali erano un risultato diretto dei due studi FİRESAFE. Inoltre la SSE 6 ha compiuto notevoli progressi nello sviluppo dei progetti di modifica delle linee guida riviste per la manutenzione e l'ispezione dei sistemi e delle apparecchiature antincendio (MSC.1/Circ.1432). Infine la MSC 101 ha approvato le linee guida provvisorie.

La SSE 7 ha approvato, in linea di principio, i progetti di modifica del codice FSS, capitoli 7 e 9, tenendo presente che il gruppo di corrispondenza esaminerà ulteriormente la questione dei requisiti supplementari per l'impianto di rilevazione termica lineare del codice FSS.

La SSE 8 ha elaborato ulteriormente i progetti di modifica del capitolo II-2 della SOLAS e del codice FSS per le navi ro-ro da passeggeri nuove ed esistenti e ha istituito nuovamente il gruppo di corrispondenza sulla protezione contro gli incendi per fare avanzare il lavoro tra una sessione e l'altra, con il mandato di cui al paragrafo 6.26 del documento SSE 8/20, e ha incaricato il gruppo di presentare una relazione in occasione di tale sessione.

La SSE 9 ha approvato i progetti di modifica del codice FSS, di cui all'allegato 6 del SSE 9/20, in vista dell'approvazione in occasione della MSC 107 e della successiva adozione in occasione della MSC 108, insieme all'adozione dei progetti associati di modifica della SOLAS.

La posizione dell'Unione nella SSE 9 è stata quella di sostenere in generale la relazione del gruppo di corrispondenza sulla protezione contro gli incendi (SSE 9/6) e di proporre che tale documento nonché il documento SSE 9/6/1 (Giappone) fossero rinviati al gruppo di lavoro sulla protezione contro gli incendi per un'ulteriore discussione approfondita in vista della

finalizzazione delle modifiche del capitolo II-2 della SOLAS e del codice FSS in occasione di questa sessione.

La MSC 107 ha approvato i progetti di modifica del codice FSS sulla sicurezza contro gli incendi delle navi ro-ro da passeggeri, in vista dell'adozione da parte della MSC 108 insieme ai progetti associati di modifica della SOLAS.

La posizione dell'Unione è stata quella di sostenere tali modifiche.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche perché apporteranno benefici significativi alla salvaguardia della vita umana in mare migliorando la sicurezza contro gli incendi delle navi da passeggeri e in particolare delle navi ro-ro da passeggeri.

4.6. Modifiche del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW)

La MSC 105 aveva confermato che il gruppo di lavoro tripartito congiunto ILO/IMO (*Joint ILO/IMO Tripartite Working Group – JTWG*) dovrebbe esaminare lo sviluppo di disposizioni di formazione che affrontino il bullismo e la molestia nel settore marittimo, incluse le aggressioni sessuali e le molestie sessuali (*Sexual Assault and Sexual Harassment – SASH*) nell'ambito del suo nuovo mandato (MSC 105/20, paragrafo 16.14.1) e ha incaricato il sottocomitato per l'elemento umano, l'addestramento e la guardia (*Human Element, Training and Watchkeeping – HTW*) di sviluppare e finalizzare, in via prioritaria, le disposizioni di formazione STCW che affrontano il bullismo e la molestia nel settore marittimo, incluso il SASH, come parte di una nuova iniziativa sulla revisione completa della convenzione e del codice STCW del 1978, tenendo in conto il lavoro da svolgere in coordinamento con il JTWG.

L'HTW 9 ha approvato i progetti di modifica della tabella A-VI/1-4 del codice STCW per prevenire e affrontare il bullismo e la molestia, incluso il SASH, di cui all'allegato 7 dell'HTW 9/15, per approvazione da parte della MSC 107 in vista dell'adozione da parte della MSC 108. Il sottocomitato ha altresì convenuto che i progetti di modifica dovrebbero essere esaminati dal JTWG e rinviati all'HTW 10 per l'esame finale, prima della loro adozione da parte del comitato.

La posizione dell'Unione in sede di HTW 9 è stata quella di sostenere i documenti HTW 9/7/1 (Stati Uniti) e HTW 9/7/8 (Bahamas et al.) nella sostanza, tenendo in conto HTW 9/7/5 (Repubblica di Corea), e di confermare l'importanza dell'affrontare la questione della molestia e della sicurezza psicologica, indicando che, in linea con la MSC 105, i tre documenti dovrebbero essere discussi in via prioritaria dal gruppo di lavoro prima che si consideri il riesame generale.

La MSC 107 ha approvato i progetti di modifica della tabella A-VI/1-4 del codice STCW per prevenire e affrontare il bullismo e la molestia, incluso il SASH, in vista dell'adozione in occasione della MSC 108. A tale riguardo, il comitato ha preso atto dell'accordo durante l'HTW 9 di rinviare i sopracitati progetti di modifica alla seconda riunione del gruppo di lavoro tripartito congiunto ILO/IMO per identificare e affrontare i problemi della gente di mare e dell'elemento umano (JTWG), ai fini dell'esame e della formulazione di un parere alla MSC 108, prima della loro adozione in occasione di tale sessione.

La posizione dell'Unione è stata quella di sostenere i progetti di modifica.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche perché garantiranno un posto di lavoro sicuro per la gente di mare includendo nella sezione A-VI/1 sui "Requisiti minimi obbligatori relativi all'addestramento, all'istruzione e alla formazione di base in materia di sicurezza per tutta la gente di mare" una nuova competenza per "Contribuire alla prevenzione e alla risposta al bullismo e alla molestia, comprese le aggressioni sessuali e le molestie sessuali".

5. LEGISLAZIONE PERTINENTE E COMPETENZA DELL'UE

5.1. Modifiche dell'articolo V del protocollo I della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL)

La direttiva 2002/59/CE, nella versione modificata, istituisce un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione¹. L'articolo 17 obbliga gli Stati membri ad adottare tutte le misure appropriate affinché il comandante di una nave che naviga all'interno della loro zona di ricerca e soccorso/zona economica esclusiva o equivalente, rapporti immediatamente alla stazione costiera geograficamente competente: "... (d) qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli alla deriva". La finalità è di rendere consapevoli le autorità responsabili (Stati costieri interessati), in modo da adottare misure in maniera tempestiva. Pertanto esiste già, a livello di UE, un sistema obbligatorio (*SafeSeaNet*) per la segnalazione dei container persi. Tale sistema di segnalazione degli incidenti è una prassi in uso dal 2012.

Inoltre la direttiva 2009/18/CE, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo², stabilisce che le autorità competenti e/o i soggetti interessati comunichino immediatamente all'organo inquirente qualsiasi sinistro e incidente che rientri nell'ambito di applicazione della direttiva. Ciò include le perdite di container in mare.

Pertanto le modifiche dell'articolo V del protocollo I della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) sono tali da incidere in modo determinante sulle prescrizioni applicabili in forza della direttiva 2002/59/CE e della direttiva 2009/18/CE.

5.2. Modifiche dell'allegato VI della MARPOL

La direttiva (UE) 2016/802 relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi³ riflette i requisiti relativi allo zolfo nei combustibili e le relative disposizioni di attuazione dell'allegato VI della MARPOL rivisto.

Inoltre il regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo⁴ (regolamento MRV dell'UE) istituisce il quadro giuridico per un sistema UE di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di gas a effetto serra. Il regolamento mira a fornire dati solidi e verificabili sulle emissioni di gas a effetto serra e sugli indicatori di

¹ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

² GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114.

³ GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58.

⁴ GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.

efficienza energetica, a informare i responsabili politici e a stimolare la diffusione sul mercato di tecnologie e comportamenti efficienti dal punto di vista energetico, affrontando gli ostacoli del mercato quali la mancanza di informazioni. Il regolamento è entrato in vigore il 1° luglio 2015.

Il regolamento (UE) 2021/1119 che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica (Normativa europea sul clima)⁵ stabilisce un obiettivo vincolante per l'Unione in materia di clima che consiste in una riduzione netta delle emissioni di gas a effetto serra — emissioni al netto degli assorbimenti — di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. Esso include inoltre l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050 e un obiettivo ambizioso di emissioni nette negative dopo tale data.

Sulla base delle proposte della Commissione del pacchetto "Pronti per il 55 %" per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, i legislatori dell'UE hanno adottato gli atti giuridici seguenti aventi lo specifico obiettivo delle emissioni di gas a effetto serra del settore marittimo:

- la revisione della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione⁶ e la decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra⁷ mediante la direttiva di modifica (UE) 2023/959⁸ per estendere il sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea (*EU Emissions Trading System – ETS*) al settore del trasporto marittimo a decorrere dal 1° gennaio 2024 (insieme alle modifiche necessarie del regolamento MRW dell'UE⁹, per rivedere le disposizioni in materia di monitoraggio e comunicazione, anche mediante la revisione dei pertinenti atti delegati e di esecuzione);
- il regolamento (UE) 2023/1805 verte principalmente sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo¹⁰ (regolamento *FuelEU Maritime*) e obbliga all'adozione dello stesso alle navi che fanno scalo nei porti UE a decorrere dal 1° gennaio 2025.

Il rispetto dei nuovi obblighi derivanti dall'estensione del sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea (ETS) al trasporto marittimo e dal regolamento *FuelEU Maritime* si baserà sul sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica stabilito dal regolamento MRV dell'UE.

Tali atti dell'UE sono a loro volta fortemente collegati alle misure dell'IMO sui gas a effetto serra come il sistema di rilevazione dei dati dell'IMO, l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (*Energy Efficiency Existing Ship Index – EEXI*) e l'indicatore di intensità di

⁵ GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1.

⁶ GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.

⁷ GU L 264 del 9.10.2015, pag. 1.

⁸ GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134.

⁹ Regolamento (UE) 2023/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica il regolamento (UE) 2015/757 al fine di prevedere l'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea e il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di ulteriori gas a effetto serra e delle emissioni di ulteriori tipi di navi (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 105).

¹⁰ GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48.

carbonio (*Carbon Intensity Indicator – CII*) che mirano alla raccolta e alla pubblicazione di informazioni sull'efficienza energetica tecnica e operativa delle navi su base individuale.

Qualsiasi misura dell'IMO in materia di gas a effetto serra, la quale richiederà il monitoraggio, la verifica e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo, potrebbe avere effetti sul regolamento MRV dell'UE nonché sulla direttiva ETS dell'UE e sul regolamento *FuelEU Maritime*.

Pertanto le modifiche dell'allegato VI della MARPOL sono tali da incidere in modo determinante sulle prescrizioni applicabili in forza della direttiva (UE) 2016/802, del regolamento (UE) 2015/757, della direttiva 2003/87/CE, della decisione (UE) 2015/1814 e del regolamento (UE) 2023/1805.

5.3. Modifiche della convenzione per la gestione delle acque di zavorra

La direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo¹¹ mira a garantire che le navi rispettino le norme di sicurezza marittima e ambientali dell'UE e internazionali definendo criteri comuni per le ispezioni delle navi.

A seguito di una proposta della Commissione per la revisione della direttiva, la convenzione per la gestione delle acque di zavorra sarà inclusa nella lista delle convenzioni (articolo 2, punto 1) la cui applicazione alle navi straniere dovrebbe essere verificata dagli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo durante le loro ispezioni (articolo 13). Secondo la giurisprudenza¹² della Corte di giustizia, il rischio di incidenza non riguarda solo le normative in quanto tali ma anche le loro prospettive di evoluzione prevedibili.

Pertanto le modifiche della convenzione per la gestione delle acque di zavorra sono tali da incidere in modo determinante sulle prescrizioni applicabili in forza della direttiva 2009/16/CE.

5.4. Modifiche dei capitoli II-1, II-2 e V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri¹³ applica la SOLAS alle navi da passeggeri di classe A, mentre il capitolo II-2 dell'allegato I sulla protezione contro gli incendi, rivelazione ed estinzione degli incendi stabilisce vari requisiti, di ampia portata, per le navi da passeggeri di classe B, C e D adibite a viaggi nazionali.

Inoltre l'allegato I include le regole II-1/A-1/5 (Sezione 1) e II-1/A-1/3-4 (Sezione 2) che stabiliscono che le navi di classe B devono essere provviste di una specifica procedura di traino d'emergenza. Tale procedura si applica a bordo della nave in situazioni di emergenza e si basa sulle procedure esistenti e sui dispositivi disponibili a bordo della nave. Tali regolamenti fanno riferimento inoltre agli orientamenti per i proprietari/gli operatori per la preparazione delle procedure di rimorchio di emergenza (MSC.1/Circ.1255).

¹¹ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

¹² Parere 1/03 della Corte del 7 febbraio 2006, Convenzione di Lugano, punto 126.

¹³ GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

La direttiva 2002/59/CE, come modificata, obbliga gli Stati membri ad adottare tutte le misure appropriate affinché il comandante di una nave che naviga all'interno della loro zona di ricerca e soccorso/zona economica esclusiva o equivalente, rapporti immediatamente alla stazione costiera geograficamente competente: "... d) qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli alla deriva". La finalità è di rendere consapevoli le autorità responsabili (Stati costieri interessati), in modo da adottare misure in maniera tempestiva. Pertanto esiste già, a livello di UE, un sistema obbligatorio (*SafeSeaNet*) per la segnalazione dei container persi. Tale sistema di segnalazione degli incidenti è una prassi in uso dal 2012.

Inoltre la direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo stabilisce che le autorità competenti e/o i soggetti interessati comunichino immediatamente all'organo inquirente qualsiasi sinistro e incidente che rientri nell'ambito di applicazione della direttiva. Ciò include le perdite di container in mare.

Pertanto le modifiche dei capitoli II-1, II-2 e V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 sono tali da incidere in modo determinante sulle prescrizioni applicabili in forza della direttiva 2009/45/CE, della direttiva 2002/59/CE e della direttiva 2009/18/CE.

5.5. Modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF)

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri applica la SOLAS, nella versione modificata, alle navi da passeggeri di classe A. Poiché il codice IGF è un codice obbligatorio previsto dalla SOLAS, è inoltre applicabile alle navi da passeggeri previste da questa direttiva.

Inoltre l'allegato I della direttiva 2009/45/CE include due regole relative alle navi che utilizzano combustibili a basso punto di infiammabilità:

- la regola II-1/G/1 applicabile alle navi nuove delle classi B, C e D [e navi esistenti della classe B] - "Indipendentemente dalla loro data di costruzione, le navi che sono state convertite, o che lo saranno, all'uso di combustibile gassoso o liquido avente un punto di infiammabilità inferiore a quello altrimenti previsto dalla regola II-2/A/10, punto 1.1, devono rispettare i requisiti del codice IGF, come previsto dalla convenzione SOLAS, II-1/2.28"; e
- la regola II-1/G/57: requisiti per le navi che utilizzano combustibili a basso punto di infiammabilità - "Le navi che utilizzano combustibile gassoso o liquido con un punto di infiammabilità inferiore a quello consentito dalla regola II- 2/4.2.1.1 devono soddisfare i requisiti del codice IGF, come definito nella convenzione SOLAS, II-1/2.28".

Pertanto le modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) sono tali da incidere in modo determinante sull'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

5.6. Modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011)

Il regolamento (UE) n. 530/2012 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo¹⁴ rende obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione delle condizioni delle navi (*Condition Assessment Scheme* – CAS) dell'IMO alle petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere o programma di ispezioni estese (ESP) indica come effettuare tale valutazione intensificata. Poiché il CAS utilizza l'ESP come strumento per conseguire tale obiettivo, ogni modifica delle ispezioni ESP, come ad esempio le attuali modifiche volte a concentrare le ispezioni solo sulle zone sospette per le misurazioni dello spessore delle petroliere a doppio scafo alla prima verifica per il rinnovo, sarà automaticamente applicabile in forza del regolamento (UE) n. 530/2012.

Pertanto le modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011) sono tali da incidere in modo determinante sull'applicazione del regolamento (UE) n. 530/2012.

5.7. Modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA)

La direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo¹⁵ garantisce la libera circolazione di tale equipaggiamento all'interno dell'Unione mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti internazionali relativi all'equipaggiamento marittimo da installare a bordo delle navi UE. In tal senso, è stato adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2023/1667 che include giubbotti e dispositivi di salvataggio, dove viene fatto riferimento al codice LSA e alla risoluzione MSC.81(70).

Inoltre l'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE relativa alle navi da passeggeri che operano in viaggi nazionali applica la SOLAS alle navi da passeggeri di classe A. Inoltre, in conformità della stessa direttiva, le navi di classe B, C e D sono obbligate ad aderire alle disposizioni essenziali del codice LSA e del capitolo III della SOLAS.

Pertanto le modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA) sono tali da incidere in modo determinante sull'applicazione della direttiva 2014/90/UE e della direttiva 2009/45/CE.

5.8. Modifiche del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS)

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE applica la SOLAS, nella versione modificata, incluso il codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS), alle navi da passeggeri di classe A, mentre il capitolo II-2 dell'allegato I sulla protezione contro gli incendi, rivelazione ed estinzione degli incendi stabilisce vari requisiti, di ampia portata, per le navi da passeggeri di classe B, C e D adibite a viaggi nazionali.

¹⁴ GU L 172 del 30.6.2012, pag. 3.

¹⁵ GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146.

Pertanto le modifiche del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS) sono tali da incidere in modo determinante sull'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

5.9. Modifiche del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW)

La direttiva (UE) 2022/993 recepisce la convenzione STCW nel diritto dell'Unione. I requisiti di formazione e abilitazione della gente di mare sono disciplinati dal diritto dell'UE nella direttiva (UE) 2022/993. L'articolo 3 della direttiva obbliga gli Stati membri ad adottare le misure necessarie affinché la gente di mare in servizio a bordo di una nave riceva una formazione che sia almeno conforme ai requisiti della convenzione STCW, riportati nell'allegato I della direttiva, incluse, ove richiamate, le norme applicabili del codice STCW (articolo 1, punto 21), della direttiva).

Pertanto le modifiche del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW) sono tali da incidere in modo determinante sull'applicazione della direttiva (UE) 2022/993.

5.10. Competenza dell'UE

L'oggetto degli atti previsti è afferente a un settore per il quale l'Unione detiene la competenza esterna esclusiva in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, in quanto gli atti previsti possono "incidere su norme comuni o modificarne la portata".

6. BASE GIURIDICA

6.1. Base giuridica procedurale

6.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo"*.

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo¹⁶.

Rientrano nel concetto di *"atti che hanno effetti giuridici"* gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che *"sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"*¹⁷.

¹⁶ Sentenza della Corte di giustizia, Germania contro Consiglio (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

¹⁷ Sentenza della Corte di giustizia, Germania contro Consiglio (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

6.1.2. Applicazione al caso concreto

Il comitato per la sicurezza marittima e il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO sono organi istituiti da un accordo, ossia dalla convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale.

Gli atti che questi due comitati dell'IMO sono chiamati ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici. Gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione indicato di seguito, in particolare:

- la direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione. Ciò in quanto obbliga gli Stati membri ad adottare tutte le misure appropriate affinché il comandante di una nave che naviga all'interno della loro zona di ricerca e soccorso/zona economica esclusiva o equivalente, rapporti immediatamente alla stazione costiera geograficamente competente: "... d) qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, contenitori o colli alla deriva". La finalità è di rendere consapevoli le autorità responsabili (Stati costieri interessati), in modo da adottare misure in maniera tempestiva. Pertanto esiste già, a livello di UE, un sistema obbligatorio (*SafeSeaNet*) per la segnalazione dei container persi;
- la direttiva 2009/18/CE stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo. Ciò in quanto stabilisce che le autorità competenti e/o i soggetti interessati comunichino immediatamente all'organo inquirente qualsiasi sinistro e incidente che rientri nell'ambito di applicazione della direttiva. Ciò include le perdite di container in mare;
- la direttiva (UE) 2016/802 relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi. Ciò in quanto riflette i requisiti relativi allo zolfo nei combustibili e le disposizioni di attuazione dell'allegato VI della MARPOL rivisto;
- il regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo. Ciò in quanto istituisce il quadro giuridico per un sistema UE di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) delle emissioni di gas a effetto serra. Il rispetto dei nuovi obblighi, derivanti dall'estensione del sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea ETS al trasporto marittimo e dal regolamento *FuelEU Maritime*, si baserà sul sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica stabilito dal regolamento MRV dell'UE;
- la direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e la decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra, entrambe modificate dalla direttiva (UE) 2023/959 che ha esteso l'ETS dell'UE al settore del trasporto marittimo. Ciò in quanto è fortemente collegata alle misure dell'IMO sui gas a effetto serra come il sistema di rilevazione dei dati dell'IMO, l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) e l'indicatore di intensità di carbonio (CII) che mirano alla raccolta e alla pubblicazione di informazioni sull'efficienza energetica tecnica e operativa delle navi su base individuale;

- il regolamento (UE) 2023/1805 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo. Ciò in quanto è fortemente collegata alle misure dell'IMO sui gas a effetto serra come il sistema di rilevazione dei dati dell'IMO, l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) e l'indicatore di intensità di carbonio (CII) che mirano alla raccolta e alla pubblicazione di informazioni sull'efficienza energetica tecnica e operativa delle navi su base individuale;
- la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. Ciò in quanto, in seguito a una proposta della Commissione, la convenzione per la gestione delle acque di zavorra sarà inclusa nella lista delle convenzioni (articolo 2, punto 1) la cui applicazione alle navi straniere dovrebbe essere verificata dagli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo durante le loro ispezioni (articolo 13). Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, il rischio di incidenza non riguarda solo le normative in quanto tali ma anche le loro prospettive di evoluzione prevedibili;
- la direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Ciò in quanto l'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), applica la SOLAS, nonché il codice FSS, alle navi da passeggeri di classe A, mentre il capitolo II-2 dell'allegato I sulla protezione contro gli incendi, rivelazione ed estinzione degli incendi stabilisce vari requisiti, di ampia portata, per le navi da passeggeri di classe B, C e D adibite a viaggi nazionali. Inoltre, poiché il codice IGF è un codice obbligatorio previsto dalla SOLAS, è inoltre applicabile alle navi da passeggeri previste da questa direttiva. Le navi di classe B, C e D sono inoltre obbligate ad aderire alle disposizioni essenziali del codice LSA e del capitolo III della SOLAS;
- il regolamento (UE) n. 530/2012 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo. Ciò in quanto tale regolamento rende obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) dell'IMO alle petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere o programma di ispezioni estese (ESP) indica come effettuare tale valutazione intensificata. Poiché il CAS utilizza l'ESP come strumento per conseguire tale obiettivo, ogni modifica delle ispezioni ESP, come ad esempio le attuali modifiche volte a concentrare le ispezioni solo sulle zone sospette per le misurazioni dello spessore delle petroliere a doppio scafo alla prima verifica per il rinnovo, sarà automaticamente applicabile in forza del regolamento (UE) n. 530/2012;
- la direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo. Ciò in quanto i giubbotti e i dispositivi di salvataggio nonché la risoluzione MSC.81(70) fanno parte dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1667 della Commissione;
- la direttiva (UE) 2022/993 concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare. Ciò in quanto recepisce la convenzione STCW nel diritto dell'Unione, nonché il codice STCW.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

6.2. Base giuridica sostanziale

6.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

6.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano il trasporto marittimo. La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

6.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 81^a sessione e in sede di comitato per la sicurezza marittima nella sua 108^a sessione in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), della convenzione per la gestione delle acque di zavorra, della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF), del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011), del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA), del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS) e del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è entrata in vigore il 17 marzo 1958.
- (2) L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico causato dalle navi. Tutti gli Stati membri dell'Unione sono membri dell'IMO. L'Unione europea non è membro dell'IMO.
- (3) A norma dell'articolo 38, lettera a), della convenzione IMO, il comitato per la protezione dell'ambiente marino svolge quelle funzioni che sono o possono essere attribuite all'IMO da o ai sensi di convenzioni internazionali per la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino da parte di navi, particolarmente in materia di adozione o modifica di regole o altre disposizioni.
- (4) A norma dell'articolo 28, lettera b), della convenzione IMO, il comitato per la sicurezza marittima provvede ai meccanismi che gli permettono di svolgere le funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o qualsiasi compito che ricada nell'ambito di quanto previsto a tale articolo e che possa

essergli attribuito ai sensi di qualsiasi altro strumento internazionale che l'IMO ha accettato.

- (5) Il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO, in occasione della sua 81^a sessione, dal 18 marzo al 22 marzo 2024, è chiamato ad adottare modifiche dell'articolo V del protocollo I della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), dell'allegato VI della MARPOL sui combustibili a basso punto di infiammabilità e su altre questioni relative all'olio combustibile, sull'accessibilità dei dati nella banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e sull'inclusione di dati sull'attività di trasporto e sul maggiore livello di granularità nell'IMO DCS, e sulla convenzione per la gestione delle acque di zavorra.
- (6) Il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, in occasione della sua 108^a sessione, dal 15 maggio al 24 maggio 2024, è chiamato ad adottare modifiche dei capitoli II-1, II-2 e V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974, del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF), del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011), del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA), del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS) e della sezione A-VI/1 del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW).
- (7) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO in occasione della sua 81^a sessione, perché gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione¹, della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo², della direttiva (UE) 2016/802 relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi³, del regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo⁴, della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione⁵, della decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra⁶, del regolamento (UE) 2023/1805 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo⁷ e della direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo⁸.

¹ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

² GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114.

³ GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58.

⁴ GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.

⁵ GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.

⁶ GU L 264 del 9.10.2015, pag. 1.

⁷ GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48.

⁸ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

- (8) Pertanto l'Unione dovrebbe sostenere le modifiche dell'articolo V del protocollo I della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) perché è importante stabilire un unico sistema di segnalazione delle perdite di container onde evitare la duplicazione degli obblighi di trasmissione e la confusione, che comportano il rischio di non segnalare i container persi in mare.
- (9) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche dell'allegato VI della MARPOL sui combustibili a basso punto di infiammabilità e su altre questioni relative all'olio combustibile, perché risolveranno la questione dell'obbligo di prova e inclusione delle informazioni relative al punto di infiammabilità sulla bolla di consegna del combustibile (BDN) per i combustibili a basso punto di infiammabilità, il quale era incompatibile con le recenti modifiche del capitolo II-2 della SOLAS adottate in occasione della MSC 106. L'Unione dovrebbe altresì sostenere le modifiche dell'allegato VI della MARPOL sull'accessibilità dei dati nella banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e sull'inclusione di dati sull'attività di trasporto e sul maggiore livello di granularità nell'IMO DCS perché ottimizzano l'utilizzo del DCS a beneficio dell'elaborazione delle politiche sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo e sono un compromesso tra un accesso più ampio ai dati dell'IMO DCS e un controllo dello stesso da parte del Segretariato dell'IMO. Da una parte, società di consulenza analitica ed entità di ricerca sono autorizzate ad accedere ai dati del DCS previa approvazione del Segretariato dell'IMO e, dall'altra, esse danno la possibilità a qualsiasi compagnia di divulgare i dati del DCS delle loro navi al grande pubblico su base volontaria.
- (10) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche della convenzione per la gestione delle acque di zavorra perché aumenteranno il ricorso alla digitalizzazione per la gestione dei registri elettronici previsti dalla convenzione.
- (11) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'IMO in occasione della sua 108^a sessione perché gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri⁹, della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione¹⁰, della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo¹¹, del regolamento (UE) n. 530/2012 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo¹², della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo¹³ e della direttiva (UE) 2022/993 concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare¹⁴.
- (12) Pertanto l'Unione dovrebbe sostenere le modifiche dei capitoli II-1, II-2 e V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974, perché aumenteranno sostanzialmente la sicurezza garantendo che tutte le navi

⁹ GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

¹⁰ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

¹¹ GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114.

¹² GU L 172 del 30.6.2012, pag. 3.

¹³ GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146.

¹⁴ GU L 169 del 27.6.2022, pag. 45.

nuove diverse dalle petroliere, incluse le navi da passeggeri, di stazza lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate abbiano un equipaggiamento adeguato per il rimorchio in caso di emergenza, nonché miglioreranno in generale le norme di sicurezza antincendio delle navi da passeggeri, incluse le navi ro-ro da passeggeri e la sicurezza dell'utilizzo dell'olio combustibile nelle navi da passeggeri. Esse semplificheranno inoltre il trattamento delle segnalazioni delle perdite di container come previsto dagli obblighi regolamentari, prevederanno un obbligo di notificazione all'IMO da parte dello Stato di bandiera, miglioreranno la sicurezza della navigazione e preverranno l'inquinamento.

- (13) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) perché miglioreranno la sicurezza delle navi, incluse le navi da passeggeri, che utilizzano gas naturale come combustibile.
- (14) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011) perché modificheranno le procedure per l'approvazione e la certificazione delle imprese che effettuano misurazioni di spessore delle strutture dello scafo negli allegati delle modifiche 2019 del codice ESP 2011, facendo riferimento all'amministrazione piuttosto che a un'organizzazione riconosciuta dall'amministrazione. Ciò aiuterà a chiarire la procedura.
- (15) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA) perché promuovono la sicurezza marittima rivedendo la velocità di abbassamento dei mezzi di salvataggio e dei battelli di emergenza per navi da passeggeri, garantendo una prestazione in acqua adeguata dei giubbotti di salvataggio per la sicurezza della gente di mare e aumentando le norme di sicurezza dei sistemi a singolo tirante e a gancio con ganci di rilascio sotto carico eliminando le esenzioni di cui al paragrafo 4.4.7.6.17.
- (16) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS) perché apporteranno benefici significativi alla salvaguardia della vita umana in mare migliorando la sicurezza antincendio delle navi da passeggeri e in particolare delle navi ro-ro da passeggeri.
- (17) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche della sezione A-VI/1 del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW) perché garantiranno un posto di lavoro sicuro per la gente di mare includendo nella sezione A-VI/1 sui "Requisiti minimi obbligatori relativi all'addestramento, all'istruzione e alla formazione di base in materia di sicurezza per tutta la gente di mare" una nuova competenza per "Contribuire alla prevenzione e alla risposta al bullismo e alla molestia, comprese le aggressioni sessuali e le molestie sessuali".
- (18) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'IMO e dalla Commissione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione all'81^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è di acconsentire all'adozione di modifiche:

- (a) dell'articolo V del protocollo I della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), di cui all'allegato del documento MEPC 81/3/1 dell'IMO;
- (b) dell'allegato VI della MARPOL sui combustibili a basso punto di infiammabilità e su altre questioni relative all'olio combustibile, sull'accessibilità dei dati nella banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS), sull'inclusione di dati sull'attività di trasporto e sul maggiore livello di granularità nell'IMO DCS, di cui all'allegato del documento MEPC 81/3/2 dell'IMO; e
- (c) della convenzione per la gestione delle acque di zavorra, di cui all'allegato del documento MEPC 81/3 dell'IMO.

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 108^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è di acconsentire all'adozione delle modifiche:

- (a) dei capitoli II-1, II-2 e V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974, di cui agli allegati 1 e 2 del documento MSC 108/3 dell'IMO;
- (b) del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF), di cui all'allegato 3 del documento MSC 108/3 dell'IMO;
- (c) del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011), di cui all'allegato 5 del documento MSC 108/3 dell'IMO;
- (d) del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA), di cui all'allegato 6 del documento MSC 108/3 dell'IMO;
- (e) del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS), di cui all'allegato 7 del documento MSC 108/3 dell'IMO; e
- (f) della sezione A-VI/1 del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW), di cui all'allegato del documento MSC 108/3/2 dell'IMO.

Articolo 3

1. La Commissione e gli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 1.
2. La Commissione e gli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 2.

Articolo 4

La Commissione e gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*