

Bruxelles, 19 marzo 2026
(OR. en)

7530/26

Fascicolo interistituzionale:
2026/0073 (NLE)

MAR 33
OMI 10
ENV 259

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	19 marzo 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2026) 127 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale nell'84a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL) e nella 111a sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974, del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994), del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000), del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere del 2011 (codice ESP del 2011), del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA) e del protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (protocollo sulla linea di massimo carico del 1988)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 127 final.

All.: COM(2026) 127 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 19.3.2026
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale nell'84^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL) e nella 111^a sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974, del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994), del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000), del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere del 2011 (codice ESP del 2011), del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA) e del protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (protocollo sulla linea di massimo carico del 1988)

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 84^a sessione (MEPC 84), prevista tra il 27 aprile e il 1° maggio 2026, e in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 111^a sessione (MSC 111), prevista tra il 13 e il 22 maggio 2026.

Il MEPC, nella sua 84^a sessione, dovrebbe adottare modifiche dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL).

L'MSC, nella sua 111^a sessione, dovrebbe adottare modifiche:

- (a) dei capitoli IV e V e dell'appendice (Certificati) della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974;
- (b) del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994);
- (c) del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000);
- (d) del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere del 2011 (codice ESP del 2011);
- (e) del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA);
- (f) dell'allegato B del protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (protocollo sulla linea di massimo carico del 1988).

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale, la convenzione MARPOL e la convenzione SOLAS

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 da 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 della convenzione. L'Unione non è parte della convenzione.

La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL), conclusa nel 1973, è una convenzione IMO, entrata in vigore il 2 ottobre 1983. Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione MARPOL e 25 Stati membri

sono anche parti dell'allegato VI¹, 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 ("convenzione 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 da 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.

Solo gli Stati possono aderire all'IMO. Tutti gli Stati membri dell'UE sono membri dell'IMO. Anche se l'UE non ne è membro, le relazioni tra la Commissione europea e l'IMO si basano oggi sulla risoluzione IMO A.1168(32), che stabilisce le procedure e i termini per la cooperazione tra l'IMO e le organizzazioni intergovernative. Sulla base di tale risoluzione IMO e di ulteriori disposizioni adottate dal 1974, la Commissione europea partecipa in qualità di osservatore a tutte le riunioni dei comitati e dei sottocomitati dell'IMO.

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 delle 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.

A norma dell'articolo 38, lettera a), della convenzione IMO, il comitato per la protezione dell'ambiente marino provvede allo svolgimento delle funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o di qualsiasi compito appartenente al suddetto ambito che possa essergli attribuito da un altro strumento internazionale o ai sensi dello stesso e che l'IMO ha accettato. Le decisioni del comitato per la protezione dell'ambiente marino e dei suoi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei loro membri.

Il MEPC 84 adotterà modifiche della convenzione MARPOL conformemente all'articolo 16, paragrafo 2, lettere b), c) e d), della convenzione.

Il comitato per la sicurezza marittima (MSC) dell'IMO è composto da tutti i membri dell'IMO e 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.

¹ L'Austria e l'Ungheria non hanno ancora ratificato l'allegato VI della convenzione MARPOL.

A norma dell'articolo 28, lettera b), della convenzione IMO, il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO provvede ai meccanismi necessari allo svolgimento delle funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o di qualsiasi compito appartenente al suddetto ambito che possa essergli 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 dei suoi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei loro membri.

L'MSC 111 adoterà modifiche conformemente all'articolo VIII, lettera b), punto iv), della convenzione SOLAS e all'articolo VI, paragrafo 2, lettera d), del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988.

2.3. L'atto previsto del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO

Il MEPC, nella sua 84^a sessione, sarà chiamato ad adottare modifiche dell'allegato VI della convenzione MARPOL riguardo:

- alla designazione dell'Atlantico nord-orientale come nuova zona di controllo delle emissioni (ECA) (allegato VI, appendice VII e regole 13 e 14 della convenzione MARPOL);
- all'accessibilità della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e alla clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra (regole 20, 25, 27 e 28).

Tali modifiche avrebbero dovuto essere adottate durante la seconda sessione straordinaria del MEPC, che si è svolta tra il 14 e il 17 ottobre 2025.

In preparazione del MEPC/ES.2, il Consiglio dell'Unione europea ha adottato la decisione (UE) 2025/2093 del Consiglio, del 10 ottobre 2025, 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 seconda sessione straordinaria, in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL)⁽²⁾.

Conformemente alla decisione (UE) 2025/2093 del Consiglio, la posizione dell'Unione in sede di MEPC/ES.2 era di approvare l'adozione:

- (a) delle modifiche dell'allegato VI, regole 13 e 14 e appendice VII, della convenzione MARPOL per quanto riguarda la designazione dell'Atlantico nord-orientale come nuova zona di controllo delle emissioni (ECA),
- (b) delle modifiche dell'allegato VI, regole 20, 25, 27 e 28, della convenzione MARPOL per quanto riguarda l'accessibilità della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e
- (c) dell'introduzione, nell'allegato VI della convenzione MARPOL, del nuovo capitolo 5 relativo al quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette.

Poiché la riunione del MEPC/ES.2 è stata rinviata di un anno, l'IMO ha trasmesso le suddette modifiche dell'allegato VI della convenzione MARPOL di cui alle lettere a) e b) al MEPC affinché quest'ultimo le adotti in occasione della sua 84^a sessione. A tal fine viene avanzata la presente proposta.

² GU L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

Parallelamente, l'adozione del nuovo capitolo 5 dell'allegato VI della convenzione MARPOL relativo al quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette di cui alla lettera c) è stata rinviata insieme al MEPC/ES.2.

2.4. L'atto previsto del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO

L'MSC, nella sua 111^a sessione, sarà chiamato ad adottare modifiche:

- (a) dei capitoli IV e V e dell'appendice (Certificati) della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974;
- (b) del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994);
- (c) del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000);
- (d) del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere del 2011 (codice ESP del 2011);
- (e) del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA);
- (f) dell'allegato B del protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (protocollo sulla linea di massimo carico del 1988).

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE IN SEDE DI MEPC 84

3.1. Modifiche dell'allegato VI, regole 13 e 14 e appendice VII, della convenzione MARPOL

Gli Stati membri dell'UE e la Commissione europea, insieme al Regno Unito, all'Islanda, alla Danimarca (Groenlandia) e alle Isole Fær Øer, hanno presentato al MEPC 83 un documento in cui propongono di designare l'Atlantico nord-orientale come zona di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (SO_x), particolato (PM) e ossidi di azoto (NO_x), conformemente all'allegato VI della convenzione MARPOL. La Commissione ha partecipato attivamente ai lavori preparatori, insieme agli Stati costieri, sotto il coordinamento della delegazione portoghese.

Il gruppo tecnico per la designazione delle zone marine particolarmente sensibili (PSSA) e delle zone speciali aveva stabilito che l'ECA proposta soddisfaceva i criteri di cui all'allegato VI, appendice III, sezione 3, della convenzione MARPOL. Dopo aver preso atto dei risultati del gruppo tecnico, il MEPC 83 ha approvato la designazione di un'ECA per il controllo di SO_x, PM e NO_x per l'Atlantico nord-orientale in vista della sua adozione nella prossima sessione del MEPC. Tali modifiche sono state trasmesse dal segretariato dell'IMO con la circolare dell'IMO n. 5085 del 24 ottobre 2025.

L'Unione dovrebbe sostenere la proposta, presentata nei progetti di modifica rivisti, di designare l'Atlantico nord-orientale come zona di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo, particolato e ossidi di azoto, a norma dell'allegato VI della convenzione MARPOL, in quanto contribuirà a prevenire, ridurre e controllare le emissioni di NO_x, SO_x e PM delle navi, al fine di conseguire i relativi benefici per la salute e l'ambiente, mantenendo al contempo un impatto economico gestibile per il settore marittimo.

3.2. Modifiche dell'allegato VI, regole 20, 25, 27 e 28, della convenzione MARPOL

Il MEPC 82 aveva istituito il gruppo di corrispondenza sulla revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra, sotto il coordinamento congiunto di Brasile, Giappone e Commissione europea.

Nella sua prima riunione, il gruppo di lavoro intersessione sull'inquinamento atmosferico e sull'efficienza energetica (ISWG-APEE 1) ha esaminato, tra l'altro, l'accessibilità dei dati della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) per l'analisi e la clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra.

Per quanto riguarda l'accessibilità dei dati dell'IMO DCS, l'ISWG-APEE 1 ha esaminato la relazione del gruppo di corrispondenza, che aveva convenuto di migliorare l'accessibilità di tali dati nella fase 1. In seguito a considerazioni, il gruppo ha elaborato progetti di modifica dell'allegato VI, regola 27, della convenzione MARPOL.

Il MEPC 83 ha incaricato il gruppo di lavoro APEE, tra le altre cose, di mettere a punto i progetti di modifica dell'allegato VI della convenzione MARPOL e le relative linee guida riguardo all'accessibilità dell'IMO DCS.

Avendo preso atto che il gruppo di lavoro aveva ulteriormente esaminato i progetti di modifica dell'allegato VI, regola 27, della convenzione MARPOL e delle relative linee guida riguardo all'accessibilità dell'IMO DCS, predisposti dall'ISWG-APEE 1, il MEPC 83 ha approvato i progetti di modifica dell'allegato VI, regola 27, della convenzione MARPOL sull'accessibilità dell'IMO DCS, in vista della loro adozione nella prossima sessione del MEPC. Tali modifiche sono state trasmesse dal segretariato dell'IMO con la circolare dell'IMO n. 5005 dell'11 aprile 2025.

L'Unione ha presentato una proposta in materia (ISWG-GHG 13/7), chiedendo di modificare la DCS per quanto riguarda la granularità dei dati, i dati aggiuntivi e l'accessibilità. I progetti di modifica sono coerenti con l'ISWG-GHG 13/7 in relazione alla maggiore accessibilità.

La posizione dell'Unione in sede di ISWG-APEE 1 e MEPC 83 è stata quella di sostenere i progetti di modifica della regola 27.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto miglioreranno ulteriormente l'accessibilità dei dati dell'IMO DCS per garantire una solida attuazione del quadro CII e agevolarne il riesame.

Per quanto riguarda le clausole sulla revisione della misura a breve termine, l'ISWG-APEE 1 ha elaborato progetti di modifica dell'allegato VI, regole 20, 25 e 28, della convenzione MARPOL, utilizzando come base l'allegato del documento MEPC 83/6/11, preparato dal gruppo di corrispondenza sull'aggiornamento del riferimento alla strategia dell'IMO e sulla revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra.

Il MEPC 83 ha approvato i progetti di modifica dell'allegato VI, regole 20, 25 e 28, della convenzione MARPOL in vista della loro adozione nella prossima sessione del MEPC. Tali modifiche sono state trasmesse dal segretariato dell'IMO con la circolare dell'IMO n. 5085 del 24 ottobre 2025.

La posizione dell'Unione in sede di ISWG-APEE 1 e MEPC 83 è stata quella di sostenere i progetti di modifica presentati nel MEPC 83/6/11.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto sono conseguenti all'adozione della strategia dell'IMO del 2023 sui gas a effetto serra e al completamento della revisione delle misure a breve termine da parte dell'IMO e consentono un ulteriore riesame di tali regole.

4. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE IN SEDE DI MSC 111

4.1. Modifiche dei capitoli IV e V e dell'appendice (Certificati) della convenzione SOLAS e modifiche del codice HSC del 1994 e del codice HSC del 2000

L'MSC 103 aveva incaricato il sottocomitato per la navigazione, le comunicazioni, la ricerca e il salvataggio (NCSR) di elaborare modifiche dei capitoli IV e V della convenzione SOLAS e norme di efficienza e orientamenti per introdurre il VDES (*Very high frequency Data Exchange System – VDES*), il sistema di scambio dati ad altissima frequenza (*Very High Frequency – VHF*).

L'NCSR 10 ha avviato la discussione su tali lavori valutando se il sottocomitato dovesse prendere in considerazione l'introduzione del VDES nel capitolo IV della convenzione SOLAS, oltre che nel capitolo V della stessa. La posizione dell'Unione è stata quella di sostenere che, sebbene il sottocomitato potesse dare priorità all'introduzione del VDES nel capitolo V della convenzione SOLAS, era importante prendere in considerazione anche l'introduzione del VDES nel capitolo IV della convenzione.

Il sottocomitato ha convenuto di istituire un gruppo di corrispondenza coordinato dal Giappone per effettuare un'analisi tecnica, normativa e operativa del VDES, compresi la sua componente relativa alle comunicazioni e i costi associati, al fine di elaborare i necessari progetti di norme di efficienza e progetti di modifica dei capitoli IV e V della convenzione SOLAS e di individuare eventuali conseguenti modifiche di altri strumenti.

L'NCSR 11 ha continuato a discutere della possibilità e delle modalità di inclusione del VDES nei capitoli IV e V della convenzione SOLAS, prendendo in considerazione le opzioni elaborate dal gruppo di corrispondenza. L'NCSR 11 ha ripristinato il gruppo di corrispondenza sul sistema di scambio dati VHF (VDES) coordinato dal Giappone al fine di completare i progetti di modifica della convenzione SOLAS, comprese le conseguenti modifiche. La posizione dell'Unione in sede di NCSR 11 è stata quella di sostenere l'istituzione del gruppo di lavoro sulla navigazione per proseguire le discussioni sulle modifiche della convenzione SOLAS e di sostenere il ripristino del gruppo di corrispondenza per proseguire i lavori necessari tra una sessione e l'altra.

L'NCSR 12 ha esaminato la relazione del gruppo di corrispondenza sui progetti di modifica della convenzione SOLAS, comprese le conseguenti modifiche agli strumenti obbligatori e non obbligatori, e ha convenuto di trasmettere tali documenti a un gruppo di lavoro per ultimarli. Dopo aver esaminato la relazione del gruppo di lavoro, il sottocomitato ha approvato i progetti di modifica del capitolo V e dell'appendice della convenzione SOLAS. Il sottocomitato ha inoltre approvato i conseguenti progetti di modifica dei codici HSC del 1994 e del 2000. Dopo aver esaminato la valutazione del gruppo di lavoro relativa all'approvazione dei suddetti progetti di modifica della convenzione SOLAS, il sottocomitato ha convenuto di invitare l'MSC 110 ad approvarli con urgenza in vista dell'adozione da parte dell'MSC 111 e dell'entrata in vigore il 1° gennaio 2028. La posizione dell'Unione in sede di NCSR 12 è stata quella di sostenere i lavori del gruppo di corrispondenza e di proporre che la relazione di quest'ultimo sia deferita a un gruppo di lavoro per un ulteriore esame.

L'MSC 110 ha approvato i progetti di modifica del capitolo V e dell'appendice della convenzione SOLAS per introdurre il sistema di scambio di dati VHF (VDES), in vista della successiva adozione in sede di MSC 111. Il comitato ha inoltre approvato i conseguenti progetti correlati di modifica dei codici HSC del 1994 e del 2000, in vista della successiva adozione in sede di MSC 111, in linea con i suddetti progetti di modifica della convenzione SOLAS. Tali modifiche sono state trasmesse dal segretariato dell'IMO con la circolare dell'IMO n. 5063 del 29 settembre 2025.

La posizione dell'Unione in sede di MSC 110 è stata quella di sostenere i progetti di modifica.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto è più efficiente utilizzare canali dedicati per messaggi specifici dell'applicazione (*Application Specific Message* – ASM) del VDES e il VDES dispone di una capacità aggiuntiva per lo scambio di un maggior numero di dati digitali e potrebbe pertanto soddisfare la futura crescita della domanda di utilizzo di dati digitali nella radiocomunicazione marittima. Lo scambio di dati digitali apporta inoltre numerosi vantaggi in termini non solo di sicurezza e conoscenza situazionale, ma anche di efficienza della navigazione, protezione dell'ambiente marino e riduzione dell'onere che grava sui marittimi. Il VDES migliora in modo significativo i vantaggi offerti dall'AIS ed è considerato un fattore abilitante della navigazione elettronica. La capacità di scambiare ASM e altre informazioni tra navi e autorità di terra è notevolmente migliorata grazie all'attuazione del VDES.

Per quanto riguarda le modifiche delle regole SOLAS IV/5, V/4 e V/5, l'NCSR 12 ha preso atto delle considerazioni del gruppo congiunto di esperti IMO/UIT sull'elaborazione di progetti di modifica della convenzione SOLAS. Ha inoltre esaminato le opzioni di modifica della convenzione SOLAS elaborate dal gruppo congiunto di esperti IMO/UIT, tenendo conto di documenti, tra cui il contributo dell'Unione all'NCSR 12, in cui sono state formulate osservazioni sulle opzioni presentate dal gruppo congiunto di esperti IMO/UIT. L'NCSR 12 ha deferito le questioni al gruppo di lavoro per un ulteriore riesame e la finalizzazione delle modifiche della convenzione SOLAS. L'NCSR 12 ha approvato i progetti di modifica delle regole SOLAS IV/5, V/4 e V/5 concernenti l'obbligo di divulgazione delle informazioni sulla sicurezza in mare e di quelle relative alla ricerca e al salvataggio attraverso tutti i servizi mobili via satellite operativi riconosciuti, e ha avallato la motivazione alla base della presentazione dei suddetti progetti di modifica all'MSC 110 per l'approvazione, in vista dell'adozione da parte dell'MSC 111 e dell'entrata in vigore il 1° gennaio 2028. La posizione dell'Unione in sede di NCSR 12 è stata quella di sostenere il contributo dell'Unione che propone progetti di modifica della convenzione SOLAS concernenti la divulgazione delle informazioni sulla sicurezza in mare e di quelle relative alla ricerca e al salvataggio attraverso tutti i servizi mobili via satellite operativi riconosciuti.

L'MSC 110 ha approvato i progetti di modifica delle regole SOLAS IV/5, V/4 e V/5 concernenti l'obbligo di divulgazione delle informazioni sulla sicurezza in mare e di quelle relative alla ricerca e al salvataggio attraverso tutti i servizi mobili via satellite operativi riconosciuti dall'Organizzazione per l'utilizzo nel Sistema globale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS), in vista della successiva adozione in sede di MSC 111. Tali modifiche sono state trasmesse dal segretariato dell'IMO con la circolare dell'IMO n. 5063 del 29 settembre 2025.

La posizione dell'Unione in sede di MSC 110 è stata quella di sostenere i progetti di modifica.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto, introducendo nuovi servizi mobili via satellite riconosciuti, esse devono indicare chiaramente l'obbligo di divulgazione delle informazioni sulla sicurezza in mare e di quelle relative alla ricerca e al salvataggio attraverso tutti i servizi mobili via satellite operativi riconosciuti.

4.2. Modifiche del codice ESP del 2011

Il sottocomitato per la progettazione e la costruzione delle navi, in occasione della sua 10^a sessione (SDC 10), ha esaminato le modifiche del codice ESP del 2011 e ha convenuto che i lavori dovrebbero essere intrapresi tra una sessione e l'altra nell'ambito di un gruppo di corrispondenza incaricato di esaminare la proposta di modifica del codice ESP. La posizione

dell'Unione in sede di SDC 10 è stata quella di proporre che le modifiche proposte del codice ESP siano discusse da un gruppo di corrispondenza o rinviate a un gruppo di lavoro da istituire in sede di SDC 11.

L'SDC 11 ha esaminato la relazione del gruppo di corrispondenza sulle modifiche del codice ESP del 2011 per consentire l'uso di tecniche di ispezione a distanza (*Remote Inspection Technique* – RIT) e ha deferito la questione a un gruppo di lavoro. Dopo aver esaminato la relazione del gruppo di lavoro l'SDC 11 ha approvato i progetti di modifica del codice ESP del 2011 per integrarvi le RIT, per approvazione in sede di MSC 110 e successiva adozione in sede di MSC 111. La posizione dell'Unione in sede di SDC 11 è stata quella di sostenere la relazione del gruppo di corrispondenza sull'uso delle tecniche di ispezione a distanza e il suo deferimento a un gruppo di lavoro.

L'MSC 110 ha approvato i progetti di modifica del codice ESP del 2011 per consentire l'uso di RIT, in vista dell'adozione in sede di MSC 111 e dell'entrata in vigore il 1° gennaio 2028. Tali modifiche sono state trasmesse dal segretariato dell'IMO con la circolare dell'IMO n. 5063 del 29 settembre 2025.

La posizione dell'Unione in sede di MSC 110 è stata quella di sostenere i progetti di modifica.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto tali tecniche offrono maggiore efficienza, flessibilità e affidabilità nelle attività quotidiane di ispezione e controllo senza comprometterne i risultati.

4.3. Modifiche del codice LSA

Il sottocomitato dei sistemi e degli impianti navali, nella sua 10^a sessione, (SSE 10) ha convenuto, in linea di principio, di elaborare modifiche del codice LSA per quanto riguarda le prescrizioni di progettazione e di prova del prototipo per le disposizioni utilizzate nelle prove operative dei sistemi di rilascio delle imbarcazioni di salvataggio a caduta libera senza ammaino, in vista della finalizzazione in sede di SSE 11, e ha incaricato il gruppo di corrispondenza LSA di finalizzare i progetti di modifica. La posizione dell'Unione in sede di SSE 10 è stata quella di sostenere il deferimento della discussione al gruppo di lavoro.

Dopo aver approvato i lavori del gruppo di corrispondenza, l'SSE 11 ha esaminato i progetti di modifica e ha incaricato il gruppo di lavoro di ultimarli. L'SSE 10 ha approvato i progetti di modifica del codice LSA, in vista dell'approvazione da parte dell'MSC 110 e dell'adozione da parte dell'MSC 111. La posizione dell'Unione in sede di SSE 11 è stata quella di sostenere la relazione del gruppo di corrispondenza e di istituire un gruppo di lavoro sui mezzi di salvataggio per ultimare, nel corso della sessione, i progetti di modifica del codice LSA.

Dopo aver esaminato i progetti di modifica del codice LSA, l'MSC 110 li ha approvati in vista della loro adozione in sede di MSC 111. Tali modifiche sono state trasmesse dal segretariato dell'IMO con la circolare dell'IMO n. 5063 del 29 settembre 2025.

La posizione dell'Unione in sede di MSC 110 è stata quella di sostenere i progetti di modifica.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto agevoleranno la salvaguardia della vita umana in mare aumentando la fiducia nel funzionamento efficace ed efficiente dell'imbarcazione di salvataggio a caduta libera in caso di abbandono della nave.

4.4. Modifiche del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988

L'MSC 107 ha approvato l'aggiunta di una nuova iniziativa per modificare il protocollo sulla linea di massimo carico del 1988, in modo da definire l'obbligo di installazione di battagliole sulla struttura del ponte per ridurre al minimo i rischi per la sicurezza. Il comitato ha approvato questa nuova iniziativa. La posizione dell'Unione in sede di MSC 107 è stata quella di sostenere tale iniziativa.

L'SDC 10, pur avendo approvato in linea di principio il progetto di modifica della regola 25 del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988, ha osservato che sono necessari ulteriori lavori per la finalizzazione e ha convenuto di chiedere al comitato di prorogare al 2025 il termine per il completamento dell'iniziativa e di mantenere il punto nell'ordine del giorno provvisorio dell'SDC 11. La posizione dell'Unione in sede di SDC 10 è stata quella di sostenere la proposta di modifica della regola 25 del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988.

L'SDC 11 ha approvato i progetti di modifica della regola 25 del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988 per approvazione in sede di MSC 110 e successiva adozione in sede di MSC 111, con entrata in vigore prevista per il 1° gennaio 2028. La posizione dell'Unione in sede di SDC 11 è stata quella di sostenere la proposta di modifica della regola 25 del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988.

L'MSC 110 ha approvato i progetti di modifica della regola 25 del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988, che riguarda l'obbligo di installazione di battagliole sulla struttura del ponte, in vista dell'adozione in sede di MSC 111. Tali modifiche sono state trasmesse dal segretariato dell'IMO con la circolare dell'IMO n. 5063 del 29 settembre 2025.

La posizione dell'Unione in sede di MSC 110 è stata quella di sostenere i progetti di modifica.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto l'installazione di battagliole con tre draglie sulla struttura del ponte può efficacemente migliorare la protezione dell'equipaggio, ridurre il rischio di caduta in mare e di lesioni dello stesso e migliorare la sicurezza delle navi con impegni economici minimi.

5. LEGISLAZIONE PERTINENTE E COMPETENZA DELL'UE

5.1. Legislazione pertinente dell'UE

5.1.1. *Modifiche dell'allegato VI, regole 13 e 14 e appendice VII, della convenzione MARPOL*

La direttiva (UE) 2016/802 mira a ridurre le emissioni di anidride solforosa da alcuni combustibili liquidi³. Essa intende prevenire e controllare l'inquinamento atmosferico provocato dalle emissioni nocive derivanti dalla combustione di combustibili liquidi ad alto tenore di zolfo, che nuocciono alla salute umana e all'ambiente e contribuiscono alla formazione di depositi acidi. L'articolo 6, l'articolo 13 e l'allegato I fanno riferimento alle norme stabilite nell'allegato VI della convenzione MARPOL sul tenore massimo di zolfo nei combustibili delle navi e sulle emissioni di SO_x rilasciate dalle navi nelle acque dell'UE.

³ Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>).

La direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino⁴ impone agli Stati membri di adottare le misure necessarie per conseguire o mantenere un "buono stato ecologico" dell'ambiente marino entro il 2020. Per "buono stato ecologico" si intende lo "stato ecologico delle acque marine tale per cui queste preservano la diversità ecologica e la vitalità di mari ed oceani che siano puliti, sani e produttivi nelle proprie condizioni intrinseche e l'utilizzo dell'ambiente marino resta ad un livello sostenibile, salvaguardando in tal modo il potenziale per gli usi e le attività delle generazioni presenti e future" (articolo 3, paragrafo 5, della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino). La determinazione del buono stato ecologico prevede, tra l'altro, che sia ridotta al minimo l'eutrofizzazione di origine umana, in particolare i suoi effetti negativi, come perdite di biodiversità, degrado dell'ecosistema, proliferazione dannosa di alghe e carenza di ossigeno nelle acque di fondo. Ridurre gli apporti di azoto provenienti dalla navigazione marittima attraverso l'applicazione degli obblighi di livello III che derivano dalla designazione dell'Atlantico nord-orientale come NECA aiuterà gli Stati membri dell'UE che si affacciano su questi mari a conseguire un "buono stato ecologico" a norma della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino.

La direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente⁵ (rivista nel 2024) stabilisce, tra l'altro, valori limite per l'NO₂ al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e/o per l'ambiente causati dall'inquinamento atmosferico. La direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente riconosce che al fine di raggiungere gli obiettivi ivi stabiliti è particolarmente importante combattere alla fonte le emissioni di inquinanti, segnatamente con misure che limitino le emissioni di gas di scarico dai motori di varie fonti mobili e fisse attraverso norme sulla qualità dei motori o dei combustibili. L'Unione ha introdotto vari atti legislativi che disciplinano le emissioni mediante norme relative ai motori installati su vari trasporti su strada (autovetture, autocarri e furgoni, attraverso le norme Euro⁶) e in macchine mobili non stradali (navi della navigazione interna e locomotive, attraverso la direttiva sulle macchine mobili non stradali⁷).

Pertanto le modifiche dell'allegato VI, regole 13 e 14 e appendice VII, della convenzione MARPOL relative all'adozione di una zona di controllo delle emissioni sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della direttiva (UE) 2016/802. Ciò è dovuto al fatto che l'istituzione di una zona di controllo delle emissioni all'interno degli Stati membri dell'UE inciderebbe sull'applicazione di tale direttiva, in quanto l'articolo 6, l'articolo 13 e l'allegato I della stessa fanno riferimento alle norme stabilite nell'allegato VI della convenzione

⁴ Direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) (GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>).

⁵ Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>).

⁶ Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>).

⁷ Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>).

MARPOL sul tenore massimo di zolfo nei combustibili delle navi e sulle emissioni di SO_x rilasciate dalle navi nelle acque dell'UE.

5.1.2. Modifiche dell'allegato VI, regole 20, 25, 27 e 28, della convenzione MARPOL

Il regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo⁸ (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 sulle emissioni di gas a effetto serra e indicatori di efficienza energetica solidi e verificabili, a informare i responsabili politici e a stimolare la diffusione nel 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. L'aumento dell'accessibilità al pubblico della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e l'introduzione della clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra mirano a ridurre l'intensità di carbonio del trasporto marittimo internazionale in modo coerente con il livello di ambizione stabilito nella strategia dell'IMO per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi. Il miglioramento della coerenza/qualità dei dati comunicati nell'ambito dell'IMO DCS e l'ampliamento dell'accesso ai dati per il pubblico hanno implicazioni per la raccolta e la comunicazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi e potrebbero pertanto incidere sul monitoraggio, sulla verifica e sulla comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo a norma del regolamento MRV dell'UE.

La normativa dell'UE sul clima⁹ stabilisce un traguardo vincolante per l'Unione in materia di clima (rispetto ai livelli del 1990) che consiste in una riduzione netta delle emissioni di gas a effetto serra – emissioni al netto degli assorbimenti – di almeno il 55 % entro il 2030 e del 90 % entro il 2040 (proposta della Commissione). Essa 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 che riguardano specificamente le emissioni di gas a effetto serra del settore del trasporto marittimo:

- la revisione della direttiva 2003/87/CE¹⁰ sul sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS) mediante la direttiva (UE) 2023/959¹¹ per

⁸ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

⁹ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

¹⁰ Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

¹¹ Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e 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 serra (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

estendere l'applicazione dell'EU ETS al settore del trasporto marittimo a decorrere dal 1° gennaio 2024 (insieme alle modifiche necessarie del regolamento MRV dell'UE¹² intese a rivedere le norme in materia di monitoraggio e comunicazione anche mediante la revisione dei pertinenti atti delegati e di esecuzione);

- il regolamento (UE) 2023/1805¹³ è incentrato sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo (regolamento FuelEU Maritime) e la sua applicazione è obbligatoria per le 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 carbonio (*Carbon Intensity Indicator – CII*) che mirano alla raccolta e alla pubblicazione di informazioni sul consumo di combustibile e sull'efficienza energetica tecnica e operativa delle navi su base individuale.

Qualsiasi misura dell'IMO in materia di gas a effetto serra che 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, sulla direttiva EU ETS e sul regolamento FuelEU Maritime.

Pertanto le modifiche dell'allegato VI, regole 20, 25, 27 e 28, della convenzione MARPOL relative all'accessibilità della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e alla clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra sono tali da incidere in modo determinante sui requisiti applicabili in forza del regolamento (UE) 2015/757, del regolamento (UE) 2023/1805 e della direttiva (UE) 2023/959.

5.1.3. *Modifiche dei capitoli IV e V e dell'appendice (Certificati) della convenzione SOLAS e modifiche del codice HSC del 1994 e del codice HSC del 2000*

L'articolo 6 della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione¹⁴ stabilisce che ogni nave che fa scalo in un porto di uno Stato membro dev'essere dotata di un AIS rispondente alle norme di funzionamento definite dall'IMO.

¹² 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

¹³ Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

¹⁴ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>).

Il regolamento (UE) 2019/1239 istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea¹⁵. È possibile utilizzare il VDES per la trasmissione delle formalità di dichiarazione richieste dal regolamento.

Le apparecchiature di radiocomunicazione sono elencate nella sezione 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2025/1533 della Commissione¹⁶. Il regolamento di esecuzione contiene requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e norme di prova per l'equipaggiamento marittimo. Si basa sul potere conferito alla Commissione di indicare, mediante atti di esecuzione, i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza, oltre alle norme di prova per l'equipaggiamento marittimo che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo¹⁷, conformemente all'articolo 35, paragrafo 2, della stessa.

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 passeggeri¹⁸ stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A adibite a viaggi nazionali nell'UE devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata. Pertanto ogni modifica delle regole SOLAS inciderebbe sulle norme comuni dell'Unione stabilite nella direttiva.

Pertanto le modifiche dei capitoli IV e V e dell'appendice (Certificati) della convenzione SOLAS e le modifiche del codice HSC del 1994 e del codice HSC del 2000 sono tali da incidere in modo determinante sulle prescrizioni applicabili in forza della direttiva 2002/59/CE, della direttiva 2014/90/UE e della direttiva 2009/45/CE.

5.1.4. Modifiche del codice ESP del 2011

Il regolamento (UE) n. 530/2012 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo¹⁹ 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 alle petroliere o programma di ispezioni estese (*Enhanced Survey Programme* – 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

¹⁵ Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

¹⁶ Regolamento di esecuzione (UE) 2025/1533 della Commissione, del 23 luglio 2025, recante modalità di applicazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2024/1975 della Commissione (GU L, 2025/1533, 14.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj).

¹⁷ Direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

¹⁸ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>).

¹⁹ Regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2012, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo (GU L 172 del 30.6.2012, pag. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>).

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

5.1.5. Modifiche del codice LSA

Le norme relative alle imbarcazioni di salvataggio e alle zattere di salvataggio come pure ai dispositivi di ammaino e ai verricelli sono disciplinate dal regolamento di esecuzione (UE) 2025/1533, in cui si fa riferimento al codice LSA. Il regolamento di esecuzione contiene requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e norme di prova per l'equipaggiamento marittimo. Si basa sul potere conferito alla Commissione di indicare, mediante atti di esecuzione, i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza, oltre alle norme di prova per l'equipaggiamento marittimo che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo, conformemente all'articolo 35, paragrafo 2, della stessa.

Nella direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, l'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), applica la convenzione SOLAS, come modificata, e i codici pertinenti, compreso il codice LSA, alle navi da passeggeri di classe A, mentre l'allegato I, capitolo III ("Mezzi di salvataggio"), stabilisce vari requisiti, di ampia portata, per le navi da passeggeri di classe B, C e D adibite a viaggi nazionali, anche per quanto riguarda le zattere di salvataggio e le imbarcazioni di salvataggio mediante l'applicazione del codice LSA.

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

5.1.6. Modifiche del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988

Il termine "convenzioni internazionali" definito nella direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (articolo 2, lettera a)) include la convenzione sulla linea di massimo carico, oltre ai relativi protocolli e alle relative modifiche, così come i corrispondenti codici la cui applicazione è obbligatoria nella rispettiva versione aggiornata. Inoltre l'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), di tale direttiva stabilisce che "tutte le navi da passeggeri nuove di lunghezza pari o superiore a 24 metri sono conformi alla convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico".

Pertanto le modifiche del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988 sono tali da incidere in modo determinante sull'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

5.2. Competenza dell'UE

L'oggetto degli atti previsti riguarda settori in gran parte disciplinati dal diritto derivato dell'Unione come illustrato nella sezione 5.1. L'Unione ha pertanto 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". Gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sugli atti legislativi seguenti.

- Direttiva (UE) 2016/802. Ciò è dovuto al fatto che l'istituzione di una zona di controllo delle emissioni all'interno degli Stati membri dell'UE inciderebbe sull'applicazione di tale direttiva, in quanto l'articolo 6, l'articolo 13 e l'allegato I

della stessa fanno riferimento alle norme stabilite nell'allegato VI della convenzione MARPOL sul tenore massimo di zolfo nei combustibili delle navi e sulle emissioni di SO_x rilasciate dalle navi nelle acque dell'UE.

- Regolamento (UE) 2015/757. 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 dell'EU ETS al trasporto marittimo e dal regolamento FuelEU Maritime si baserà sul sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica stabilito dal regolamento MRV dell'UE.
- Direttiva 2003/87/CE riveduta dalla direttiva (UE) 2023/959 per estendere l'applicazione dell'EU ETS 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.
- Regolamento (UE) 2023/1805. 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.
- Direttiva 2002/59/CE. Ciò perché l'articolo 6 stabilisce che ogni nave che fa scalo in un porto di uno Stato membro dev'essere dotata di un AIS rispondente alle norme di funzionamento definite dall'IMO.
- Regolamento (UE) 2019/1239. Ciò perché è possibile utilizzare il VDES per la trasmissione delle formalità di dichiarazione richieste dal regolamento.
- Direttiva 2014/90/UE e regolamento di esecuzione (UE) 2025/1533 della Commissione. Ciò perché le apparecchiature di radiocomunicazione sono elencate nella sezione 5 del regolamento di esecuzione. Inoltre le norme relative alle imbarcazioni di salvataggio e alle zattere di salvataggio come pure ai dispositivi di ammaino e ai verricelli sono disciplinate dal regolamento di esecuzione, in cui si fa riferimento al codice LSA.
- Direttiva 2009/45/CE. Ciò perché l'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata, e ai pertinenti codici, incluso il codice LSA per le navi da passeggeri di classe A. L'articolo 6, paragrafo 4, stabilisce che le unità veloci da passeggeri adibite a viaggi nazionali, costruite o sottoposte a riparazioni, cambiamenti o modifiche di grandi entità, alla data del 1° gennaio 1996 o successivamente devono essere conformi ai requisiti stabiliti dalle regole X/2 e X/3 della convenzione SOLAS del 1974, che prevedono l'applicazione del "codice per le unità veloci". L'allegato I, capitolo III ("Mezzi di salvataggio"), stabilisce vari requisiti, di ampia portata, per le navi da passeggeri di classe B, C e D adibite a viaggi nazionali, anche per quanto riguarda le zattere di salvataggio e le imbarcazioni di salvataggio mediante l'applicazione del codice LSA. In aggiunta il termine "convenzioni internazionali" definito nell'articolo 2, lettera a), include la convenzione sulla linea di massimo carico, oltre ai relativi protocolli e alle relative modifiche, così come i corrispondenti codici la cui applicazione è obbligatoria nella rispettiva versione aggiornata. Inoltre l'articolo 6,

paragrafo 2, lettera b), di tale direttiva stabilisce che "tutte le navi da passeggeri nuove di lunghezza pari o superiore a 24 metri sono conformi alla convenzione internazionale del 1966 sulle linee di massimo carico".

- Regolamento (UE) n. 530/2012. 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 alle 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.

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'accordo²⁰.

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. Riguarda in particolare la situazione in cui l'accordo internazionale che istituisce l'organo prevede che le sue decisioni siano vincolanti per le parti. Ciò avviene ad esempio quando l'accordo internazionale conferisce all'organo il potere di modificare taluni aspetti dell'accordo o dei suoi allegati.

6.1.2. Applicazione al caso concreto

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

Gli atti previsti che il MEPC 84 dell'IMO è chiamato ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici, poiché sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione come indicato nelle sezioni 5.1 e 5.2.

Gli atti previsti che l'MSC 111 dell'IMO è chiamato ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici, poiché sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione come indicato nella sezione 5.1.

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

²⁰ Causa C-399/12, *Germania/Consiglio (OIV)*, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

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, anche se alcune delle modifiche previste riguardano aspetti ambientali. 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 Organizzazione marittima internazionale nell'84^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL) e nella 111^a sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974, del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994), del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000), del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere del 2011 (codice ESP del 2011), del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA) e del protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (protocollo sulla linea di massimo carico del 1988)

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 da navi. Tutti gli Stati membri dell'Unione sono membri dell'IMO. L'Unione non è membro dell'IMO.
- (3) A norma dell'articolo 38, lettera a), della convenzione IMO, il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) 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 causato da navi, in particolare in materia di adozione o modifica di regole o altre disposizioni. Nella sua 84^a sessione, il MEPC adotterà modifiche conformemente all'articolo 16, paragrafo 2, lettere b), c) e d), della convenzione MARPOL.
- (4) A norma dell'articolo 28, lettera b), della convenzione IMO, il comitato per la sicurezza marittima (MSC) 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. Nella sua 111^a sessione, l'MSC adotterà modifiche conformemente all'articolo VIII, lettera b), punto iv), della convenzione

SOLAS e all'articolo VI, paragrafo 2, lettera d), del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988.

- (5) Nella sua 84^a sessione, che si terrà dal 27 aprile al 1° maggio 2026, il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è chiamato ad adottare modifiche dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL) relative alla designazione dell'Atlantico nord-orientale come nuova zona di controllo delle emissioni (regole 13 e 14 e appendice VII), all'accessibilità della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e alla clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra (regole 20, 25, 27 e 28).
- (6) Nella sua 111^a sessione, che si terrà dal 13 al 22 maggio 2026, il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è chiamato ad adottare modifiche dei capitoli IV e V e dell'appendice (Certificati) della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974, del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994), del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000), del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere del 2011 (codice ESP del 2011), del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA) e dell'allegato B del protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (protocollo sulla linea di massimo carico del 1988).
- (7) Gli atti previsti del MEPC e dell'MSC avranno effetti giuridici.
- (8) È pertanto opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di MEPC 84, poiché gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare della direttiva (UE) 2016/802 relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi¹, del regolamento (UE) 2015/757 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo², della direttiva (UE) 2023/959 recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e 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 serra³, come pure del regolamento (UE) 2023/1805 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo⁴.
- (9) L'Unione dovrebbe pertanto sostenere le modifiche dell'allegato VI, regole 13 e 14 e appendice VII, della convenzione MARPOL in quanto contribuiranno a prevenire, ridurre e controllare le emissioni di inquinanti atmosferici delle navi, al fine di conseguire i relativi benefici per la salute, l'ambiente e l'economia.
- (10) È inoltre opportuno che l'Unione sostenga le modifiche dell'allegato VI, regola 27, della convenzione MARPOL in quanto miglioreranno ulteriormente l'accessibilità dei dati dell'IMO DCS per garantire una solida attuazione del quadro CII e agevolarne il riesame.

¹ GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58.

² GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.

³ GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134.

⁴ GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48.

- (11) L'Unione dovrebbe anche sostenere le modifiche dell'allegato VI, regole 20, 25, 27 e 28, della convenzione MARPOL in quanto sono conseguenti all'adozione della strategia dell'IMO del 2023 sui gas a effetto serra e al completamento della revisione delle misure a breve termine da parte dell'IMO e consentono un ulteriore riesame di tali regole.
- (12) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di MSC 111, poiché 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 passeggeri⁵, della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione⁶, del regolamento (UE) n. 530/2012 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo⁷ e della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo⁸.
- (13) Pertanto l'Unione dovrebbe sostenere le modifiche dei capitoli IV e V e dell'appendice (Certificati) della convenzione SOLAS, del codice HSC del 1994 e del codice HSC del 2000 in quanto è più efficiente utilizzare canali dedicati per messaggi specifici dell'applicazione (*Application Specific Message – ASM*) del VDES e il VDES dispone di una capacità aggiuntiva per lo scambio di un maggior numero di dati digitali e potrebbe pertanto soddisfare la futura crescita della domanda di utilizzo di dati digitali nella radiocomunicazione marittima. Lo scambio di dati digitali apporta inoltre numerosi vantaggi in termini non solo di sicurezza e conoscenza situazionale, ma anche di efficienza della navigazione, protezione dell'ambiente marino e riduzione dell'onere che grava sui marittimi. Il VDES migliora in modo significativo i vantaggi offerti dall'AIS ed è considerato un fattore abilitante della navigazione elettronica. La capacità di scambiare ASM e altre informazioni tra navi e autorità di terra è notevolmente migliorata grazie all'attuazione del VDES. Inoltre l'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto, introducendo nuovi servizi mobili via satellite riconosciuti, esse devono indicare chiaramente l'obbligo di divulgazione delle informazioni sulla sicurezza in mare e di quelle relative alla ricerca e al salvataggio attraverso tutti i servizi mobili via satellite operativi riconosciuti.
- (14) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice ESP del 2011 in quanto tali tecniche offrono maggiore efficienza, flessibilità e affidabilità nelle attività quotidiane di ispezione e controllo senza comprometterne i risultati.
- (15) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice LSA in quanto agevoleranno la salvaguardia della vita umana in mare aumentando la fiducia nel funzionamento efficace ed efficiente dell'imbarcazione di salvataggio a caduta libera in caso di abbandono della nave.
- (16) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988 in quanto l'installazione di battagliole con tre draglie sulla struttura del ponte può efficacemente migliorare la protezione dell'equipaggio, ridurre il rischio di caduta in mare e di lesioni dello stesso e migliorare la sicurezza delle navi con impegni economici minimi.

⁵ GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

⁶ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

⁷ GU L 172 del 30.6.2012, pag. 3.

⁸ GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146.

- (17) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente, nell'interesse dell'Unione europea, dagli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'IMO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nell'84^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale ("IMO") o nelle sessioni successive è di approvare l'adozione delle modifiche:

- (a) dell'allegato VI, regole 13 e 14 e appendice VII, della convenzione MARPOL per quanto riguarda la designazione dell'Atlantico nord-orientale come nuova zona di controllo delle emissioni (ECA);
- (b) dell'allegato VI, regole 20, 25, 27 e 28, della convenzione MARPOL per quanto riguarda l'accessibilità della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e la clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra.

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 111^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale ("IMO") o nelle sessioni successive è di approvare l'adozione delle modifiche:

- (a) dei capitoli IV e V e dell'appendice (Certificati) della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974;
- (b) del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994);
- (c) del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000);
- (d) del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere del 2011 (codice ESP del 2011);
- (e) del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA);
- (f) dell'allegato B del protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (protocollo sulla linea di massimo carico del 1988).

Articolo 3

- (g) 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.
- (h) 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

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*