

Bruxelles, 26 maggio 2025  
(OR. en)

9398/25

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2025/0121 (NLE)**

---

---

**MAR 82  
OMI 27**

## **PROPOSTA**

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	22 maggio 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2025) 249 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale in occasione della 110a sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994) e del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000)

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 249 final.

---

All.: COM(2025) 249 final



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 22.5.2025  
COM(2025) 249 final

2025/0121 (NLE)

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale in occasione della 110a sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994) e del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000)**

## 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 sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 110<sup>a</sup> sessione (MSC 110), che si terrà dal 18 al 27 giugno 2025.

In occasione della MSC 110 è prevista l'adozione di modifiche degli atti seguenti:

la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del 1974;

il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994); e

il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000).

### **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 della convenzione. L'Unione europea non è parte della convenzione.

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 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. Le relazioni tra la CE 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.

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.

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 membri.

### **2.3. L'atto previsto del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO**

Dal 18 al 27 giugno 2025, nell'ambito della sua 110<sup>a</sup> sessione, il comitato per la sicurezza marittima sarà chiamato ad adottare modifiche dei capitoli II-1, II-2 e V della SOLAS, del codice HSC del 1994 e del codice HSC del 2000.

La finalità delle modifiche previste del capitolo II-1 della SOLAS è fornire chiarimenti e certezza sull'applicazione del codice IGF ai combustibili gassosi.

La finalità delle modifiche previste del capitolo II-2 della SOLAS è garantire un'attuazione coerente di tale disposizione per le navi da passeggeri e le navi da carico.

La finalità delle modifiche previste del capitolo V della SOLAS è migliorare la sicurezza dei piloti in mare.

La finalità delle modifiche previste del codice HSC del 1994 e del codice HSC del 2000 è armonizzare gli obblighi relativi al trasporto dei giubbotti di salvataggio con gli obblighi di cui al capitolo III della SOLAS.

## **3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE IN SEDE DI COMITATO PER LA SICUREZZA MARITTIMA IN OCCASIONE DELLA SUA 110<sup>A</sup> SESSIONE**

### **3.1. Modifiche del capitolo II-1 della SOLAS**

In occasione della sua 108<sup>a</sup> sessione, il comitato per la sicurezza marittima (MSC 108) ha esaminato l'applicazione del codice IGF ai combustibili a basso punto di infiammabilità e ad altri combustibili gassosi, ha rilevato la necessità di chiarire se il codice IGF si applichi o meno alle navi che utilizzano il gas come combustibile indipendentemente dal punto di infiammabilità e ha convenuto di deferire la questione al sottocomitato per il trasporto di carichi e contenitori (CCC 10) e di ricevere il parere del CCC in occasione della MSC 109.

Nel corso della CCC 10, il sottocomitato ha approvato l'orientamento generale secondo cui il codice IGF dovrebbe applicarsi ai combustibili a basso punto di infiammabilità e ai combustibili gassosi e ha raccomandato alla MSC 109 la modifica del capitolo II-1 della SOLAS. La posizione dell'Unione in sede di CCC 10 è stata quella di sostenere un'ulteriore riflessione sul modo migliore di procedere per stabilire come e se tutti i combustibili gassosi debbano essere considerati come rientranti nell'ambito di applicazione del codice IGF.

La MSC 109 ha istituito il gruppo di lavoro sullo sviluppo di un quadro normativo in materia di sicurezza per sostenere la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra delle navi che utilizzano nuove tecnologie e combustibili alternativi e lo ha incaricato di preparare progetti di modifica delle regole SOLAS II-1/2.29, 56 e 57, affinché fossero esaminati dal comitato. La posizione dell'Unione in sede di MSC 109 è stata quella di sostenere la necessità di chiarire con urgenza l'ambito di applicazione del codice IGF adottando, se del caso, progetti di modifica della SOLAS.

Esaminata la relazione del gruppo di lavoro, la MSC 109 ha approvato i progetti di modifica della SOLAS in relazione all'applicazione del codice IGF in vista dell'adozione in occasione della MSC 110. Tali modifiche sono state trasmesse con la circolare dell'IMO n. 4953 del 17 dicembre 2024, allegato 1.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche, in quanto forniranno chiarimenti e certezza sull'applicazione del codice IGF ai combustibili gassosi.

### **3.2. Modifiche del capitolo II-2 della SOLAS**

In occasione della sua 10<sup>a</sup> sessione, il sottocomitato dei sistemi e degli impianti navali (SSE 10) ha preso in considerazione correzioni di lieve entità delle regole SOLAS II-2/11.2 e 11.4.1 nell'ottica di garantire un'attuazione coerente di tale disposizione per le navi da passeggeri e le navi da carico. Dopo un dibattito, il sottocomitato ha sostenuto la proposta e approvato i progetti di modifica della regola SOLAS II-2/11, come correzioni di lieve entità, in vista dell'approvazione da parte della MSC 109 e dell'adozione da parte della MSC 110. La posizione dell'Unione in sede di SSE 10 è stata quella di sostenere tali modifiche al fine di garantire un'attuazione coerente di tale disposizione per le navi da passeggeri e le navi da carico.

La MSC 109 ha approvato i progetti di modifica della regola SOLAS II-2/11 per un'attuazione coerente di tale disposizione per le navi da passeggeri e le navi da carico, in vista dell'adozione in occasione della MSC 110. Tali modifiche sono state trasmesse con la circolare dell'IMO n. 4953 del 17 dicembre 2024, allegato 1.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche, in quanto garantiranno un'attuazione coerente di tale disposizione per le navi da passeggeri e le navi da carico.

### **3.3. Modifiche del capitolo V della SOLAS**

La MSC 106 ha convenuto di inserire nel programma biennale del sottocomitato per la navigazione, le comunicazioni, la ricerca e il salvataggio (NCSR) per il periodo 2022-2023 e nell'ordine del giorno provvisorio della NCSR 10 un elemento riguardante il "Riesame della regola SOLAS V/23 e degli strumenti associati per migliorare la sicurezza delle modalità di imbarco e sbarco dei piloti", da completarsi entro il 2024. La posizione dell'Unione in sede di MSC 106 è stata quella di sostenere in linea di principio la proposta di stabilire un nuovo elemento finalizzato alla modifica della regola SOLAS V/23 e degli strumenti associati al fine di migliorare la sicurezza delle modalità di imbarco e sbarco dei piloti.

La NCSR 10 ha avviato i lavori sul necessario riesame della regola SOLAS V/23. Per proseguire i lavori, il sottocomitato ha convenuto di istituire un gruppo di corrispondenza sulle modalità di imbarco e sbarco dei piloti coordinato dalla Cina nell'ottica di finalizzare tale elemento in occasione della NCSR 11. La posizione dell'Unione in sede di NCSR 10 è stata quella di proporre che la discussione tecnica proseguisse aa livello di esperti in seno a un gruppo di lavoro.

Il gruppo di corrispondenza ha presentato alla NCSR 11 progetti di modifica della regola SOLAS V/23 e progetti di norme di efficienza per le modalità di imbarco e sbarco dei piloti. A seguito di un esame, il sottocomitato ha deferito tale relazione al gruppo di lavoro sulla navigazione per il riesame e la finalizzazione dei progetti di modifica della SOLAS e dei progetti di norme di efficienza. Esaminata la relazione del gruppo di lavoro, il sottocomitato ha approvato i progetti di modifica della regola SOLAS V/23 e dell'appendice (certificati) e il relativo progetto di risoluzione della MSC in materia di norme di efficienza per le modalità di

imbarco e sbarco dei piloti, e ha invitato il comitato ad approvarli in vista della loro successiva adozione. La posizione dell'Unione nella NCSR 11 è stata quella di proporre che tutti i documenti fossero deferiti al gruppo di lavoro sulla navigazione per sviluppare ulteriormente le modifiche della regola SOLAS V/23 e degli strumenti associati.

La MSC 109 ha approvato i progetti di modifica della regola SOLAS V/23 e dell'appendice (certificati), in vista dell'adozione in occasione della MSC 110. Tali modifiche sono state trasmesse con la circolare dell'IMO n. 4953 del 17 dicembre 2024, allegato 1.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto miglioreranno la sicurezza dei piloti in mare.

### **3.4. Modifiche del codice HSC del 1994 e del codice HSC del 2000**

La MSC 101 ha convenuto di inserire nel programma post-biennale un elemento riguardante l'"Elaborazione di modifiche del punto 8.3.5 e dell'allegato 1 dei codici HSC del 1994 e del 2000", con una sessione necessaria per completare il punto, designando il sottocomitato SSE come organo associato. La posizione dell'Unione in sede di MSC 101 è stata quella di sostenere la proposta di stabilire un nuovo elemento affinché il sottocomitato SSE armonizzi gli obblighi relativi ai giubbotti di salvataggio per i neonati nei codici HSC con gli obblighi relativi al trasporto dei giubbotti di salvataggio di cui al capitolo III della SOLAS.

La SSE 9 ha convenuto di iscrivere il punto all'ordine del giorno provvisorio della SSE 10. La SSE 10 ha incaricato il gruppo di lavoro LSA, tenendo conto delle osservazioni presentate e delle decisioni prese in plenaria, di finalizzare i progetti di modifica dei codici HSC del 1994 e del 2000. Esaminata la parte di rilievo della relazione del gruppo di lavoro LSA, la SSE 10 ha approvato i progetti di modifica dei codici HSC del 1994 e del 2000 in vista dell'approvazione da parte della MSC 109 e della successiva adozione da parte della MSC 110.

La MSC 109 ha approvato i progetti di modifica del punto 8.3.5 (Mezzi individuali di salvataggio) e dell'allegato 1 (Elenco delle dotazioni) del codice HSC del 1994 e del punto 8.3.5 (Mezzi individuali di salvataggio) e dell'allegato 1 (Elenco delle dotazioni) del codice HSC del 2000, in vista dell'adozione in occasione della MSC 110 e dell'entrata in vigore, prevista per il 1° gennaio 2028. Tali modifiche sono state trasmesse con la circolare dell'IMO n. 4953 del 17 dicembre 2024, allegati 2 e 3.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche, in quanto armonizzeranno gli obblighi relativi al trasporto dei giubbotti di salvataggio con gli obblighi di cui al capitolo III della SOLAS e miglioreranno la sicurezza dei neonati in caso di incidente.

## **4. LEGISLAZIONE PERTINENTE E COMPETENZA DELL'UE**

### **4.1. Legislazione pertinente dell'UE**

#### *4.1.1. Modifiche del capitolo II-1 della SOLAS*

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE<sup>1</sup> relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri 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.

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

---

<sup>1</sup> GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

- regola II-1/G/1: applicabile alle navi nuove delle classi B, C e D (e alle 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
- 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 capitolo II-1 della SOLAS sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della 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.

#### 4.1.2. *Modifiche del capitolo II-2 della SOLAS*

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 passeggeri 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 le modifiche del capitolo II-2 della SOLAS sono tali da incidere in modo determinante sull'applicazione della 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.

#### 4.1.3. *Modifiche del capitolo V della SOLAS*

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 passeggeri 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.

Inoltre le apparecchiature di navigazione, ivi compresi il trasporto, le prestazioni e l'omologazione delle scale per pilota, sono riportati nella sezione 4 del regolamento di esecuzione (UE) 2024/1975 della Commissione<sup>2</sup>. 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<sup>3</sup>, conformemente all'articolo 35, paragrafo 2, della stessa.

Le modifiche del capitolo V della SOLAS sono pertanto tali da incidere in modo determinante sull'applicazione della direttiva 2009/45/CE e del regolamento di esecuzione (UE) 2024/1975

<sup>2</sup> GU L, 2024/1975 del 26.7.2024.

<sup>3</sup> GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146.

della Commissione. Ciò perché la sezione 4 del regolamento di esecuzione (UE) 2024/1975 della Commissione riporta le apparecchiature di navigazione, comprendendo il trasporto, le prestazioni e l'omologazione delle scale per pilota, come previsto dalla regola SOLAS V/23.

#### 4.1.4. *Modifiche del codice HSC del 1994 e del codice HSC del 2000*

L'articolo 2, lettera c), della direttiva 2009/45/CE definisce il "codice per le unità veloci (HSC Code)" come "il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci (International Code for Safety of High Speed Craft) adottato dall'IMO con la risoluzione MSC 36(63) del 20 maggio 1994 oppure il codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (International Code for Safety of High-Speed Craft, 2000), contenuto nella risoluzione MSC 97 (73) dell'IMO del dicembre 2000, nelle loro versioni aggiornate".

L'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri stabilisce che le unità veloci da passeggeri adibite a viaggi nazionali, costruite o sottoposte a riparazioni, cambiamenti o modifiche di grande 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".

Le modifiche del codice HSC del 1994 e del codice HSC del 2000 sono pertanto tali da incidere in modo determinante sull'applicazione della direttiva 2009/45/CE. Ciò perché 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".

## 4.2. **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".

## 5. **BASE GIURIDICA**

### 5.1. **Base giuridica procedurale**

#### 5.1.1. *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'accordo<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

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*"<sup>5</sup>.

#### 5.1.2. *Applicazione al caso concreto*

Il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è un organo istituito da un accordo conformemente alla Convenzione sull'Organizzazione marittima internazionale.

Gli atti che questo comitato dell'IMO è chiamato ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici. Gli atti previsti saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare:

- la direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. 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 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";
- il regolamento di esecuzione (UE) 2024/1975 della Commissione, 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) 2023/1667 della Commissione. Ciò perché la sezione 4 di detto regolamento riporta le apparecchiature di navigazione, comprendendo il trasporto, le prestazioni e l'omologazione delle scale per pilota, come previsto dalla regola SOLAS V/23;
- 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.

## 5.2. **Base giuridica sostanziale**

### 5.2.1. *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.

---

<sup>5</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

### *5.2.2. Applicazione al caso concreto*

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

### **5.3. 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 in occasione della 110ª sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994) e del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000)**

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 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.
- (4) Nella 110ª sessione, che si terrà dal 18 al 27 giugno 2025, il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è chiamato ad adottare modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974, del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994) e del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000).
- (5) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 110ª sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, poiché gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri<sup>1</sup> e sul regolamento di esecuzione (UE) 2024/1975 della Commissione recante modalità di applicazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di progettazione,

---

<sup>1</sup> GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2023/1667 della Commissione<sup>2</sup>.

- (6) L'Unione dovrebbe pertanto sostenere le modifiche del capitolo II-1 della SOLAS, in quanto forniranno chiarimenti e certezza sull'applicazione del codice IGF ai combustibili gassosi. L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del capitolo II-2 della SOLAS, in quanto garantiranno un'attuazione coerente di tale disposizione per le navi da passeggeri e le navi da carico. L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del capitolo V della SOLAS, in quanto miglioreranno la sicurezza dei piloti in mare. L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice HSC del 1994 e del codice HSC del 2000, in quanto armonizzeranno gli obblighi relativi al trasporto dei giubbotti di salvataggio con gli obblighi di cui al capitolo III della SOLAS e miglioreranno la sicurezza dei neonati in caso di incidente.
- (7) 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 nella 110<sup>a</sup> sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è di approvare l'adozione delle 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 unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994) e del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000) di cui agli allegati 1, 2 e 3 della circolare dell'IMO n. 4953 del 17 dicembre 2024.

#### *Articolo 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 1.

#### *Articolo 3*

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

<sup>2</sup> GU L, 2024/1975 del 26.7.2024.