



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 6.9.2022  
COM(2022) 439 final

2022/0259 (NLE)

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 106<sup>a</sup> sessione e in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino in occasione della sua 79<sup>a</sup> sessione in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (codice ESP 2011) e dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL)**

## 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 (IMO) in occasione della sua 106a sessione (MSC 106), che si terrà virtualmente dal 2 all'11 novembre 2022, e in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 79a sessione (MEPC 79), che si svolgerà virtualmente dal 12 al 16 dicembre 2022.

Nel corso della MSC 105 è stato previsto che la MSC 106 avrebbe adottato le modifiche degli atti seguenti:

- 1) capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974;
- 2) codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011).

Nel corso della MEPC 78 è stato previsto che la MEPC 79 avrebbe adottato le modifiche degli atti seguenti:

- 1) allegato VI della convenzione MARPOL riguardante l'inclusione di maggiori informazioni sulle prestazioni relative all'intensità di carbonio delle navi nella banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi.

### **2. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

#### **2.1. La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale**

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

La convenzione è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

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

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

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

## **2.2. L'Organizzazione marittima internazionale**

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

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

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

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

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

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

Nella sua sessione, che si terrà dal 2 all'11 novembre 2022, la MSC 106 è chiamata ad adottare modifiche del capitolo II-2 della convenzione SOLAS e del codice ESP.

Lo scopo delle modifiche previste del capitolo II-2 della convenzione SOLAS è di tenere conto dei fornitori di combustibili liquidi che non hanno rispettato i requisiti relativi al punto di infiammabilità, dei provvedimenti nei confronti dei fornitori di combustibili liquidi che hanno fornito combustibili liquidi non conformi ai requisiti minimi relativi al punto di infiammabilità e della documentazione inerente al punto di infiammabilità dello specifico lotto di combustibile al momento del bunkeraggio.

Lo scopo delle modifiche previste del codice ESP è di attuare requisiti più rigorosi per l'ispezione delle cisterne di zavorra e degli spazi vuoti al fine di risolvere i problemi di sicurezza individuati durante l'inchiesta sulla sicurezza marittima condotta dallo Stato di bandiera in relazione alla perdita della MV Stellar Daisy.

#### **2.4. L'atto previsto del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO**

Dal 12 al 16 dicembre 2022, la MEPC 79 sarà chiamata ad adottare modifiche degli allegati V e VI della convenzione MARPOL.

Lo scopo delle modifiche previste dell'allegato VI della convenzione MARPOL è di includere maggiori informazioni sulle prestazioni relative all'intensità di carbonio delle navi nel sistema di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi dell'IMO.

### **3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE**

#### **3.1. Modifiche del capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare**

In occasione della sua 100<sup>a</sup> sessione, il comitato per la sicurezza marittima (MSC) ha convenuto di inserire nel programma biennale un'iniziativa sullo sviluppo di ulteriori misure per migliorare la sicurezza delle navi in relazione all'uso di olio combustibile, da completarsi entro il 2021, al fine di riesaminare le disposizioni di sicurezza vigenti per l'olio combustibile e le informazioni relative alle implicazioni di sicurezza associate all'uso dello stesso, nonché di elaborare ulteriori misure per migliorare la sicurezza delle navi in relazione all'uso di tale combustibile. La MSC 100 ha inoltre approvato la possibilità di istituire, in sede di MSC 101, un gruppo di lavoro con l'obiettivo di far progredire ulteriormente l'elaborazione di misure volte a migliorare la sicurezza delle navi in relazione all'uso di olio combustibile. In sede di MSC 100, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere qualsiasi sviluppo futuro inteso a migliorare la qualità dei combustibili e a garantirne un approvvigionamento orientato alla qualità, in considerazione dei potenziali aspetti operativi di sicurezza legati al loro uso.

La MSC 101 ha istituito il gruppo di corrispondenti sulla sicurezza dei combustibili liquidi, sotto il coordinamento della Germania, conferendogli tra l'altro il mandato seguente: 1) esaminare ulteriormente l'elaborazione di requisiti obbligatori in materia di segnalazione di casi confermati in cui i fornitori di combustibili liquidi non hanno soddisfatto i requisiti relativi al punto di infiammabilità dell'Organizzazione, tenendo presente l'esigenza di trasmettere il feedback anche al fornitore; 2) esaminare ulteriormente l'elaborazione di requisiti obbligatori per garantire che i governi contraenti della SOLAS adottino provvedimenti adeguati nei confronti dei fornitori di combustibili liquidi nei casi confermati di consegne di combustibili liquidi non conformi ai requisiti specificati nella regola II-2/4.2.1 della SOLAS, tenendo conto dell'allegato VI, regola 18.9.4, della MARPOL; 3) esaminare ulteriormente l'elaborazione di requisiti obbligatori riguardanti la documentazione relativa al punto di infiammabilità dello specifico lotto di combustibile al momento del bunkeraggio, prevedendo una dichiarazione che attesti la conformità del combustibile liquido alla regola II-2/4.2.1 della SOLAS.

In sede di MSC 101, l'Unione ha adottato la posizione di sostenere le proposte contenute nei documenti presentati e ha proposto di discuterle in modo più approfondito nell'ambito del gruppo di lavoro sulle misure volte a migliorare la sicurezza delle navi in relazione all'uso di olio combustibile.

La MSC 103 ha istituito nuovamente il gruppo di corrispondenti sullo sviluppo di ulteriori misure volte a migliorare la sicurezza delle navi in relazione all'uso di olio combustibile, sotto il coordinamento della Germania.

Il gruppo è stato incaricato, tra l'altro, di:

- 1) elaborare ulteriormente, nell'ottica di una loro finalizzazione, progetti di modifica della SOLAS relativi alla segnalazione di casi confermati in cui i fornitori di combustibili liquidi non hanno soddisfatto i requisiti relativi al punto di infiammabilità dell'Organizzazione, l'esigenza di trasmettere il feedback anche al fornitore;
- 2) elaborare ulteriormente, nell'ottica di una loro finalizzazione, progetti di modifica della SOLAS in merito ai provvedimenti da adottare nei confronti dei fornitori di combustibili liquidi che hanno fornito combustibili liquidi non conformi ai requisiti minimi relativi al punto di infiammabilità;
- 3) elaborare ulteriormente, nell'ottica di una loro finalizzazione, i requisiti obbligatori riguardanti la documentazione relativa al punto di infiammabilità dello specifico lotto di combustibile al momento del bunkeraggio.

In sede di MSC 103, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere la relazione del gruppo di corrispondenti sui requisiti obbligatori.

La MSC 105 ha approvato le modifiche previste, di cui al punto 5.13 della relazione MSC 105 (MSC 105/20), in vista della loro adozione in occasione della MSC 106.

In sede di MSC 105, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere la proposta del gruppo di corrispondenti sullo sviluppo di ulteriori misure volte a migliorare la sicurezza delle navi in relazione all'uso di olio combustibile.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, in quanto miglioreranno la sicurezza delle navi in relazione all'uso di olio combustibile tenendo conto dei fornitori di combustibili liquidi che non hanno rispettato i requisiti relativi al punto di infiammabilità, dei provvedimenti nei confronti dei fornitori di combustibili liquidi che hanno fornito combustibili liquidi non conformi ai requisiti minimi relativi al punto di infiammabilità e della documentazione inerente al punto di infiammabilità dello specifico lotto di combustibile al momento del bunkeraggio.

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

La MSC 103 aveva incaricato il sottocomitato per la progettazione e la costruzione delle navi (SDC 8) di esaminare, nell'ambito dell'iniziativa continua esistente sulle modifiche del codice ESP, le modifiche del codice ESP volte a risolvere i problemi di sicurezza individuati durante l'inchiesta sulla sicurezza marittima condotta dallo Stato di bandiera in relazione alla perdita della MV Stellar Daisy. La MSC 103 aveva inoltre convenuto che il sottocomitato SDC avrebbe dovuto esaminare in maniera approfondita le modifiche proposte del codice ESP 2011 al fine di affrontare le questioni relative alle ispezioni delle cisterne di zavorra e degli spazi vuoti, e che tali modifiche sarebbero dovute entrare in vigore insieme ad altre in corso di elaborazione nell'ambito dell'iniziativa esistente.

In sede di MSC 103 la posizione dell'Unione è stata quella di approvare il fatto che il sottocomitato SDC esaminasse le modifiche del codice ESP 2011.

La SDC 8 ha approvato i progetti di modifica del codice ESP 2011 da presentare per approvazione alla MSC 105. In sede di SDC 8, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere i risultati dell'inchiesta sulla MV Stellar Daisy.

La MSC 105 ha approvato i progetti di modifica del codice ESP 2011, di cui al punto 15.12 della relazione MSC 105 (MSC 105/20), in vista della loro adozione in occasione della MSC 106.

In sede di MSC 105, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere l'approvazione dei progetti di modifica del codice ESP 2011 in vista della successiva adozione.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche che mirano a rafforzare i requisiti per le ispezioni degli spazi vuoti e delle cisterne di zavorra.

### **3.3. Modifiche dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("MARPOL")**

In occasione della MEPC 77 l'Unione aveva proposto di includere nel sistema di rilevazione dei dati dell'IMO informazioni sulla classificazione e sui valori richiesti e conseguiti dalla nave relativamente all'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI, *Energy Efficiency Existing Ship Index*) e all'indicatore di intensità di carbonio (CII, *Carbon Intensity Indicator*). Aveva inoltre proposto possibili modifiche dell'appendice IX dell'allegato VI della MARPOL e presentato un progetto di mandato al fine di istituire un filone di lavoro per la modifica del sistema di rilevazione dei dati dell'IMO.

La MEPC 77 aveva incaricato il gruppo di lavoro intersessione sui gas a effetto serra (ISWG-GHG 11) di esaminare ulteriormente, tra le altre cose, le proposte di possibili modifiche dell'appendice IX dell'allegato VI della MARPOL.

In sede di MEPC 77, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere le modifiche proposte all'appendice IX dell'allegato VI della MARPOL.

La ISWG-GHG 11 ha ultimato i progetti di modifica dell'appendice IX dell'allegato VI della MARPOL, finalizzati a includere maggiori informazioni sulle prestazioni relative all'intensità di carbonio delle navi in vista della loro approvazione alla MEPC 78.

La MEPC 78 ha approvato i progetti di modifica dell'appendice IX dell'allegato VI della MARPOL finalizzati a includere maggiori informazioni sulle prestazioni relative all'intensità di carbonio delle navi nel sistema di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi dell'IMO, di cui al punto 7.119 della relazione MEPC 78 (MEPC 78/17), in vista dell'adozione in occasione della MEPC 79.

In sede di MEPC 78 e ISWG-GHG 11, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere l'approvazione dei progetti di modifica dell'appendice IX dell'allegato VI della MARPOL.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, poiché le informazioni sull'intensità di carbonio delle navi fornirebbero informazioni fondamentali sull'efficienza energetica della flotta mondiale e sulle prestazioni relative all'intensità di carbonio; tali informazioni dovrebbero pertanto essere comunicate al sistema di rilevazione dei dati dell'IMO.

### **3.4. Legislazione pertinente e competenza dell'UE**

#### *3.4.1. Modifiche del capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare*

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<sup>1</sup> applica la SOLAS, nella versione modificata, alle navi da passeggeri di classe A.

Le modifiche del capitolo II-2 della SOLAS, la cui adozione è prevista in occasione della MSC 106, avranno quindi effetti sulle prescrizioni applicabili in forza della direttiva 2009/45/CE.

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

Il regolamento (UE) n. 530/2012 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo<sup>2</sup> rende obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) dell'IMO alle petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (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.

Le modifiche del codice ESP 2011, la cui adozione è prevista in occasione della MSC 106, avranno quindi effetti sull'applicazione del regolamento (UE) n. 530/2012.

#### *3.4.3. Modifiche dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("MARPOL")*

Il regolamento (UE) 2015/757 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<sup>3</sup> (regolamento MRV) istituisce il quadro giuridico per un sistema UE di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di CO<sub>2</sub> e dell'efficienza energetica del trasporto marittimo. Il regolamento mira a fornire dati solidi e verificabili sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, a informare i responsabili politici e a stimolare la diffusione sul mercato di tecnologie e comportamenti efficienti dal punto di vista energetico, affrontando gli ostacoli del mercato quali la mancanza di informazioni.

I relativi regolamenti delegati della Commissione concernenti la verifica e l'accREDITAMENTO dei verificatori e il perfezionamento dei metodi di monitoraggio sono stati adottati il 22 settembre 2016<sup>4</sup>. Il 4 novembre 2016 la Commissione ha adottato due regolamenti di esecuzione aggiuntivi relativi ai modelli e ai parametri di carico<sup>5</sup>.

---

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

<sup>2</sup> GU L 172 del 30.6.2012, pag. 3.

<sup>3</sup> GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.

<sup>4</sup> Regolamento delegato (UE) 2016/2071 della Commissione, del 22 settembre 2016, che modifica il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i metodi per il monitoraggio delle emissioni di anidride carbonica e le regole relative al monitoraggio delle altre informazioni pertinenti (GU L 320 del 26.11.2016, pag. 1) e regolamento delegato (UE) 2016/2072 della Commissione, del 22 settembre 2016, relativo alle attività di verifica e all'accREDITAMENTO dei verificatori a norma del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio

L'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (EEXI) e l'indicatore di intensità di carbonio (CII), che sono valori da includere nel sistema di rilevazione dei dati dell'IMO, sono legati al regolamento MRV, in quanto quest'ultimo mira a raccogliere e pubblicare informazioni sull'efficienza energetica tecnica e operativa delle navi su base individuale.

Le modifiche dell'allegato VI della MARPOL, la cui adozione è prevista in occasione della MEPC 79, avranno quindi effetti sull'attuazione del regolamento (UE) 2015/757.

#### 3.4.4. *Competenza dell'UE*

Le modifiche del capitolo II-2 della SOLAS inciderebbero sul diritto dell'Unione, in particolare sull'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

Le modifiche del codice ESP 2011 inciderebbero sul diritto dell'Unione, in particolare sull'applicazione del regolamento (UE) n. 530/2012.

Le modifiche dell'allegato VI della MARPOL inciderebbero sul diritto dell'Unione, in particolare sull'attuazione del regolamento (UE) 2015/757.

L'oggetto degli atti previsti riguarda pertanto un settore che rientra nella competenza esterna esclusiva dell'Unione in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE.

## 4. **BASE GIURIDICA**

### 4.1. **Base giuridica procedurale**

#### 4.1.1. *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>6</sup>.

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*

---

concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (GU L 320 del 26.11.2016, pag. 5).

<sup>5</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1927 della Commissione, del 4 novembre 2016, relativo ai modelli dei piani di monitoraggio, delle relazioni sulle emissioni e dei documenti di conformità a norma del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (GU L 299 del 5.11.2016, pag. 1) e regolamento di esecuzione (UE) 2016/1928 della Commissione, del 4 novembre 2016, sulla determinazione del carico trasportato per le categorie di navi diverse dalle navi passeggeri, dalle navi ro/ro e dalle navi portacontainer ai sensi del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo (GU L 299 del 5.11.2016, pag. 22).

<sup>6</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

*tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"*<sup>7</sup>.

#### *4.1.2. Applicazione al caso concreto*

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

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

- sulla direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, in quanto l'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), applica la SOLAS, nella versione modificata, alle navi da passeggeri di classe A;
- sul regolamento (UE) n. 530/2012 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo, in quanto tale regolamento rende obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) dell'IMO alle petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (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;
- sul regolamento (UE) 2015/757 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 (regolamento MRV), a causa dei legami tra il regolamento MRV e i valori sia dell'EEXI sia del CII da includere nel sistema di rilevazione dei dati dell'IMO.

Pertanto l'adozione delle modifiche

- del capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare;
- del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (codice ESP) e
- dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL)

sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE seguente, in particolare sulla direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, sul regolamento (UE) n. 530/2012 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo e sul regolamento (UE) 2015/757 (regolamento MRV) che istituisce il quadro giuridico per un

---

<sup>7</sup> Causa C-399/12, Germania/Consiglio (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punti da 61 a 64.

sistema UE di monitoraggio, comunicazione e verifica delle emissioni di CO<sub>2</sub> e dell'efficienza energetica del trasporto marittimo.

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.

## **4.2. Base giuridica sostanziale**

### *4.2.1. 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.

### *4.2.2. Applicazione al caso concreto*

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

## **4.3. 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 in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 106<sup>a</sup> sessione e in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino in occasione della sua 79<sup>a</sup> sessione in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (codice ESP 2011) e dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL)**

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) A norma dell'articolo 38, lettera a), della convenzione IMO, il comitato per la protezione dell'ambiente marino svolge quelle funzioni che sono o possono essere attribuite all'IMO da o ai sensi di convenzioni internazionali per la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino da parte di navi, particolarmente in materia di adozione o modifica di regole o altre disposizioni.
- (5) Nella sua 106<sup>a</sup> sessione, che si terrà dal 4 all'11 novembre 2022, il comitato per la sicurezza marittima è chiamato ad adottare modifiche del capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ("convenzione SOLAS") e del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (codice ESP).
- (6) Nella sua 79<sup>a</sup> sessione, che si terrà dal 12 al 16 dicembre 2022, il comitato per la protezione dell'ambiente marino è chiamato ad adottare modifiche dell'appendice IX

dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("MARPOL").

- (7) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la sicurezza marittima, in occasione della sua 106a sessione, poiché le modifiche previste del capitolo II-2 della convenzione SOLAS e del codice ESP 2011 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 (UE) n. 530/2012 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo<sup>2</sup>.
- (8) Le modifiche del capitolo II-2 della SOLAS terranno conto dei fornitori di combustibili liquidi che non hanno soddisfatto i requisiti relativi al punto di infiammabilità, dei provvedimenti nei confronti dei fornitori di combustibili liquidi che hanno fornito combustibili liquidi non conformi ai requisiti minimi relativi al punto di infiammabilità e della documentazione inerente al punto di infiammabilità dello specifico lotto di combustibile al momento del bunkeraggio. L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche, in quanto migliorerebbero la sicurezza delle navi in relazione all'uso di olio combustibile tenendo conto dei fornitori di combustibili liquidi che non hanno soddisfatto i requisiti relativi al punto di infiammabilità, dei provvedimenti nei confronti dei fornitori di combustibili liquidi che hanno fornito combustibili liquidi non conformi ai requisiti minimi relativi al punto di infiammabilità e della documentazione inerente al punto di infiammabilità dello specifico lotto di combustibile al momento del bunkeraggio.
- (9) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino in occasione della sua 79ª sessione, poiché le modifiche previste dell'allegato VI della convenzione MARPOL saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sul regolamento (UE) 2015/757 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<sup>3</sup> (regolamento MRV).
- (10) Le modifiche dell'allegato VI della MARPOL includeranno maggiori informazioni sulle prestazioni relative all'intensità di carbonio delle navi nel sistema di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi dell'IMO. L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche, poiché le informazioni sull'intensità di carbonio delle navi fornirebbero informazioni essenziali sull'efficienza energetica della flotta mondiale e sulle prestazioni relative all'intensità di carbonio e pertanto dovrebbero essere comunicate al sistema di rilevazione dei dati dell'IMO.
- (11) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, dalla Commissione, in qualità di osservatore dell'IMO, e dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la sicurezza marittima e del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO,

---

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

<sup>2</sup> GU L 172 del 30.6.2012, pag. 3.

<sup>3</sup> GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 106<sup>a</sup> sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) consiste nell'approvare le modifiche del capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), di cui al punto 5.13 della relazione MSC 105 (MSC 105/20), e del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (codice ESP 2011), di cui al punto 15.12 della relazione MSC 105 (MSC 105/20).

*Articolo 2*

La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 79<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO consiste nell'approvare l'adozione delle modifiche dell'appendice IX dell'allegato VI della convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento (MARPOL) di cui al punto 7.119 della relazione MEPC 78 (MEPC 78/17).

*Articolo 3*

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

*Articolo 4*

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*