



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 17 febbraio 2020
(OR. en)

6099/20

**Fascicolo interistituzionale:
2020/0026(NLE)**

**TRANS 64
OMI 14
ENV 83
CLIMA 34**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 febbraio 2020
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2020) 58 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della 75ª sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 102ª sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche dell'annesso VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, di modifiche del capitolo II-1 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare e di modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 58 final.

All.: COM(2020) 58 final

Bruxelles, 17.2.2020
COM(2020) 58 final

2020/0026 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della 75^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 102^a sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche dell'annesso VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, di modifiche del capitolo II-1 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare e di modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 75^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale (MEPC 75), che si terrà a Londra dal 30 marzo al 3 aprile 2020, e nella 102^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (MSC 102), che si terrà a Londra dal 13 al 22 maggio 2020, in merito alla prevista adozione di modifiche dell'annesso VI della convenzione MARPOL, relative all'applicazione coerente del limite del tenore di zolfo dello 0,50 %, delle modifiche del capitolo II-1 della convenzione SOLAS (regola 3-8 della parte A-1, relativa agli apparecchi da traino e da ormeggio; regola 7-2 della parte B-1, relativa al calcolo del fattore s_i , nonché le parti da B-2 a B-4 relative alla tenuta stagna) e delle modifiche delle parti A-1 e B-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF).

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 ad opera delle navi, promuovendo nel contempo la parità di condizioni nel settore. Inoltre gestisce tutte le relative questioni amministrative e legali.

La convenzione IMO è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione IMO.

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'annesso 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.

Il codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) è diventato obbligatorio in forza della convenzione SOLAS. Il suo scopo è stabilire una norma internazionale per le navi che utilizzano gas o liquidi a basso punto di infiammabilità come combustibile. Il codice affronta tutte le tematiche che necessitano di particolare considerazione per l'utilizzo del gas o di liquidi a basso punto di infiammabilità come combustibile. Fissa criteri per la sistemazione e l'installazione di macchine di propulsione e per scopi ausiliari che utilizzano gas naturale come combustibile e che avranno un livello di integrità in termini di sicurezza e affidabilità equivalente a quello raggiungibile con macchine principali e ausiliarie di tipo convenzionale e comparabile che utilizzano olio combustibile.

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 ad opera delle 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.

All'IMO possono aderire tutti gli Stati e ne fanno parte tutti gli Stati membri dell'UE. Dal 1974 la Commissione europea ha lo status di osservatrice presso l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), in virtù di un accordo di cooperazione e collaborazione tra l'Organizzazione consultiva intergovernativa della navigazione marittima (IMCO) e la Commissione delle Comunità europee su questioni di reciproco interesse per le parti.

Il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è composto di 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.

Il comitato per la protezione dell'ambiente marino 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 protezione dell'ambiente marino e dei suoi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei membri.

Anche il comitato per la sicurezza marittima è composto di 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 in mare, 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 in mare.

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

Dal 30 marzo al 3 aprile 2020, nel corso della sua 75^a sessione (MEPC 75), il comitato per la protezione dell'ambiente marino è chiamato ad adottare modifiche dell'annesso VI della convenzione MARPOL. Queste riguardano l'applicazione del limite del tenore di zolfo dello 0,50 % utilizzato negli oli combustibili a bordo delle navi. Scopo delle modifiche da apportare

all'annesso VI della convenzione MARPOL è sostenere l'applicazione coerente del limite del tenore di zolfo dello 0,50 %.

Nel 2008 l'IMO ha adottato una risoluzione per modificare l'annesso VI della convenzione MARPOL, contenente le regole per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato dalle navi. L'annesso VI riveduto della convenzione MARPOL è entrato in vigore il 1° luglio 2010 e ha introdotto, tra l'altro, limiti più severi per il tenore di zolfo nel combustibile per uso marittimo all'interno delle zone di controllo delle emissioni di SO_x, nonché nelle aree marine al di fuori di tali zone.

L'applicazione rigorosa della norma sull'olio combustibile stabilita nell'annesso VI, regola 14.1.3, della convenzione MARPOL, che è diventata effettiva il 1° gennaio 2020, sarà un elemento importante per facilitare un'applicazione coerente ed efficace del limite mondiale del tenore di zolfo dello 0,50%. L'obiettivo delle modifiche da apportare all'annesso VI è assicurare l'attuazione efficace della regola 14.1.3 nell'ottica di ridurre sensibilmente le emissioni di inquinanti atmosferici contenenti SO_x e di particolato risultanti dai motori a combustione delle navi, al fine di proteggere la salute umana e l'ambiente marino.

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

Dal 13 al 22 maggio 2020, nel corso della sua 102^a sessione (MSC 102), il comitato per la sicurezza marittima è chiamato ad adottare modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e modifiche della regola 11 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF).

Lo scopo delle modifiche da apportare al capitolo II-1, parte A-1, regola 3-8, della convenzione SOLAS riguarda la sicurezza delle operazioni di traino e di ormeggio. L'obiettivo delle modifiche del capitolo II-1, parti B, B-1 e da B-2 a B-4, della convenzione SOLAS è garantire la coerenza per quanto riguarda la tenuta stagna. In generale gli indicatori in questione (relativi a timone, elica, spinta, passo e modalità operativa) non sono installati su tutti i tipi di nave.

Le modifiche da apportare alla regola 11 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) sono intese a garantire la coerenza con il codice IGF per quanto riguarda i requisiti esistenti per le navi che utilizzano il gas naturale come combustibile, introducendo le necessarie modifiche sulla base dell'esperienza acquisita nell'applicazione del codice.

3. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

3.1. Modifiche dell'annesso VI della convenzione MARPOL

Nel corso della 71^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 71), svoltasi a Londra dal 3 al 7 luglio 2017, è stata approvata la nuova iniziativa "Attuazione coerente dell'annesso VI, regola 14.1.3, della convenzione MARPOL", che è stata inclusa nel programma biennale per il 2018-2019 del sottocomitato per la prevenzione e l'intervento contro l'inquinamento e nell'ordine del giorno provvisorio della 5^a sessione di detto sottocomitato (PPR 5) e che, secondo le previsioni, doveva essere completata nel 2019.

In occasione della PPR 5, svoltasi a Londra dal 5 al 9 febbraio 2018, sono stati elaborati progetti di modifica dell'annesso VI, regola 14, della convenzione MARPOL per vietare il trasporto, a bordo delle navi, a fini di propulsione o esercizio, di olio combustibile non conforme. Nella 72^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 72),

svoltasi a Londra dal 9 al 13 aprile 2018, sono stati approvati con ritocchi minimi i progetti di modifica dell'annesso VI della convenzione MARPOL.

L'incontro intersessione sull'attuazione coerente dell'annesso VI, regola 14.1.3, della convenzione MARPOL si è svolto a Londra dal 9 al 13 luglio 2018. L'Unione europea ha presentato il documento ISWG-AP 1/3/2, in cui si propongono modifiche delle regole 14 e 18.

Con la risoluzione MEPC.305 (73) la MEPC 73 ha adottato le modifiche concordate. La MEPC 73 ha stabilito che tali modifiche devono considerarsi accettate il 1° settembre 2019 ed entrare in vigore il 1° marzo 2020.

In occasione della PPR 6, svoltasi a Londra dal 18 al 22 febbraio 2019, sono stati elaborati progetti di modifica concernenti:

- la regola 1, relativa all'applicazione delle disposizioni;
- la regola 2, che stabilisce le definizioni di "tenore di zolfo nell'olio combustibile", "combustibile a basso punto di infiammabilità", "campione fornito conformemente alla convenzione MARPOL", "campione in uso" e "campione a bordo";
- la regola 14, relativa alle procedure di campionamento e di verifica dell'olio combustibile in uso e a bordo per l'ottenimento di un campione di olio combustibile di cui all'annesso VI della convenzione MARPOL;
- la regola 18, relativa alla procedura di verifica;
- l'appendice I, relativa al "supplemento al certificato IAPP (certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento dell'aria)", per quanto riguarda il punto di campionamento dell'olio combustibile; e
- l'appendice VI, relativa alla procedura di verifica del combustibile per i campioni di olio combustibile di cui all'annesso VI della convenzione MARPOL.

La PPR 6 ha rinviato tali modifiche alla MEPC 74, che le ha accettate e ne ha rinviato a sua volta l'adozione alla MEPC 75.

Le modifiche delle regole 1, 2, 14, 18, 20 e 21 e delle appendici I e VI dell'annesso VI della convenzione MARPOL sono riportate nel documento MEPC 75/3 dell'IMO. Al punto 5.116 della relazione della MEPC 74 (MEPC 74/18) si precisa che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione della MEPC 75.

In seguito al rafforzamento delle disposizioni di attuazione della direttiva (UE) 2016/802, l'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto rispecchiano la necessità di far rispettare a livello mondiale, in modo deciso e inequivocabile, il limite del tenore di zolfo dello 0,50 % nel combustibile per uso marittimo. In questo modo sarà garantita un'effettiva riduzione delle emissioni di ossido di zolfo, evitando sia i loro effetti negativi sulla salute umana e sugli ecosistemi, sia le distorsioni della concorrenza nel settore.

3.2. Modifiche del capitolo II-1 della convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS)

3.2.1. Modifiche della parte A-1, regola 3-8, del capitolo II-1, riguardante gli apparecchi da traino e da ormeggio

La questione delle operazioni di ormeggio in sicurezza è stata sollevata dall'UE come punto non previsto nel corso della 95^a sessione dell'MSC (documento MSC 95/19/2) e accettata dall'MSC. L'MSC ha inoltre accettato una proposta giapponese consistente nell'aggiungere considerazioni in merito alla manutenzione e alla sostituzione delle linee di ormeggio danneggiate o deteriorate (documento MSC 95/19/13). La questione è stata successivamente

esaminata dal sottocomitato per la progettazione e la costruzione delle navi (SDC) sia nell'ambito di un gruppo di lavoro che attraverso un gruppo di corrispondenza, con il coordinamento di Danimarca e Giappone. Nel corso della 6^a sessione dell'SDC (SDC 6) sono stati messi a punto i progetti di modifica della convenzione SOLAS nonché gli orientamenti e le linee guida correlati. La 101^a sessione del comitato per la sicurezza marittima (MSC 101) ha poi tenuto conto dei risultati dell'SDC, ossia:

- le modifiche del capitolo II-1, parte A-1, regola 3-8, della convenzione SOLAS;
- gli orientamenti sulla progettazione dei dispositivi di ormeggio e sulla scelta degli apparecchi e degli accessori adeguati per operazioni di ormeggio in sicurezza;
- gli orientamenti per l'ispezione e la manutenzione degli apparecchi da ormeggio, comprese le linee;
- le linee guida rivedute concernenti gli apparecchi da traino e da ormeggio a bordo e il relativo progetto di circolare MSC.1/Circ.1175/Rev.1, e
- tutti i relativi progetti di circolari MSC.

L'MSC 101 ha approvato i progetti di modifica della convenzione SOLAS di cui all'allegato 25 della relazione MSC 101/24 Add.1. Gli orientamenti e le linee guida correlati sono stati approvati in linea di principio nel corso dell'MSC 101 e saranno approvati in via definitiva in concomitanza con l'adozione dei progetti di modifiche SOLAS. Ai punti 12.2-9 della relazione dell'MSC 101 (MSC 101/24) si precisa che l'adozione e l'approvazione delle modifiche SOLAS nonché degli orientamenti e delle linee guida correlati sono previste in occasione dell'MSC 102.

Come le modifiche della convenzione SOLAS e gli orientamenti correlati, le linee guida e le circolari dell'MSC assicurano un aggiornamento generale degli attuali dispositivi di ormeggio. Corrispondono all'intento della proposta originaria dell'Unione: pertanto l'Unione dovrebbe sostenere l'adozione delle modifiche SOLAS previste e l'approvazione dei relativi strumenti.

3.2.2. Tenuta stagna — Coerenza tra regole nel capitolo II-1, parti B, B-1 e da B-2 a B-4, della convenzione SOLAS

Alla 96^a sessione dell'MSC era stato concordato di inserire nel programma biennale 2018-2019 del comitato un'iniziativa sul tema "Riesame del capitolo II-1, parti da B-2 a B-4, della convenzione SOLAS al fine di garantire la coerenza con le parti B e B-1 per quanto riguarda la tenuta stagna", designando quale organo di coordinamento il sottocomitato SDC.

L'SDC 6 ha messo a punto i progetti di modifica della convenzione SOLAS e li ha rinviati all'MSC 101. Le modifiche del capitolo II-1, parti B, B-1 e da B-2 a B-4, della convenzione SOLAS sono riportate nell'allegato 25 del documento MSC 101/24 Add.1.

Per quanto concerne il calcolo del fattore s_i di cui al capitolo II-1, parte B-1, regola 7-2, della convenzione SOLAS, l'SDC è giunto alla conclusione che, sebbene l'elaborazione di modifiche della regola SOLAS II-1/7-2.5 non rientri nell'ambito dell'iniziativa, una modifica della convenzione SOLAS rappresenti il modo più efficiente ed efficace per risolvere le incoerenze intrinseche alla regola SOLAS II-1/7-2.5.2.1 riguardo ai portelli nelle paratie al di sopra del ponte delle paratie, considerati a tenuta stagna nei calcoli della stabilità in condizioni di avaria. L'SDC 6 ha convenuto di chiedere all'MSC 101 di approvare tale soluzione per risolvere le incoerenze riguardanti la tenuta stagna tra le varie parti di B del capitolo II-1 della convenzione SOLAS. L'MSC 101 si è conformata a tale richiesta (cfr. punto 12.10 della relazione MSC 101/24 dell'MSC 101) e le modifiche figurano anche nell'allegato 25 del documento MSC 101/24 Add.1.

Al punto 12.12 della relazione dell'MSC 101 (MSC 101/24) si precisa che l'adozione delle suddette modifiche è prevista in occasione dell'MSC 102.

Poiché le modifiche del capitolo II-1, parti da B-2 a B-4, della convenzione SOLAS assicurano la coerenza delle disposizioni relative alla tenuta stagna in tutta la parte B, compresa la questione fondamentale dei calcoli della stabilità delle navi in condizioni di avaria, e poiché la loro approvazione ha ricevuto l'avallo dell'Unione in occasione dell'MSC 101, l'Unione dovrebbe sostenere l'adozione di tali modifiche.

3.3. Modifiche delle parti A-1 e B-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF)

Nel corso della 5^a sessione del sottocomitato per il trasporto di carichi e contenitori (CCC 5) è stato convenuto di elaborare modifiche della parte A-1, punto 6.7.1.1 (sistemi di riduzione della pressione) e capitolo 11 (impianti di estinzione incendi nei locali di preparazione del combustibile), del codice IGF, riportate nell'allegato 2 della relazione del CCC, documento CCC 5/13; tali modifiche dovevano essere presentate all'MSC 101 per approvazione (cfr. punto 3.31 della relazione CCC 5/13). L'MSC 101 ha successivamente approvato tali progetti di modifica, come riportato nell'allegato 14 della relazione MSC 101/24 Add.1. Al punto 9.2 della relazione dell'MSC 101 (MSC 101/24) si precisa che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione dell'MSC 102.

Il CCC 5 ha inoltre approvato i progetti di modifica del punto 16.3.3.5.1 riguardo alle prove di trazione per materiali diversi dalle leghe di alluminio per il sistema di contenimento del combustibile di cui alla parte B-1 del codice IGF, riportati nell'allegato 5 della relazione CCC 5/13; tali modifiche dovevano essere presentate all'MSC 101 per approvazione (cfr. punto 4.14 della relazione CCC 5/13). L'MSC 101 ha successivamente approvato tali modifiche, come riportato nell'allegato 14 della relazione MSC 101/24 Add.1. Al punto 9.3 della relazione MSC 101/24 si precisa che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione dell'MSC 102.

La modifica del punto 6.7.1.1 apporta maggiore chiarezza in merito agli spazi che devono essere provvisti di adeguati sistemi di riduzione della pressione. La modifica del capitolo 11 aumenta il livello di sicurezza grazie all'inclusione di sistemi fissi di estinzione incendi nei locali di preparazione dei combustibili. Entrambe le modifiche hanno precedentemente ricevuto l'avallo dell'Unione in vista della loro approvazione all'MSC 101. L'Unione dovrebbe pertanto sostenerne l'adozione.

3.4. Legislazione pertinente e competenza dell'UE

3.4.1. Modifiche dell'annesso VI della convenzione MARPOL

I requisiti di cui all'annesso VI della convenzione MARPOL, riguardanti la riduzione del tenore di zolfo negli oli combustibili per uso marittimo al fine di ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici contenenti SO_x, sono attuati nel diritto dell'UE dalla 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. Le modifiche la cui adozione è prevista in occasione della MEPC 75, intese a modificare l'annesso VI della convenzione MARPOL, avranno quindi un effetto diretto sui requisiti della direttiva.

3.4.2. *Modifiche del capitolo II-1 della convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare (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, applica la convenzione SOLAS, nella versione modificata, alle navi da passeggeri di classe A.

Le modifiche la cui adozione è prevista in occasione dell'MSC 102, intese a modificare le parti A e B del capitolo II-1, avranno quindi un effetto diretto sui requisiti della direttiva.

3.4.3. *Modifiche delle parti A-1 e B-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF)*

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, applica la convenzione SOLAS, nella versione modificata, alle navi da passeggeri di classe A. La convenzione SOLAS rende obbligatorio il codice IGF per le navi da passeggeri.

Le modifiche la cui adozione è prevista in occasione dell'MSC 102 avranno quindi un effetto diretto sui requisiti mediante l'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

3.4.4. *Competenza dell'UE*

Le modifiche dell'annesso VI della convenzione MARPOL inciderebbero sul diritto dell'UE mediante l'applicazione della 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.

Le modifiche del capitolo II-1 della convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) inciderebbero sul diritto dell'UE mediante l'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

Le modifiche delle parti A-1 e B-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) inciderebbero sul diritto dell'UE mediante l'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

L'Unione ha pertanto competenza esclusiva a norma dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE ed è quindi necessario stabilire la posizione dell'Unione in merito agli atti che adottano le suddette modifiche.

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'accordo¹.

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*

¹ Causa C-399/12, Germania/Consiglio (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

*tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione*².

4.1.2. 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, segnatamente dalla convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale.

Gli atti che il comitato per la protezione dell'ambiente marino e il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO sono chiamati ad adottare hanno effetti giuridici. Gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della seguente legislazione dell'UE:

- la 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, e il 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; ciò è dovuto al fatto che la 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 rispecchia, quale strumento per il raggiungimento del suo obiettivo, i requisiti in materia di zolfo dell'annesso VI della convenzione MARPOL;
- la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Ciò è dovuto al fatto che la direttiva 2009/45/CE stabilisce che le navi da passeggeri di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS, come modificata.

Di conseguenza le modifiche dell'annesso VI della convenzione MARPOL, le modifiche della convenzione SOLAS e le modifiche del codice IGF inciderebbero sul diritto dell'UE mediante l'applicazione rispettivamente della direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi³ e della 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.

L'atto previsto non integra né modifica 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.

² Causa C-399/12 Germania/Consiglio (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

³ Decisione di esecuzione (UE) 2015/253 della Commissione, del 16 febbraio 2015, che stabilisce le norme concernenti il campionamento e le relazioni da presentare a norma della direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto riguarda il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (GU L 41 del 17.2.2015, pag. 55).

4.2.2. Applicazione al caso concreto

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

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 che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della 75^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 102^a sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche dell'annesso VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, di modifiche del capitolo II-1 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare e di modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità

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) L'azione dell'Unione nel settore dei trasporti marittimi dovrebbe mirare a proteggere l'ambiente marino e la salute umana e migliorare la sicurezza della navigazione in mare.
- (2) La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è entrata in vigore il 17 marzo 1958.
- (3) L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico ad opera delle navi. Tutti gli Stati membri dell'Unione sono membri dell'IMO. L'Unione non è membro dell'IMO.
- (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) 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.
- (6) La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("convenzione MARPOL") è entrata in vigore il 2 ottobre 1983.

- (7) A norma dell'articolo 16, paragrafo 2, lettera c), della convenzione MARPOL, le relative modifiche possono essere adottate dall'organo competente, in questo caso il comitato per la protezione dell'ambiente marino.
- (8) La convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ("convenzione SOLAS") è entrata in vigore il 25 maggio 1980.
- (9) Ai sensi dell'articolo VIII, lettera b), punto iii), della convenzione SOLAS, il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO può adottare modifiche della convenzione SOLAS.
- (10) Nella sua 75^a sessione, che si terrà dal 30 marzo al 3 aprile ("MEPC 75"), il comitato per la protezione dell'ambiente marino è chiamato ad adottare modifiche dell'annesso VI della convenzione MARPOL.
- (11) Nella sua 102^a sessione, che si terrà dal 13 al 22 maggio 2020 ("MSC 102"), il comitato per la sicurezza marittima è chiamato ad adottare modifiche del capitolo II-1 della convenzione SOLAS e modifiche delle parti A-1 e B-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità ("codice IGF").
- (12) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella MEPC 75, poiché le modifiche delle regole 1, 2, 14, 18, 20 e 21 e delle appendici I e VI dell'annesso VI della convenzione MARPOL saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1,2}.
- (13) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella MSC 102, poiché le modifiche del capitolo II-1 della convenzione SOLAS saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³, e le modifiche del codice IGF saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.
- (14) Le modifiche dell'annesso VI della convenzione MARPOL assicurerebbero l'applicazione coerente del limite del tenore di zolfo dello 0,50 % nei combustibili per uso marittimo, di cui alla regola 14. L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche allo scopo di conseguire i previsti benefici per la salute e per l'ambiente derivanti dalla riduzione delle emissioni di anidride solforosa prodotte dalla combustione a bordo.
- (15) Le modifiche del capitolo II-1, parte A-1, della convenzione SOLAS consentirebbero una maggiore sicurezza delle operazioni di ormeggio delle navi. L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche poiché assicurano un aggiornamento generale degli attuali dispositivi di ormeggio.

¹ 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).

² Decisione di esecuzione (UE) 2015/253 della Commissione, del 16 febbraio 2015, che stabilisce le norme concernenti il campionamento e le relazioni da presentare a norma della direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto riguarda il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (GU L 41 del 17.2.2015, pag. 55).

³ 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).

- (16) Le modifiche del capitolo II-1, parti B, B-1 e da B-2 a B-4, della convenzione SOLAS garantirebbero la coerenza delle disposizioni relative alla tenuta stagna delle navi. L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche in quanto assicurano la coerenza delle disposizioni relative alla tenuta stagna in tutta la parte B, compresa la questione fondamentale dei calcoli della stabilità delle navi in condizioni di avaria.
- (17) Le modifiche delle parti A-1 e B-1 del codice IGF apportano miglioramenti per quanto riguarda il contenimento del combustibile, la sicurezza antincendio, le prove di trazione per la saldatura dei materiali metallici e le prove non distruttive per il sistema di contenimento del combustibile sulla base dell'esperienza acquisita nell'applicazione del codice. L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche poiché apportano maggiore chiarezza in merito agli spazi che devono essere provvisti di adeguati sistemi di riduzione della pressione, e introducono misure di sicurezza supplementari per i locali di preparazione dei combustibili.
- (18) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la protezione dell'ambiente marino e del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 75^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è di approvare l'adozione delle modifiche dell'annesso VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, di cui all'allegato del documento MEPC 75/3 dell'IMO.

Articolo 2

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione alla 102^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è di approvare:

- a) l'adozione delle modifiche del capitolo II-1 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, di cui all'allegato 1 del documento MSC 102/3 dell'IMO;
- b) l'adozione delle modifiche delle parti A-1 e B-1 del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità, di cui all'allegato 2 del documento MSC 102/3 dell'IMO.

Articolo 3

1. 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 1.
2. Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO esprimono congiuntamente 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*