2026/1029

6.5.2026

DECISIONE (UE) 2026/1029 DEL CONSIGLIO

del 27 aprile 2026

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

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) L'azione dell'Unione nel settore del trasporto marittimo dovrebbe mirare a migliorare la sicurezza marittima e a proteggere l'ambiente marino e la salute umana.

(2) Nella sua 84ª sessione, che si terrà dal 27 aprile al 1º maggio 2026 (MEPC 84), il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) dovrebbe adottare modifiche dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (convenzione MARPOL) relative alla designazione dell'Atlantico nord-orientale come nuova zona di controllo delle emissioni (regole 13 e 14 e appendice VII della convenzione MARPOL), all'accessibilità della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e alla clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra (regole 20, 25, 27 e 28).

(3) Nella sua 111ª sessione, che si terrà dal 13 al 22 maggio 2026 (MSC 111), il comitato per la sicurezza marittima (MSC) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) dovrebbe adottare modifiche dei capitoli IV e V e dell'appendice (Certificati) della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974, del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994), del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000), del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere del 2011 (codice ESP del 2011), del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA) e dell'allegato B del protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (protocollo sulla linea di massimo carico del 1988).

(4) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della MEPC 84, in quanto le modifiche previste alla convenzione MARPOL sono 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]), sul regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]), sulla direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]) e sul regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj).

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

([3]) Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

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

(5) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche delle regole 13 e 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL dell'appendice VII dell'allegato VI della convenzione MARPOL in quanto tali modifiche contribuiranno a prevenire, ridurre e controllare le emissioni di inquinanti atmosferici delle navi, il che dovrebbe tradursi in relativi benefici per la salute, l'ambiente e l'economia.

(6) È inoltre opportuno che l'Unione sostenga le modifiche dell'allegato VI, regola 27, della convenzione MARPOL in quanto miglioreranno ulteriormente l'accessibilità dei dati dell'IMO DCS.

(7) L'Unione dovrebbe anche sostenere le modifiche dell'allegato VI, regole 20, 25, 27 e 28, della convenzione MARPOL in quanto tali modifiche sono conseguenti all'adozione della strategia dell'IMO del 2023 sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dalle navi e al completamento della revisione delle misure a breve termine da parte dell'IMO e consentono un ulteriore riesame di tali regole.

(8) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di MSC 111, in quanto le modifiche previste alla convenzione SOLAS, al codice HSC del 1994, al codice HSC del 2000, al codice ESP del 2011, al codice LSA e al protocollo sulla linea di massimo carico del 1988 sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]), della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([6]), del regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ([7]) e della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([8]).

(9) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche dei capitoli IV e V e dell'appendice (Certificati) della convenzione SOLAS, del codice HSC del 1994 e del codice HSC del 2000 in quanto è più efficiente utilizzare canali dedicati per messaggi specifici dell'applicazione (*Application Specific Message* — ASM) del sistema di scambio di dati VHF (*Data Exchange System* — VDES) e il VDES dispone di una capacità aggiuntiva per lo scambio di un maggior numero di dati digitali e potrebbe pertanto soddisfare la futura crescita della domanda di utilizzo di dati digitali nella radiocomunicazione marittima. Lo scambio di dati digitali apporta inoltre numerosi vantaggi in termini non solo di sicurezza e conoscenza situazionale, ma anche di efficienza della navigazione, protezione dell'ambiente marino e riduzione dell'onere che grava sui marittimi. Il VDES migliora in modo significativo i vantaggi offerti dal sistema di identificazione automatica (*Automatic Identification System* — AIS) ed è considerato un fattore abilitante della navigazione elettronica. La capacità di scambiare ASM e altre informazioni tra navi e autorità di terra è notevolmente migliorata grazie all'attuazione del VDES. Pertanto, l'Unione dovrebbe sostenere anche tali modifiche in quanto, introducendo nuovi servizi mobili via satellite riconosciuti, le norme IMO devono indicare chiaramente l'obbligo di divulgazione delle informazioni sulla sicurezza in mare e di quelle relative alla ricerca e al salvataggio attraverso tutti i servizi mobili via satellite operativi riconosciuti.

(10) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice ESP del 2011 in quanto tali tecniche di ispezione a distanza offrono maggiore efficienza, flessibilità e affidabilità nelle attività quotidiane di ispezione e controllo senza compromettere i risultati di tali attività.

(11) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice LSA in quanto agevoleranno la salvaguardia della vita umana in mare aumentando la fiducia nel funzionamento efficace ed efficiente delle imbarcazioni di salvataggio a caduta libera in caso di abbandono della nave.

(12) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988 in quanto l'installazione di battagliole con tre draglie sulla struttura del ponte può efficacemente migliorare la protezione dell'equipaggio, ridurre il rischio di caduta in mare e il rischio di lesioni dello stesso e migliorare la sicurezza delle navi con impegni economici minimi.

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

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

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

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

(13) L'Unione non è membro dell'IMO né è parte contraente delle convenzioni MARPOL e SOLAS, del codice HSC del 1994, del codice HSC del 2000, del codice ESP del 2011, del codice LSA o del protocollo sulla linea di massimo carico del 1988. Il Consiglio dovrebbe pertanto autorizzare gli Stati membri a esprimere la posizione dell'Unione in occasione della MEPC 84 e della MSC 111.

(14) È opportuno limitare l'ambito di applicazione della presente decisione al contenuto delle modifiche proposte, nella misura in cui tali modifiche possono incidere sulle norme comuni dell'Unione e rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione. La presente decisione non dovrebbe incidere sulla ripartizione delle competenze tra l'Unione e gli Stati membri,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), in occasione della sua 84ª sessione, è di concordare l'adozione:

a) delle modifiche delle regole 13 e 14 dell'allegato VI della convenzione MARPOL e dell'appendice VII dell'allegato VI della convenzione MARPOL per quanto riguarda la designazione dell'Atlantico nord-orientale come nuova zona di controllo delle emissioni (ECA), e

b) delle modifiche delle regole 20, 25, 27 e 28 dell'allegato VI della convenzione MARPOL per quanto riguarda l'accessibilità della banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS) e la clausola di revisione della misura a breve termine di riduzione dei gas a effetto serra,

che figurano nell'allegato del documento MEPC 84/3 dell'IMO.

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la sicurezza marittima (MSC) dell'IMO, in occasione della sua 111ª sessione, è di concordare l'adozione:

a) delle modifiche dei capitoli IV e V e dell'appendice (Certificati) della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (convenzione SOLAS) del 1974,

b) delle modifiche del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994),

c) delle modifiche del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 2000 (codice HSC del 2000),

d) delle modifiche del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere del 2011 (codice ESP 2011),

e) delle modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA),

f) delle modifiche dell'allegato B del protocollo del 1988 relativo alla convenzione internazionale sulla linea di massimo carico del 1966 (protocollo sulla linea di massimo carico del 1988),

che figurano nell'allegato dei documenti MSC 111/3 e MSC 111/3/1 dell'IMO.

Articolo 3

La posizione da adottare a nome dell'Unione di cui all'articolo 1 e la posizione da adottare a nome dell'Unione di cui all'articolo 2 riguardano le modifiche proposte nella misura in cui tali modifiche rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione e possono incidere sulle norme comuni dell'Unione. Ciascuna posizione è espressa dagli Stati membri, che sono tutti membri dell'IMO, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione.

Modifiche di lieve entità delle posizioni di cui all'articolo 1 e la posizione di cui all'articolo 2 possono essere concordate senza ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 4

Gli Stati membri sono autorizzati ad accettare, nell'interesse dell'Unione, di essere vincolati dalle modifiche proposte nella misura in cui tali modifiche rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione.

Articolo 5

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Lussemburgo, il 27 aprile 2026

Per il Consiglio

Il presidente

M. PANAYIOTOU