COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 11.11.2025
COM(2025) 674 final

2025/0341 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 34ª sessione dell'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 34ª sessione dell'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale (A 34), che si svolgerà dal 24 novembre al 3 dicembre 2025.

Nel corso della 34ª sessione, l'assemblea sarà chiamata ad adottare le modifiche:

(a) del codice sugli allarmi e gli indicatori 2025;

(b) delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2025;

(c) degli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione (*Harmonized System of Survey and Certification*, HSSC) 2025;

(d) dell'elenco non esaustivo del 2025 degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO (codice III);

(e) del quadro e delle procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO (*IMO Member State Audit Scheme*, IMSAS).

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.

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.

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

L'assemblea dell'IMO è l'organo direttivo dell'organizzazione. Composta da tutti gli Stati membri dell'IMO, si riunisce ogni due anni e può adottare misure concordate in tutti i cinque

comitati principali dell'IMO. Tra tali cinque comitati figurano il comitato per la sicurezza marittima (*Maritime Safety Committee*, MSC) e il comitato per la protezione dell'ambiente marino (*Marine Environment Protection Committee*, MEPC).

2.3. Gli atti previsti dell'assemblea dell'IMO

Dal 24 novembre al 3 dicembre 2025, nella sua 34ª sessione, l'assemblea sarà chiamata ad adottare le modifiche:

(a) del codice sugli allarmi e gli indicatori 2025;

(b) delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2025;

(c) degli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione (orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC) 2025;

(d) dell'elenco non esaustivo del 2025 degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO (codice III);

(e) del sistema di audit degli Stati membri dell'IMO (IMSAS).

A norma dell'articolo 15, lettera j), della convenzione IMO, l'assemblea può adottare regolamenti e orientamenti rivolti ai membri in materia di sicurezza marittima, prevenzione e controllo dell'inquinamento marino causato dalle navi e altre questioni concernenti l'impatto della navigazione sull'ambiente marino, materie attribuite all'Organizzazione da strumenti internazionali o in forza degli stessi, o modifiche di tali regolamenti e orientamenti sottoposte alla stessa, che assumono la forma di risoluzioni.

Tali risoluzioni da adottare integrano e sostengono le convenzioni IMO e sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'UE; molte di esse sono incorporate in quest'ultimo.

Il loro obiettivo generale è promuovere la sicurezza marittima, la protezione dell'ambiente e l'attuazione coerente a livello mondiale delle norme IMO armonizzando i requisiti tecnici, le procedure relative alle ispezioni e alle visite e la sorveglianza della conformità degli Stati membri. Le risoluzioni sono periodicamente riesaminate e aggiornate per integrare le nuove tecnologie, gli sviluppi normativi e l'esperienza acquisita con la loro applicazione pratica, così da garantirne la pertinenza e l'efficacia continue.

Più precisamente:

(a) le modifiche previste del codice sugli allarmi e gli indicatori hanno lo scopo di aggiornare ulteriormente le disposizioni del codice, garantendo in tal modo la conformità alle prescrizioni degli strumenti IMO adottati e/o modificati dopo l'adozione del codice e, quindi, di eliminare contraddizioni, ambiguità e inutili ridondanze;

(b) le modifiche previste delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo hanno lo scopo di migliorare la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino e di aggiornare le procedure per tenere conto delle modifiche degli strumenti IMO che sono entrate in vigore o hanno preso effetto dal 2023, quando l'assemblea 33 dell'IMO ha adottato la risoluzione A.1185(33) sulle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2023;

(c) le modifiche previste degli orientamenti nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione hanno lo scopo di rivedere ulteriormente tali orientamenti per tenere conto delle modifiche degli strumenti IMO che sono

entrate in vigore o hanno preso effetto dal 2023, quando l'assemblea 33 dell'IMO ha adottato la risoluzione A.1186(33) sugli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione (HSSC) 2023;

(d) le modifiche previste dell'elenco non esaustivo del 2025 degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III hanno lo scopo di rivedere ulteriormente tale elenco per tenere conto delle modifiche degli strumenti IMO interessati dal codice III che sono entrate in vigore o hanno preso effetto dal 2023, quando l'assemblea 33 dell'IMO ha adottato la risoluzione A.1187(33) sull'elenco non esaustivo del 2023 degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III;

(e) le modifiche previste del quadro e delle procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO (IMSAS) hanno lo scopo di migliorare la capacità degli Stati membri di rispettare gli obblighi derivanti dagli strumenti IMO obbligatori di cui sono parti e di promuovere una maggiore trasparenza, responsabilità e cooperazione tra gli Stati membri.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Adozione del progetto di codice sugli allarmi e gli indicatori 2025 e del relativo progetto di risoluzione dell'assemblea, e revoca dell'attuale risoluzione A.1021(26) sul codice sugli allarmi e gli indicatori 2009

Il codice sugli allarmi e gli indicatori 2009 è inteso a fornire orientamenti generali in materia di progettazione e a promuovere l'uniformità in termini di tipo, posizione e priorità per gli allarmi e gli indicatori richiesti dalla convenzione SOLAS, che si applica alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali in forza della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

Il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, nella sua 108ª sessione (MSC 108), ha incaricato il sottocomitato per la progettazione e la costruzione delle navi (*Sub-Committee on Ship Design and Construction*, SDC) di intraprendere i lavori sulla revisione del codice sugli allarmi e gli indicatori 2009.

L'SDC 11 ha rilevato l'importanza di assicurare che le modifiche del codice sugli allarmi e gli indicatori fossero coerenti e armonizzate con le ultime versioni delle convenzioni, dei codici e delle risoluzioni che stabilivano prescrizioni per gli allarmi visivi e uditivi, al fine di garantire la sicurezza delle operazioni a bordo. L'SDC 11 ha istituito il gruppo di lavoro sulla revisione del codice sugli allarmi e gli indicatori 2009 e l'ha incaricato di sviluppare ulteriormente i progetti di modifica del codice sugli allarmi e gli indicatori 2009, in vista della loro finalizzazione, unitamente al relativo progetto di risoluzione dell'assemblea.

L'SDC 11 ha approvato la relazione del gruppo di lavoro sulla revisione del codice sugli allarmi e gli indicatori 2009, così come il progetto di codice sugli allarmi e gli indicatori 2025 e il relativo progetto di risoluzione dell'assemblea, in vista della concomitante approvazione da parte dell'MEPC 83 e dell'MSC 110 e della successiva adozione da parte dell'A 34. La posizione dell'Unione in sede di SDC 11 è stata quella di sostenere che i progetti di modifica del codice sugli allarmi e gli indicatori 2009 avrebbero dovuto essere esaminati nell'ambito di un gruppo di lavoro.

Il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC), nella sua 83ª sessione, ha approvato, previa decisione concomitante dell'MSC 110, il progetto di codice sugli allarmi e gli indicatori 2025 e il relativo progetto di risoluzione dell'assemblea, di cui all'allegato 14, in vista della relativa adozione da parte dell'A 34. La posizione dell'Unione in sede di MEPC 83

è stata quella di sostenere l'approvazione del progetto di codice sugli allarmi e gli indicatori 2025 e del relativo progetto di risoluzione dell'assemblea.

L'MSC 110 ha condiviso la decisione dell'MEPC 83 di approvare il progetto di codice sugli allarmi e gli indicatori 2025 per l'adozione da parte dell'A 34. Nell'approvare il progetto di codice, il comitato ha invitato l'assemblea a revocare l'attuale risoluzione A.1021(26) sul codice sugli allarmi e gli indicatori 2009. La posizione dell'Unione in sede di MSC 110 è stata quella di sostenere l'approvazione del progetto di codice sugli allarmi e gli indicatori 2025 e del relativo progetto di risoluzione dell'assemblea.

Il progetto di codice sugli allarmi e gli indicatori 2025 e il relativo progetto di risoluzione dell'assemblea sono stati approvati dall'MSC 110 per l'adozione da parte dell'A 34, secondo la relazione dell'MSC a quest'ultima (documento IMO A 34/12 del 1º settembre 2025).

La posizione dell'Unione dovrebbe pertanto essere quella di sostenere il progetto di codice sugli allarmi e gli indicatori 2025 e il relativo progetto di risoluzione dell'assemblea in quanto questo riesame garantirà la conformità alle prescrizioni degli strumenti IMO adottati e/o modificati dopo l'adozione del codice e, quindi, l'eliminazione di contraddizioni, ambiguità e inutili ridondanze.

3.2. Adozione delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2025 e del relativo progetto di risoluzione dell'assemblea

Le procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo sono intese a fornire orientamenti di base sullo svolgimento delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo a sostegno delle disposizioni in materia di controllo delle pertinenti convenzioni e parti del codice per l'applicazione degli strumenti IMO (codice III), nonché a garantire coerenza nello svolgimento di tali ispezioni, nel riconoscimento delle carenze di una nave, delle relative dotazioni o dell'equipaggio e nell'applicazione delle procedure di controllo.

Il sottocomitato per l'attuazione degli strumenti IMO (*Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments*, III), nella sua 10ª sessione, aveva approvato i progetti di modifica delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2023, da finalizzare in sede di III 11, in vista della presentazione all'A 34 per l'adozione. L'III 10 aveva inoltre istituito il gruppo di corrispondenza sulle misure atte ad armonizzare a livello mondiale le attività e le procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo, sotto il coordinamento della Commissione europea, per continuare a lavorare alla modifica delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2023. La posizione dell'Unione in sede di III 10 è stata quella di sostenere la relazione del gruppo di corrispondenza sulle misure atte ad armonizzare a livello mondiale le attività e le procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo, nonché di sostenere l'istituzione del gruppo di lavoro sulle questioni relative al controllo da parte dello Stato di approdo per esaminare i lavori in sospeso derivanti da detta relazione.

L'III 11 ha esaminato, tra l'altro, la relazione del gruppo di corrispondenza sulle misure atte ad armonizzare a livello mondiale le attività e le procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo al fine di effettuare un'analisi più approfondita della relazione con l'obiettivo di finalizzare, in via prioritaria, i progetti di modifica proposti delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2023, in vista della presentazione in forma consolidata all'A 34 per la relativa adozione. La posizione dell'Unione in sede di III 11 è stata quella di sostenere in generale la relazione del gruppo di corrispondenza sulle misure atte ad armonizzare a livello mondiale le attività e le procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo.

L'III 11 ha approvato il progetto di risoluzione dell'assemblea sulle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2025 per l'adozione in sede di A 34.

L'MSC 109 e l'MEPC 83 avevano autorizzato l'III 11 a riferire direttamente all'A 34 in merito all'esito dei suoi lavori su questioni che richiederebbero l'adozione del progetto di risoluzione dell'assemblea sulle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2025.

Il progetto di risoluzione dell'assemblea sulle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2025 è stato presentato per l'adozione da parte dell'A 34, secondo la relazione dell'MSC all'A 34 (documento IMO A 34/12 del 1º settembre 2025).

La posizione dell'Unione dovrebbe pertanto consistere nel sostenere l'adozione delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2025 e del relativo progetto di risoluzione dell'assemblea, in quanto miglioreranno la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino e l'aggiornamento terrà conto delle modifiche degli strumenti IMO che sono entrate in vigore o hanno preso effetto dal 2023.

3.3. Modifiche degli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione (orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC) 2025

Il sistema armonizzato di visite e di certificazione (orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC) è un sistema unificato per le visite e la certificazione delle navi nell'ambito delle convenzioni IMO. Gli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC sono prescrizioni obbligatorie che gli organismi riconosciuti devono rispettare nello svolgimento delle ispezioni e delle visite statutarie.

Il sottocomitato per l'attuazione dello Stato di bandiera, predecessore dell'III, ha deciso di rivedere su base continuativa gli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC. Gli orientamenti per le visite sono pertanto aggiornati in ogni sessione dell'assemblea dell'IMO.

L'III 9 aveva istituito un gruppo di corrispondenza sugli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC, l'elenco non esaustivo degli obblighi e gli orientamenti per le visite, gli audit e le verifiche a distanza per esaminare la possibilità di ulteriori modifiche degli orientamenti HSSC.

L'III 10 aveva convenuto sulla necessità di sviluppare ulteriormente i progetti di modifica degli orientamenti per le visite al fine di integrare le prescrizioni derivanti dalle modifiche dei pertinenti strumenti IMO che entreranno in vigore entro il 31 dicembre 2025 incluso, tenendo conto, se del caso, degli esiti dell'MSC 108, dell'MEPC 81 e delle sessioni future dell'MSC e dell'MEPC, in vista della presentazione dei progetti di modifica all'III 11 per la loro finalizzazione prima della potenziale presentazione diretta in forma consolidata all'A 34 per la relativa adozione, previa approvazione dei comitati. La posizione dell'Unione in sede di III 10 era quella di sostenere che i progetti di modifica degli orientamenti HSSC 2023, derivanti dalle modifiche degli strumenti obbligatori che dovrebbero entrare in vigore entro il 31 dicembre 2025 incluso, fossero esaminati dal gruppo di lavoro sugli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC.

L'III 10 aveva ripristinato il suddetto gruppo di corrispondenza per sviluppare ulteriormente le modifiche degli orientamenti per le visite, con l'obiettivo di avere una versione consolidata entro l'III 11.

L'III 11 ha esaminato, tra l'altro, la relazione del gruppo di corrispondenza e ha istituito il gruppo di lavoro sugli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC, l'elenco non esaustivo degli obblighi e gli orientamenti per le visite, gli audit e le verifiche a distanza per finalizzare i progetti di modifica proposti degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC 2023, da finalizzare in questa sessione in vista della presentazione in forma consolidata all'A 34 per la

relativa adozione. La posizione dell'Unione in sede di III 11 è stata quella di sostenere che le modifiche proposte fossero deferite al gruppo di lavoro affinché fossero riviste e finalizzate durante la sessione.

L'III 11 ha approvato i progetti di modifica degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC per l'adozione in sede di A 34.

L'MSC 109 e l'MEPC 83 avevano autorizzato l'III 11 a riferire direttamente all'A 34 in merito all'esito dei suoi lavori su questioni che richiederebbero l'adozione del progetto di risoluzione dell'assemblea sugli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC.

Il progetto di risoluzione dell'assemblea sugli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC è stato presentato per l'adozione da parte dell'A 34, secondo la relazione dell'MSC all'A 34 (documento IMO A 34/12 del 1º settembre 2025).

La posizione dell'Unione dovrebbe pertanto consistere nel sostenere l'adozione delle modifiche degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC in quanto l'aggiornamento terrà conto delle modifiche degli strumenti IMO che sono entrate in vigore o hanno preso effetto dal 2023.

3.4. Modifiche dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO (codice III)

L'IMO ha elaborato un elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO (codice III), quale orientamento per l'attuazione e l'applicazione degli strumenti IMO, in particolare per quanto riguarda l'individuazione di aree di ispezione pertinenti al sistema di audit degli Stati membri dell'IMO. L'ultima revisione di tale elenco risale al 2023 ed era allegata alla risoluzione A.1187(33) adottata dall'A 33. Da quel momento sia l'MSC sia l'MEPC hanno adottato provvedimenti legislativi aggiuntivi.

L'III 9 aveva istituito il gruppo di corrispondenza sugli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC, l'elenco non esaustivo degli obblighi e gli orientamenti sulle visite, gli audit e le verifiche a distanza per continuare, tra l'altro, a elaborare progetti di modifica dell'elenco non esaustivo degli obblighi, derivanti dalle modifiche ai pertinenti strumenti IMO che entreranno in vigore fino al 1° luglio 2026 compreso, in vista della presentazione dei progetti di modifica dell'elenco non esaustivo, finalizzati in forma consolidata, a fini di adozione nel corso dell'A 34.

A causa dei vincoli di tempo, non è stato possibile completare l'aggiornamento dell'elenco non esaustivo durante l'III 10 e si è pertanto convenuto di proseguire i lavori in seno al suddetto gruppo di corrispondenza, al fine di completare l'aggiornamento dell'elenco non esaustivo. La posizione dell'Unione nell'III 10 è stata quella di sostenere la relazione del gruppo di corrispondenza quale punto di partenza per l'aggiornamento dell'elenco non esaustivo del 2023 degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III.

Per finalizzare i progetti di modifica dell'elenco non esaustivo proposti, l'III 11 ha tenuto in considerazione, tra l'altro, la relazione del gruppo di corrispondenza, documento che ha rinviato al gruppo di lavoro sugli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC, l'elenco non esaustivo degli obblighi e gli orientamenti per le visite, gli audit e le verifiche a distanza. La posizione dell'Unione in sede di III 11 è stata quella di sostenere che le modifiche proposte fossero deferite al gruppo di lavoro affinché fossero riviste e finalizzate durante la sessione.

L'III 11 ha approvato i progetti di modifica dell'elenco non esaustivo per l'adozione in sede di A 34.

L'MSC 109 e l'MEPC 83 hanno autorizzato l'III 11 a riferire direttamente all'A 34 in merito all'esito dei suoi lavori su questioni che richiederebbero l'adozione del progetto di risoluzione

dell'assemblea sull'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III.

Il progetto di risoluzione dell'assemblea sull'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III è stato presentato per l'adozione da parte dell'A 34, secondo la relazione dell'MSC all'A 34 (documento IMO A 34/12 del 1º settembre 2025).

La posizione dell'Unione dovrebbe consistere nel sostenere le modifiche dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III, in quanto l'aggiornamento terrà conto delle modifiche degli strumenti IMO interessati dal codice III che sono entrate in vigore o hanno preso effetto dal 2023.

3.5. Il quadro e le procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO

Scopo del quadro e delle procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO (IMSAS) è valutare in che misura gli Stati membri danno piena e completa attuazione ai loro obblighi e alle loro responsabilità previsti dagli strumenti IMO e promuovere un'attuazione coerente ed efficace di tali strumenti. Nella sua 134ª sessione (C 134) il Consiglio IMO ha preso atto della relazione informativa sui progressi compiuti nell'attuazione del sistema di audit degli Stati membri dell'IMO (IMSAS) e della relazione scaturita dalla nona sessione del gruppo di lavoro congiunto sul sistema di audit degli Stati membri (JWGMSA 9). Il Consiglio, nella medesima sessione, ha approvato la suddetta relazione e il progetto di risoluzione dell'assemblea sul quadro e le procedure rivisti per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO, col relativo allegato, in vista di una loro presentazione alla 34ª assemblea, a fini di adozione.

La posizione dell'Unione dovrebbe consistere nel sostenere il quadro e le procedure rivisti per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO poiché miglioreranno la capacità degli Stati membri di rispettare gli obblighi derivanti dagli strumenti IMO obbligatori di cui sono parti e promuoveranno una maggiore trasparenza, responsabilità e cooperazione tra gli Stati membri.

4. LEGISLAZIONE PERTINENTE E COMPETENZA DELL'UE

4.1. Legislazione pertinente dell'UE

4.1.1. Adozione del progetto di codice sugli allarmi e gli indicatori 2025 e del relativo progetto di risoluzione dell'assemblea, e revoca dell'attuale risoluzione A.1021(26) sul codice sugli allarmi e gli indicatori 2009

Il codice sugli allarmi e gli indicatori 2009 (risoluzione A.1021(26)) è volto a fornire orientamenti generali in materia di progettazione e a promuovere l'uniformità in termini di tipo, ubicazione e priorità per gli allarmi e gli indicatori richiesti dalla convenzione 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[1], applica la convenzione SOLAS, nella versione modificata, alle navi da passeggeri di classe A. Le modifiche del codice incideranno pertanto sulle norme di cui alla direttiva 2009/45/CE.

4.1.2. Adozione delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2025 e del relativo progetto di risoluzione dell'assemblea

La direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo[2], come modificata, riguarda l'applicazione di norme internazionali per la sicurezza navale, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi che

[1] GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.
[2] GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

approdano nei porti dell'UE e che navigano nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati membri. L'obiettivo della direttiva 2009/16 è ridurre il trasporto marittimo inferiore alle norme nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati membri dell'UE sulla base degli orientamenti approvati dal memorandum d'intesa di Parigi ("MOU di Parigi").

L'elaborazione delle procedure dell'IMO relative al controllo da parte dello Stato di approdo dovrebbe pertanto essere coerente con le procedure approvate dal MOU di Parigi, e potrebbe quindi influenzarle, e di conseguenza incidere sulle norme e sull'attuazione della direttiva 2009/16/CE.

4.1.3. Modifiche degli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione (HSSC) 2025

Il regolamento (CE) n. 391/2009 relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi[3] istituisce un sistema di rilascio licenze (riconoscimento) soggetto a vari criteri e obblighi per assicurare che un organismo riconosciuto applichi le stesse norme a tutte le navi del suo registro, indipendentemente dalla bandiera battuta dalle navi.

L'allegato I, parte B, punto 7, lettera k), del regolamento stabilisce che:

"7. L'organismo riconosciuto deve assicurare quanto segue:

k) le ispezioni e le visite statutarie previste dal sistema armonizzato di visite e di certificazione alle quali l'organismo riconosciuto è autorizzato a procedere sono effettuate conformemente alle disposizioni dell'allegato e dell'appendice della risoluzione IMO A.948(23) relativa agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazione;" (quanto precede dovrebbe essere inteso come riferito alla versione aggiornata degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC.)

Pertanto la revisione degli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazioni del 2021 inciderà sulle prescrizioni applicabili ai sensi del regolamento (CE) n. 391/2009.

4.1.4. Modifiche dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO (codice III)

La direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera[4] ha lo scopo di assicurare che gli Stati membri dell'UE rispettino i loro obblighi in quanto Stati di bandiera in conformità alle convenzioni internazionali di cui sono parti. Nel quadro della direttiva sono stati istituiti due meccanismi ai fini della supervisione delle prestazioni dello Stato di bandiera: una procedura di audit condotta dall'IMO (articolo 7) e un sistema interno di gestione della qualità (articolo 8).

Inoltre il codice III è obbligatorio per gli Stati membri dell'UE in conformità alla definizione di "convenzioni internazionali" di cui al regolamento (CE) n. 391/2009, come modificato.

Pertanto le modifiche dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III incideranno sulle prescrizioni applicabili ai sensi della direttiva 2009/21/CE e del regolamento (CE) n. 391/2009.

---

[3] GU L 131 del 28.5.2009, pag. 11.

[4] GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

4.1.5. Modifiche del quadro e delle procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO

La direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera ha lo scopo di assicurare che gli Stati membri dell'UE rispettino i loro obblighi in quanto Stati di bandiera in conformità alle convenzioni internazionali di cui sono parti. La direttiva dispone, all'articolo 7, che gli Stati membri adottino le misure necessarie per l'audit delle loro amministrazioni da parte dell'IMO conformemente al ciclo da questa adottato. Le modifiche del quadro e delle procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO incideranno pertanto sulle prescrizioni applicabili a norma della direttiva 2009/21/CE.

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[5].

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*"[6].

5.1.2. Applicazione al caso concreto

L'assemblea dell'IMO è un organo istituito da un accordo, la convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale.

Gli atti che la 34ª assemblea è chiamata ad adottare sono atti aventi effetti giuridici in quanto sono 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, poiché l'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva applica la SOLAS alle navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali e il codice sugli allarmi e gli indicatori 2009 è inteso a fornire orientamenti generali in materia di progettazione e a promuovere l'uniformità in termini di tipo, ubicazione e priorità per gli allarmi e gli indicatori richiesti dalla convenzione SOLAS;

– la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, poiché il suo obiettivo è ridurre il trasporto marittimo inferiore alle norme nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati membri dell'UE sulla base degli orientamenti approvati dal MOU di Parigi, e l'elaborazione delle procedure dell'IMO relative al controllo da

[5] Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

[6] Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti da 61 a 64.

parte dello Stato di approdo dovrebbe essere coerente con le procedure approvate dal MOU di Parigi;

– il regolamento (CE) n. 391/2009 relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi, poiché questo regolamento prescrive che un organismo riconosciuto deve garantire che le ispezioni e le visite statutarie siano effettuate conformemente agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazione adottato dall'IMO; inoltre il codice III è obbligatorio per gli Stati membri dell'UE in conformità alla definizione di "convenzioni internazionali";

– la direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, poiché l'elenco non esaustivo è uno strumento di sostegno per l'attuazione del sistema di audit degli Stati membri dell'IMO, citato nella summenzionata direttiva.

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.

5.2.2. 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.

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.

2025/0341 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 34ª sessione dell'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale

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 non è membro dell'IMO.

(3) A norma dell'articolo 15, lettera j), dell'accordo, l'assemblea può adottare regolamenti e orientamenti rivolti ai membri in materia di sicurezza marittima, prevenzione e controllo dell'inquinamento marino causato dalle navi e altre questioni concernenti l'impatto della navigazione sull'ambiente marino, materie attribuite all'organizzazione da strumenti internazionali o in forza degli stessi, o modifiche di tali regolamenti e orientamenti sottoposte alla stessa.

(4) Nel corso della sua 34ª sessione, prevista dal 24 novembre al 3 dicembre 2025, l'assemblea dell'IMO è chiamata ad adottare modifiche del codice sugli allarmi e gli indicatori, delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo, degli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni (HSSC), dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO (codice III) e del quadro e delle procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO (IMSAS).

(5) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione nella 34ª sessione dell'assemblea dell'IMO, poiché le suddette modifiche saranno 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[7], sulla direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo[8], sul regolamento (CE) n. 391/2009 relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli

[7] GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.
[8] GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57.

organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi[9] e sulla direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera[10].

(6) L'Unione dovrebbe sostenere il progetto di codice sugli allarmi e gli indicatori 2025 e il relativo progetto di risoluzione dell'assemblea in quanto questo riesame garantirà la conformità alle prescrizioni degli strumenti IMO adottati e/o modificati dopo l'adozione del codice e, quindi, l'eliminazione di contraddizioni, ambiguità e inutili ridondanze.

(7) L'Unione dovrebbe sostenere l'adozione delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo 2025 e del relativo progetto di risoluzione dell'assemblea, in quanto migliorerà la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento marino e l'aggiornamento terrà conto delle modifiche degli strumenti IMO che sono entrate in vigore o hanno preso effetto dal 2023.

(8) La posizione dell'Unione dovrebbe consistere nel sostenere l'adozione delle modifiche degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC in quanto l'aggiornamento terrà conto delle modifiche degli strumenti IMO che sono entrate in vigore o hanno preso effetto dal 2023.

(9) La posizione dell'Unione dovrebbe consistere nel sostenere le modifiche dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III, in quanto l'aggiornamento terrà conto delle modifiche degli strumenti IMO interessati dal codice III che sono entrate in vigore o hanno preso effetto dal 2023.

(10) L'Unione dovrebbe sostenere il quadro e le procedure rivisti per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO poiché miglioreranno la capacità degli Stati membri di rispettare gli obblighi derivanti dagli strumenti IMO obbligatori di cui sono parti e promuoveranno una maggiore trasparenza, responsabilità e cooperazione tra gli Stati membri.

(11) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, dalla Commissione e dagli Stati membri dell'Unione in qualità di membri dell'IMO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 34ª sessione dell'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale è di approvare l'adozione delle modifiche del codice sugli allarmi e gli indicatori, delle procedure relative al controllo da parte dello Stato di approdo, degli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni (HSSC), dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO (codice III) e del quadro e delle procedure per il sistema di audit degli Stati membri dell'IMO (IMSAS).

Articolo 2

La Commissione e gli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'assemblea dell'IMO esprimono congiuntamente la posizione di cui all'articolo 1 nell'interesse dell'Unione.

[9] GU L 131 del 28.5.2009, pag. 11.
[10] GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

Articolo 3

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente