COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 14.10.2024
COM(2024) 453 final

2024/0250 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale in occasione della 109ª sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF)

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 109ª sessione (MSC 109), che si terrà dal 2 al 6 dicembre 2024.

In occasione della MSC 109 è prevista l'adozione di modifiche 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 causato dalle navi, promuovendo nel contempo la parità di condizioni nel settore. Inoltre gestisce tutte le relative questioni amministrative e legali.

La convenzione è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

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

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione internazionale per la 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 obbligatorio nel quadro della SOLAS.

2.2. L'Organizzazione marittima internazionale

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

Dell'IMO, cui possono aderire solo gli Stati, fanno parte tutti gli Stati membri dell'UE. Poiché le organizzazioni regionali di integrazione economica non possono essere membri dell'IMO, l'UE non è membro di tale organizzazione. Tuttavia, a seguito della firma dell'accordo di cooperazione e collaborazione concluso nel 1974 tra l'Organizzazione consultiva intergovernativa della navigazione marittima (IMCO) e la Commissione delle Comunità europee, la Commissione partecipa in qualità di osservatore ai lavori dell'IMO e può pertanto trasmettere osservazioni a tale organizzazione a proprio nome.

Il comitato per la sicurezza marittima (MSC) dell'IMO, che è composto da tutti i membri dell'IMO, si riunisce almeno una volta all'anno. Si occupa di tutte le questioni rientranti nell'ambito di attività dell'IMO che riguardano gli ausili alla navigazione, la costruzione e l'armamento delle navi, la sicurezza degli equipaggi, le norme di prevenzione delle collisioni,

la gestione dei carichi pericolosi, le procedure e i requisiti per la sicurezza marittima, i dati idrografici, i giornali di bordo e i registri di navigazione, le inchieste sui sinistri marittimi, il soccorso e il salvataggio e ogni altra questione che incida direttamente sulla sicurezza marittima.

Il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO provvede ai meccanismi necessari allo svolgimento delle funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o di qualsiasi compito appartenente al suddetto ambito che possa essergli attribuito da un altro strumento internazionale o ai sensi dello stesso e che l'IMO ha accettato. Le decisioni del comitato per la sicurezza marittima e dei suoi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei membri.

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

Dal 2 al 6 dicembre 2024, in occasione della sua 109ª sessione, il comitato per la sicurezza marittima sarà chiamato ad adottare modifiche del codice IGF.

La finalità delle modifiche previste del codice IGF è di migliorare la sicurezza delle navi, incluse le navi da passeggeri, che utilizzano gas naturale e altri combustibili a basso punto di infiammabilità (come combustibili per uso marittimo). L'adozione di tali modifiche promuoverà l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, in particolare gas e altri combustibili a basso punto di infiammabilità, quali metanolo, idrogeno e ammoniaca, a basse e a zero emissioni di carbonio, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione e disinquinamento del pacchetto legislativo dell'UE "Pronti per il 55 %".

3. POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE IN SEDE DI COMITATO PER LA SICUREZZA MARITTIMA IN OCCASIONE DELLA SUA 109ª SESSIONE

3.1. Modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF)

In occasione della sua 9ª sessione, il sottocomitato per il trasporto di carichi e contenitori (CCC) ha convenuto di istituire un gruppo di lavoro sulle modifiche del codice IGF e lo ha incaricato, tenendo conto delle osservazioni presentate e delle decisioni prese in plenaria, di preparare una serie di progetti di modifica del codice IGF sulla base dei documenti presentati durante tale sessione.

Dopo aver esaminato la relazione del suddetto gruppo di lavoro, il CCC 9 ha preso atto della discussione del gruppo sui progetti di modifica del codice IGF e della relativa finalizzazione. Le modifiche riguardano una serie di questioni, tra cui i pozzetti di aspirazione delle pompe, lo scarico della valvola di sfogo di sicurezza, i locali di preparazione del combustibile, la protezione strutturale contro gli incendi e le zone pericolose.

Il CCC 9 ha approvato i progetti di modifica del codice IGF, di cui all'allegato 3 del CCC 9/14, da presentare all'MSC 108 per approvazione e successiva adozione.

La posizione dell'Unione in sede di CCC 9 è stata quella di sostenere i progetti di modifica del codice IGF proposti nel CCC 9/3/3 (Liberia *et al.*) e di sostenere l'istituzione di un gruppo di lavoro incaricato di finalizzare le modifiche del codice IGF e di esaminare i documenti CCC 9/3/5 (Repubblica di Corea, Liberia e INTERTANKO) e CCC 9/3/8 (CESA).

La MSC 108 ha approvato i progetti di modifica del codice IGF, in vista dell'adozione in occasione della MSC 109. Tali modifiche sono trasmesse attraverso la circolare dell'IMO n. 4879 del 29 maggio 2024 nell'allegato 2.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche perché miglioreranno la sicurezza delle navi, incluse le navi da passeggeri, che utilizzano gas naturale come combustibile. Queste modifiche garantiscono un livello di protezione equivalente del sistema di tubazioni e dell'ingresso del serbatoio dalle linee di scarico della valvola di sfogo durante il normale funzionamento e in caso di emergenza. Dovrebbe inoltre essere riconosciuta, nell'ambito del codice IGF, l'esistenza di pozzetti dei serbatoi di GNL.

4. LEGISLAZIONE PERTINENTE E COMPETENZA DELL'UE

4.1.1. Modifiche 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 alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali applica la SOLAS, nella versione modificata, alle navi da passeggeri di classe A. Poiché il codice IGF è un codice obbligatorio previsto dalla SOLAS, è anche applicabile alle navi da passeggeri contemplate da questa direttiva.

Inoltre, all'allegato I, sezioni 1 e 2, della direttiva 2009/45/CE figurano regole che impongono di rispettare i requisiti del codice IGF:

- regola II-1/G/1: applicabile alle navi nuove delle classi B, C e D [e navi esistenti della classe B] - "Indipendentemente dalla loro data di costruzione, le navi che sono state convertite, o che lo saranno, all'uso di combustibile gassoso o liquido avente un punto di infiammabilità inferiore a quello altrimenti previsto dalla regola II-2/A/10, punto 1.1, devono rispettare i requisiti del codice IGF, come previsto dalla convenzione SOLAS, II-1/2.28"; e
- regola II-1/G/57: requisiti per le navi che utilizzano combustibili a basso punto di infiammabilità - "Le navi che utilizzano combustibile gassoso o liquido con un punto di infiammabilità inferiore a quello consentito dalla regola II-2/4.2.1.1 devono soddisfare i requisiti del codice IGF, come definito nella convenzione SOLAS, II-1/2.28".

Pertanto le modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) sono tali da incidere in modo determinante sull'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

4.1.2. Competenza dell'UE

L'oggetto degli atti previsti è afferente a un settore per il quale l'Unione detiene la competenza esterna esclusiva in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, in quanto gli atti previsti possono "incidere su norme comuni o modificarne la portata".

5. BASE GIURIDICA

5.1. Base giuridica procedurale

5.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo"*.

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo[1].

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*"[2].

5.1.2. Applicazione al caso concreto

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

Gli atti che questo comitato dell'IMO è chiamato ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici. Gli atti previsti 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. Ciò in quanto l'articolo 6 di tale direttiva stabilisce che le disposizioni dei capitoli IV, V e VI della convenzione SOLAS del 1974, come modificata, devono applicarsi alle navi da passeggeri nuove ed esistenti delle classi A, B, C e D (articolo 6, paragrafo 1, lettera b)) e che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata (articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i)). Poiché il codice IGF è un codice obbligatorio previsto dalla SOLAS, è anche applicabile alle navi da passeggeri a norma della direttiva 2009/45/CE in virtù dei riferimenti dinamici alla convenzione SOLAS. L'allegato I della direttiva 2009/45/CE contiene inoltre regole che impongono di rispettare direttamente i requisiti del codice IGF.

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

---

1 Sentenza della Corte di giustizia, Germania contro Consiglio (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

2 Sentenza della Corte di giustizia, Germania contro Consiglio (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

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.

2024/0250 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale in occasione della 109ª sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

(2) L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico causato dalle navi. Tutti gli Stati membri dell'Unione sono membri dell'IMO. L'Unione europea non è membro dell'IMO.

(3) A norma dell'articolo 28, lettera b), della convenzione IMO, il comitato per la sicurezza marittima provvede ai meccanismi che gli permettono di svolgere le funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o qualsiasi compito che ricada nell'ambito di quanto previsto a tale articolo e che possa essergli attribuito ai sensi di qualsiasi altro strumento internazionale che l'IMO ha accettato.

(4) Nella sua 109ª sessione, dal 2 al 6 dicembre 2024, il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è chiamato ad adottare modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF). Le modifiche riguardano una serie di questioni, tra cui i pozzetti di aspirazione delle pompe, lo scarico della valvola di sfogo di sicurezza, i locali di preparazione del combustibile, la protezione strutturale contro gli incendi e le zone pericolose.

(5) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 109ª sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, poiché gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri[1].

[1] GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

(6) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) perché miglioreranno la sicurezza delle navi, incluse le navi da passeggeri, che utilizzano gas naturale come combustibile. Queste modifiche garantiscono un livello di protezione equivalente del sistema di tubazioni e dell'ingresso del serbatoio dalle linee di scarico della valvola di sfogo durante il normale funzionamento e in caso di emergenza. Dovrebbe inoltre essere riconosciuta, nell'ambito del codice IGF, l'esistenza di pozzetti dei serbatoi di GNL. L'adozione di tali modifiche promuoverà l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, in particolare gas e altri combustibili a basso punto di infiammabilità, quali metanolo, idrogeno e ammoniaca, a basse e a zero emissioni di carbonio, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione e disinquinamento del pacchetto legislativo dell'UE "Pronti per il 55 %".

(7) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'IMO e dalla Commissione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 109ª sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è approvare l'adozione delle modifiche del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) di cui all'allegato 2 della circolare dell'IMO n. 4879 del 29 maggio 2024.

Articolo 2

La Commissione e gli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 1.

Articolo 3

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente