COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Proposta di

# DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno all'Organizzazione marittima internazionale in occasione della 70ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 97ª sessione del Comitato della sicurezza marittima con riguardo all'adozione delle modifiche dell'allegato VI della convenzione MARPOL, della regola SOLAS II-1, delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37, delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10, della regola SOLAS II-1/3-12, della convenzione e del codice STCW, del codice dei sistemi antincendio e del codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011**

# RELAZIONE

## 1. INTRODUZIONE

La presente proposta della Commissione riguarda la definizione della posizione che l'Unione assumerà in occasione della 40ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 70) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e della 97ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 97) dell'IMO, in merito alle modifiche individualmente illustrate nei punti che seguono.

### 1.1 Modifiche del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL

Dopo tre anni di discussioni in occasione delle sessioni del MEPC e nel periodo intercorso tra esse, il MEPC 69 ha approvato i progetti di modifica del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL in merito a un sistema di rilevazione dei dati relativi al consumo di carburante. Le modifiche introducono un sistema obbligatorio globale di rilevazione dei dati caratterizzato dai seguenti elementi principali:

- i dati che le navi devono raccogliere e comunicare annualmente e che rientrano nel campo di applicazione della modifica ($\geq$ 5000 GT) comprendono: la distanza percorsa, le ore di servizio e (per le navi da carico) la capacità di carico. L'IMO fornirà orientamenti sulle metodologie impiegate per la raccolta;
- i dati aggregati devono essere comunicati all'amministrazione dello Stato di bandiera o a un organismo riconosciuto (RO) autorizzato dall'amministrazione dello Stato di bandiera. L'IMO fornirà orientamenti sul processo di comunicazione;
- le amministrazioni dello Stato di bandiera (o RO autorizzati), dopo aver ricevuto e verificato i dati comunicati, rilasceranno una dichiarazione di conformità per la nave, che dovrà essere tenuta a bordo e che è soggetta al controllo da parte dello Stato di approdo;
- nel caso di un trasferimento di proprietà avvenuto nel corso di un anno civile, le responsabilità di comunicazione sono ripartite tra il proprietario precedente e quello nuovo. In caso di cambiamento di bandiera, la vecchia e la nuova amministrazione dovranno rilasciare dichiarazioni di conformità per i periodi corrispondenti alle rispettive amministrazioni;
- la verifica dei dati comunicati dalle amministrazioni degli Stati di bandiera è effettuata secondo orientamenti armonizzati che devono essere elaborati dall'IMO;
- le amministrazioni degli Stati di bandiera (o RO autorizzati) trasmettono i dati comunicati alla banca dati dell'IMO sui consumi di carburante ("IMO Ship Fuel Consumption Database") usando formati elettronici standardizzati che dovranno essere sviluppati dall'IMO;
- i dati comunicati sono resi anonimi secondo una metodologia da specificare negli orientamenti dell'IMO;
- l'accesso ai dati anonimi è concesso alle parti di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL;

- le procedure per confermare la conformità delle navi battenti bandiera di Stati che non figurano nell'allegato VI della convenzione MARPOL devono essere stabilite in una circolare dell'IMO.

Le presenti modifiche sono riportate nell'allegato 7 del MEPC 69/21/Add.1. Il punto 6.20 della relazione MEPC 69 (MEPC 69/21) indica che si prevede che le modifiche saranno adottate in occasione del MEPC 70.

**1.2 Modifiche delle regole SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 e II-1/35**

La 95ª e la 96ª sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO (MSC 95 e MSC 96) hanno approvato vari progetti di modifica della regola SOLAS II-1, che sono state raggruppate:

- regola II-1/1 (domanda) riguardante il campo di applicazione e le disposizioni per la modifica della struttura delle date di applicazione;

- regola II-1/2 (definizioni) riguardante l'allineamento di determinate definizioni ad altri strumenti dell'IMO;

- regole II-1/5 e 5-1 (stabilità a nave integra e informazioni sulla stabilità da fornire al comandante) riguardanti l'introduzione di disposizioni specifiche per il calcolo della stabilità a nave integra, il chiarimento della definizione di peso e l'estensione delle informazioni da mettere a disposizione del comandante;

- regola II-1/6 (indice di compartimentazione richiesto *R*) relativo alla capacità di sopravvivenza delle navi da passeggeri;

- regola II-1/7 (indice di compartimentazione ottenuto *A*) riguardante il riesame della formulazione dell'indice di compartimentazione ottenuto per tenere nel debito conto di effetti quali l'accumulo di acqua sul ponte;

- regola II-1/8 (requisiti particolari riguardanti la stabilità delle navi da passeggeri) riguardante il chiarimento delle condizioni di carico per il calcolo dell'indice ottenuto in funzione del numero di persone a bordo;

- regola II-1/9 (doppi fondi nelle navi da passeggeri e navi da carico diverse dalle navi cisterna) introduce requisiti in materia di dimensioni dei doppi fondi per navi da passeggeri e da carico di piccole dimensioni;

- regola II-1/10 (costruzione di paratie stagne) riguardante il chiarimento del campo di applicazione nelle navi da passeggeri con ponte delle paratie e nelle navi da carico con ponte di bordo libero;

- regola II-1/12 (paratie dei gavoni e del locale macchine, galleria degli alberi motore) riguardante il chiarimento del campo di applicazione nelle navi da passeggeri con ponte delle paratie e nelle navi da carico con ponte di bordo libero;

- regola II-1/13 (aperture nelle paratie stagne al di sotto del ponte delle paratie nelle navi da passeggeri) riguardante la definizione dei locali macchine;

- regola II-1/15 (aperture nel fasciame esterno al di sotto del ponte delle paratie delle navi da passeggeri e del ponte di bordo libero delle navi da carico) riguardante il chiarimento degli spazi cui si applica il presente regolamento e del campo di applicazione nelle navi da passeggeri con ponte delle paratie e nelle navi da carico con ponte di bordo libero;

- regola II-1/16 e 16-1 (costruzione e prove iniziali di chiusura a tenuta stagna) riguardante la limitazione all'ambito della chiusura stagna e il campo di applicazione alle navi da passeggeri e alle navi ro-ro;

- regola II-1/20 (caricamento delle navi da passeggeri) riguardante l'ampliamento del campo di applicazione a tutte le navi, introducendo il concetto di dati di stabilità approvati;

- regola II-1/21 (manovre e ispezioni periodiche delle porte stagne, ecc., nelle navi da passeggeri), riguardante l'allineamento linguistico di determinate definizioni;

- regole II-1/22 e II-1/22-1 (informazioni sul controllo in condizioni di avaria, prevenzione e controllo degli ingressi d'acqua) riguardante modifiche redazionali e conseguenti;

- regola II-1/35-1 (impianto di sentina) riguardante il chiarimento degli spazi cui si applicano determinate definizioni di volume in relazione al calcolo dell'impianto di sentina e conseguenti modifiche.

Di specifico interesse per l'UE, le modifiche della convenzione SOLAS, capitolo II-1, regole 6, 7, 8 e 9 riguardano i requisiti di compartimentazione e di stabilità in condizioni di avaria, volti a migliorare la capacità di sopravvivenza delle navi da passeggeri in caso di avaria, che devono essere sviluppati dai progettisti per le navi nuove, senza tuttavia richiedere un cambiamento del modello di business degli operatori. Eventuali cambiamenti a livello di progettazione sono stati oggetto di valutazioni costi/benefici da cui sono scaturite raccomandazioni sul miglioramento dell'attuale livello di sicurezza richiesto.

Applicando la definizione di indice di compartimentazione R come convenuto nella terza sessione del sottocomitato dell'IMO per la progettazione e la costruzione di navi (SDC 3) relativamente alla convenzione SOLAS, capitolo II-1/6, la capacità di sopravvivenza delle navi da passeggeri a seguito di un incidente rilevante, quale una collisione o un incaglio, migliora in modo significativo e il rischio espresso in potenziali perdite di vite umane si riduce significativamente.

Nel corso dell'SDC 3 e dell'MSC 96 alcuni membri dell'IMO non appartenenti all'UE hanno espresso preoccupazioni circa la formula di compromesso per l'indice di compartimentazione richiesto *R* per le piccole navi (< 400 passeggeri) che non sarebbe stato verificato sulla base di una valutazione formale della sicurezza. Secondo tali membri dell'IMO la formula ha introdotto la possibilità di imporre requisiti che non possono essere attuati sulle navi esistenti in modo efficiente in termini di costi. Si è inoltre ritenuta necessaria un'ulteriore valutazione tecnica per le navi più piccole. Anche l'MSC 97 potrebbe prevedere discussioni su questo aspetto, per cui occorre tenerne conto nella definizione della posizione dell'Unione su questo punto.

Le presenti modifiche sono riportate nella circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016. Il punto 11.4 della relazione MSC 96 (MSC 96/25) indica che si prevede che le modifiche saranno adottate in occasione dell'MSC 97.

### 1.3 Modifiche della regola SOLAS II-1/1.2, nuova regola II-1/19-1, e modifiche alle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37

Le modifiche della regola SOLAS II-1/1.2, la nuova regola II-1/19-1 e le relative modifiche delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37 per quanto riguarda le esercitazioni relative al controllo in condizioni di avaria fanno parte di un approccio

globale per potenziare la capacità di sopravvivenza dopo l'allagamento, in combinato disposto con il pacchetto di modifiche della regola SOLAS II-1 di cui al precedente punto 1.2, al fine di migliorare la sicurezza sulle navi da passeggeri nuove ed esistenti.

Le modifiche della regola SOLAS II-1/1.2, la nuova regola II-1/19-1 e le modifiche delle regole III/1.4, III/30 e III/37 includono i requisiti per le esercitazioni relative al controllo in condizioni di avaria per le navi da passeggeri, compresa la frequenza, la partecipazione dei membri dell'equipaggio con responsabilità nel controllo delle avarie e gli elementi richiesti in ciascuna esercitazione, nonché l'attivazione di mezzi di assistenza a terra.

Le modifiche della regola SOLAS II-1/1.2 e la nuova regola SOLAS II-1/19-1 sono riportate nell'allegato 16 dell'MSC 96/25/add.1. Il punto 11.17 della relazione MSC 96 (MSC 96/25) indica che si prevede che tali modifiche saranno adottate in occasione dell'MSC 97.

Le modifiche delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37 figurano nell'allegato 1 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016. Il punto 11.19 della relazione MSC 96 (MSC 96/25) indica che le modifiche saranno adottate nel corso dell'MSC 97.

**1.4 Modifiche delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10**

In conformità alle modifiche delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10, gli estintori a schiuma di almeno 135 litri di capacità non saranno più necessari nei locali caldaie protetti da impianti fissi di estinzione incendi ad acqua ad applicazione locale. Le modifiche si applicheranno sia alle navi nuove sia a quelle esistenti.

Le modifiche delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10 figurano nell'allegato 1 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016. Il punto 8.2 della relazione MSC 96 (MSC 96/25) indica che si prevede che tali modifiche saranno adottate in occasione dell'MSC 97.

**1.5 Modifiche della regola SOLAS II-1/3-12**

Il codice sui livelli sonori a bordo delle navi (Code on Noise levels on board ships) è stato adottato nel 2012 (risoluzione MSC.337(91)) insieme alle relative modifiche della convenzione SOLAS, che hanno reso il codice obbligatorio ai sensi della regola II-1/3-12 con entrata in vigore il 1º luglio 2014. Analisi successive hanno tuttavia dimostrato che alcune navi non rientrerebbero nel campo di applicazione della regola SOLAS II-1/3-12. Le navi il cui contratto di costruzione è stato stipulato prima del 1º luglio 2014 e la cui chiglia sia stata impostata o che si trovino in un simile stadio di costruzione dopo il 1º gennaio 2015 e la cui consegna non avverrà prima del 1º luglio 2018, non rientrano nel campo di applicazione dei punti 1 o 2 della regola n. II-1/3-12. La modifica della regola II-1/3-12 colma tale lacuna della regola attuale.

Le presenti modifiche sono riportate nell'allegato 1 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016. Il punto 20.10 della relazione MSC 96 (MSC 96/25) indica che si prevede che tali modifiche saranno adottate in occasione dell'MSC 97.

**1. 6 Modifiche della convenzione e del codice STCW relativi alla formazione specifica per le navi da passeggeri e delle parti A e B del codice STCW**

Il comitato per la sicurezza marittima, nel corso della 91ª sessione, ha in primo luogo esaminato le proposte di modifica delle attuali prescrizioni della convenzione STCW e del codice relativo alle navi da passeggeri per affrontare le nuove sfide poste

dall'aumento delle dimensioni delle navi da passeggeri moderne e dal gran numero di passeggeri a bordo, in particolare per quanto riguarda le navi da crociera.

Le modifiche delle regole I/14 e V/2 della convenzione STCW e della sezione A-V/2 del codice STCW per migliorare la sicurezza delle navi da passeggeri (ro-ro e non ro-ro) sono state attivamente promosse dall'UE, in particolare dopo l'incidente della Costa Concordia nel gennaio 2012.

Le modifiche comprendono quattro livelli distinti di formazione e addestramento: addestramento alle procedure di emergenza delle navi da passeggeri, formazione in materia di gestione della folla sulle navi da passeggeri, formazione in materia di gestione delle crisi e del comportamento umano e formazione in materia di navi da passeggeri ro-ro.

Le modifiche sono riportate nell'allegato [] del documento MSC 96/25/Add.1. Il punto 12.6 della relazione MSC 96 (MSC 96/25) indica che si prevede che tali modifiche saranno adottate in occasione dell'MSC 97.

### 1.7 Modifiche del capitolo 13 del codice dei sistemi antincendio

A norma del codice dei sistemi antincendio, capitolo 13, punto 2.1.2.2.2.1, riguardante la distribuzione delle persone, la dimensione dei mezzi di sfuggita deve essere calcolata sulla base del numero totale di persone di cui si prevede la fuga mediante una scala e attraverso le aperture delle porte, i corridoi e i pianerottoli. I calcoli sono effettuati separatamente per due diversi casi di occupazione degli spazi specificati. Il testo esistente è stato considerato fuorviante per quanto riguarda il riferimento ai membri dell'equipaggio distribuiti negli spazi pubblici su una nave ed è pertanto modificato.

Le presenti modifiche sono riportate nell'allegato 2 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016. Il punto 11.15 della relazione MSC 96 (MSC 96/25) indica che si prevede che tali modifiche saranno adottate in occasione dell'MSC 97.

### 1.8 Modifiche del codice relativo al programma di ispezioni estese (ESP) del 2011

Il regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) dell'IMO fissa il quadro applicabile all'ispezione intensificata delle navi che hanno più di 15 anni. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (programma di ispezioni estese – ESP) indica come vada effettuata tale ispezione intensificata. Poiché a tal fine il CAS utilizza il codice ESP, esso fa riferimento a tale codice come a uno strumento per conseguire l'obiettivo sopracitato.

Le modifiche del codice ESP prevedono l'allineamento con la serie aggiornata Z10 dei requisiti unificati (UR) dell'Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS) relativa ai requisiti di certificazione e ispezione. I requisiti unificati sono risoluzioni IACS relative a questioni direttamente collegate o coperte da specifici requisiti delle norme e prassi delle società di classificazione e alla filosofia generale secondo cui si stabiliscono le norme e le prassi delle società di classificazione.

Le presenti modifiche sono riportate nell'allegato 4 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016. Il punto 11.21 della relazione MSC 96 (MSC 96/25) indica che si prevede che tali modifiche saranno adottate in occasione dell'MSC 97.

## 2. ADOZIONE DELLE MODIFICHE IMO

### 2.1 Adozione delle modifiche

Le modifiche indicate nei punti 1.1 - 1.8 di cui sopra sono state approvate nel corso della 69ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino tenutasi tra il 18 e il 22 aprile 2016 e della 95ª e 96ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima tenutasi tra il 3 e il 12 giugno 2015 e tra l'11 e il 20 maggio 2016 e saranno presentati per adozione alla 70ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino tra il 24 e il 28 ottobre 2016 e alla 97ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima tra il 21 e il 25 novembre 2016.

### 2.2 Accettazione

Una volta approvati e adottati dai due comitati, le modifiche di cui ai punti da 1.1 a 1.8 saranno comunicate per accettazione alle rispettive parti contraenti.

## 3. LEGISLAZIONE E COMPETENZA DELL'UE PERTINENTI

### 3.1 Modifiche del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL

Il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica (MRV - Monitoring, Reporting and Verification) delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE istituisce un sistema UE per monitorare, comunicare e verificare le emissioni di $CO_2$ e l'efficienza energetica del trasporto marittimo.

Il regolamento MRV dell'UE si applica a tutte le navi di grandi dimensioni (stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate) che arrivano, circolano o partono da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro a partire dal 1º gennaio 2018, a prescindere dal luogo in cui le navi sono registrate, e permette di scegliere tra quattro metodologie di monitoraggio, a cominciare dalle più semplici che si basano sui dati già disponibili a bordo delle navi. I dati dovranno essere verificati in maniera indipendente e quindi trasmessi ogni anno in forma aggregata alla Commissione. La Commissione renderà pubblici i dati aggregati annuali verificati "per nave", completi dei parametri relativi all'efficienza energetica e alle emissioni di $CO_2$.

All'articolo 22, paragrafo 3, il regolamento contiene una clausola di riesame in caso di un accordo internazionale in questo campo. L'adozione delle modifiche del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL avvierebbe il processo di revisione in conformità all'articolo 22, paragrafo 3. Ciò potrebbe portare ad una proposta di modifica del regolamento al fine di garantire l'allineamento con il sistema globale di rilevazione dati concordato nel quadro dell'IMO.

Le modifiche del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL inciderebbero quindi sul diritto UE in forza dell'applicazione del regolamento (UE) 2015/757.

### 3.2 Modifiche delle regole SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 e II-1/35

La regola SOLAS II-1 disciplina la costruzione-struttura, le macchine per la compartimentazione e la stabilità e gli impianti elettrici. Le modifiche delle regole SOLAS II-1 da adottare nel corso dell'MSC 97 riguardano sia le navi da carico sia quelle da passeggeri. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva

2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata.

Le modifiche delle regole SOLASII-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 e II-1/35 inciderebbero quindi sul diritto UE in forza dell'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

### 3.3 Modifiche della regola SOLAS II-1/1.2, nuova regola II-1/19-1, e modifiche delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37

La convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia (convenzione STCW) è stata integrata nel diritto dell'Unione mediante la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare.

La regola V/2 della convenzione STCW contiene requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e all'abilitazione di comandanti, ufficiali, marinai e altro personale di navi da passeggeri.

In particolare, a norma del codice STCW, sezione A-V/2, tabella A-V/2, relativa a requisiti minimi di competenza nella gestione delle crisi e del comportamento umano, che integra il regolamento V/2, la gente di mare dovrebbe essere in grado, tra l'altro, di organizzare esercitazioni realistiche. Inoltre, il codice internazionale di gestione della sicurezza della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento (codice ISM), reso obbligatorio a norma delle disposizioni del capitolo IX della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), è stato integrato nel diritto dell'Unione mediante il regolamento (CE) n. 336/2006. In particolare, per quanto riguarda la preparazione alle situazioni di emergenza, il codice ISM impone alla società di stabilire programmi per prove ed esercitazioni per preparare il personale alle azioni di emergenza.

Le modifiche della regola SOLAS II-1/1.2, il nuovo regolamento II-1/19-1 e le modifiche dei regolamenti SOLAS III/1.4, III/30 e III/37 relativi alle esercitazioni per la stabilità in condizioni di avaria inciderebbero quindi sul diritto UE in forza dell'applicazione della direttiva 2008/106/CE e del regolamento (CE) n. 336/2006.

### 3.4 Modifiche delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i) della direttiva 2009/45CE stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata. Le regole SOLAS II-2/1 e II-2/10 sono inoltre applicabili alle navi nuove delle classi B, C e D e a quelle esistenti di classe B conformemente all'allegato I, capitolo II-2, parte A, 6 Sistemazioni per l'estinzione degli incendi nei locali macchine, punto .7, della direttiva 2009/45/CE, in cui si stabilisce che i locali macchine e quelli delle caldaie devono essere dotati di attrezzature portatili.

Le modifiche delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10 relative alle sistemazioni per l'estinzione degli incendi nei locali macchine inciderebbero quindi sul diritto UE in forza dell'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

### 3. 5 Modifiche della regola SOLAS II-1/3-12

L'articolo 3 della direttiva 2003/10/CE sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (rumore) stabilisce prescrizioni minime di protezione dei lavoratori e fissa i valori limite di esposizione e i valori di esposizione che fanno scattare l'azione. Inoltre, in quanto legislazione secondaria pertinente, l'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE rende la convenzione SOLAS del 1974, come modificata, applicabile alle navi nuove di classe A e l'allegato I, parte C, regola 18, di tale direttiva stabilisce una serie di misure atte ridurre il rumore delle macchine nei locali macchine per le navi nuove delle classi B, C e D.

Le modifiche della regola SOLAS II-1/3-12 inciderebbero pertanto sul diritto UE in forza dell'applicazione della direttiva 2003/10/CE e della direttiva 2009/45/CE.

### 3. 6 Modifiche della convenzione e del codice STCW (convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia) relative alla formazione specifica per le navi da passeggeri e delle parti A e B del codice STCW

La direttiva 2008/106/CE, in particolare la regola V/2 del capitolo V dell'allegato I, contiene requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e all'abilitazione di comandanti, ufficiali, marinai e altro personale di navi da passeggeri.

Le modifiche della convenzione e del codice STCW relative alla formazione specifica per le navi da passeggeri inciderebbero quindi sul diritto UE in forza dell'applicazione della direttiva 2008/106/CE.

### 3.7 Progetto di modifica del capitolo 13 del codice dei sistemi antincendio riguardante il chiarimento della distribuzione dell'equipaggio nei locali pubblici

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i) della direttiva 2009/45/CE stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata. L'allegato I, capitolo II-2, parte A, della direttiva 2009/45/CE applica inoltre il codice dei sistemi antincendio adottato con risoluzione MSC.98(73), alle navi delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1º gennaio 2003.

Le modifiche del capitolo 13 del codice dei sistemi antincendio inciderebbero quindi sul diritto UE in forza dell'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

### 3.8 Modifiche del codice relativo al programma di ispezioni estese (ESP) del 2011

Il regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo mira all'adozione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla convenzione MARPOL 73/78, come definita all'articolo 3 del regolamento medesimo, applicabili alle petroliere monoscafo, e all'introduzione del divieto di trasporto verso o da porti degli Stati membri di prodotti petroliferi pesanti in petroliere monoscafo.

Il regolamento rende obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) dell'IMO alle petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni. A norma dell'articolo 5, tali petroliere devono essere conformi al CAS, il quale è definito all'articolo 6 come il regime di valutazione delle condizioni delle navi adottato dalla risoluzione MEPC 94(46) del 27 aprile 2001, modificata dalla risoluzione MEPC 99(48) dell'11 ottobre 2002 e dalla risoluzione MEPC 112(50) del

4 dicembre 2003. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (programma potenziato di visita – ESP) indica come vada effettuata tale valutazione intensificata. Poiché il CAS utilizza il codice ESP come strumento per conseguire tale obiettivo, ogni modifica delle ispezioni ESP sarà direttamente e automaticamente applicabile in forza del regolamento (UE) n. 530/2012. Le modifiche da adottare in occasione della 97ª sessione dell'MSC, introducendo modifiche al Codice ESP, inciderebbero quindi sul diritto UE in forza dell'applicazione del regolamento (UE) n. 530/2012.

### 3.9 Sintesi

Alla luce del legame sopra esposto tra le modifiche proposte e la pertinente legislazione UE, la Commissione ritiene che l'adozione delle suddette modifiche, attesa in occasione del MEPC 70 e dell'MSC 97, rientri nella competenza esterna esclusiva dell'UE in virtù dell'articolo 3, paragrafo 2, del TFUE, nella misura in cui l'adozione degli strumenti internazionali di cui trattasi incida su norme comuni o ne modifichi la portata.

In linea con una giurisprudenza costante, benché l'UE non sia membro dell'IMO né parte contraente degli strumenti internazionali interessati, agli Stati membri è preclusa la possibilità di assumere obblighi che possano compromettere norme dell'UE adottate nel perseguimento degli obiettivi previsti dai trattati, a meno di esservi autorizzati da decisione del Consiglio su proposta della Commissione.

## 4. CONCLUSIONI

La Commissione propone pertanto una decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea sulle modifiche citate ai punti 1.1 – 1.8, da adottare rispettivamente nella 70ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino e nella 97ª sessione del Comitato della sicurezza marittima.

2016/0263 (NLE)

Proposta di

# DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno all'Organizzazione marittima internazionale in occasione della 70ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 97ª sessione del Comitato della sicurezza marittima con riguardo all'adozione delle modifiche dell'allegato VI della convenzione MARPOL, della regola SOLAS II-1, delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37, delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10, della regola SOLAS II-1/3-12, della convenzione e del codice STCW, del codice dei sistemi antincendio e del codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

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

(2) Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO, in occasione della sua 69ª sessione, ha approvato l'istituzione di un sistema obbligatorio di rilevazione dei dati relativi al consumo di carburante e le necessarie modifiche del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL. È previsto che tali modifiche saranno adottate nel corso della 70ª sessione del MEPC, che si terrà nell'ottobre 2016.

(3) Il comitato per la sicurezza marittima (MSC) dell'IMO, in occasione delle sue 95ª e 96ª sessioni, ha approvato le modifiche della regola SOLAS II-1, delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37, delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10, della regola SOLAS II-1/3-12, della convenzione e del codice STCW, del codice dei sistemi antincendio e del codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011. È previsto che tali modifiche saranno adottate nel corso della 97ª sessione dell'MSC, che si terrà nel novembre 2016.

(4) Le modifiche del capitolo 4 dell'allegato IV della convenzione MARPOL introdurranno un sistema obbligatorio globale di rilevazione dei dati riguardante i dati che determinate navi devono raccogliere e comunicare annualmente, i processi di verifica relativi ai dati comunicati, la definizione di dichiarazioni di conformità, le situazioni riguardanti il trasferimento di proprietà, la presentazione di dati all'IMO, l'anonimizzazione dei dati e l'accesso agli stessi e le procedure per confermare la conformità delle navi battenti bandiera di stati che non figurano nell'allegato VI della convenzione MARPOL. Il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del

Consiglio[1] istituisce un sistema UE per monitorare, comunicare e verificare le emissioni di $CO_2$ e l'efficienza energetica del trasporto marittimo. Tale regolamento si applica a tutte le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate che arrivano, circolano o partono da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro a partire dal 1º gennaio 2018, a prescindere dal luogo in cui le navi sono registrate.

(5) L'articolo 22 del regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio comprende una clausola di riesame qualora sia stipulato un accordo internazionale in questo campo. L'adozione delle modifiche del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL avvierà tale processo di riesame, che potrebbe portare ad una proposta di modifica del regolamento al fine di garantire l'allineamento, nella misura adeguata, con il sistema globale di rilevazione dei dati concordato nel quadro dell'IMO.

(6) Le modifiche delle regole SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, 19, 21, 22 e 35 introdurranno modifiche redazionali e conseguenti, nonché modifiche che riguardano i requisiti di compartimentazione e di stabilità in condizioni di avaria per migliorare la capacità di sopravvivenza delle navi passeggeri in caso di avaria. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[2] stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata.

(7) Le modifiche della regola SOLAS II-1/1.2, la nuova regola II-1/19-1 e le modifiche delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37 per quanto riguarda le esercitazioni relative al controllo in condizioni di avaria fanno parte di un approccio globale per potenziare la capacità di sopravvivenza dopo l'allagamento, al fine di migliorare la sicurezza sulle navi da passeggeri nuove ed esistenti. La direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[3], in particolare la regola V/2 del capitolo V dell'allegato I, contiene requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e all'abilitazione di comandanti, ufficiali, marinai e altro personale di navi da passeggeri. La convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia (convenzione STCW), che è stato integrato nel diritto dell'Unione con la direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, comprende i requisiti di formazione in materia di stabilità delle navi nelle tabelle di competenze pertinenti del codice STCW.

(8) In base alle modifiche delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10 gli estintori a schiuma di almeno 135 litri di capacità non saranno più necessari nei locali caldaie protetti da impianti di spegnimento fissi ad acqua ad applicazione locale. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata. Le regole SOLAS II-2/1 e II-2/10 sono inoltre applicabili alle navi nuove delle classi B, C e D e a quelle esistenti di classe B conformemente all'allegato I, capitolo II-2, parte A, punto 6.7 ("Sistemazioni per l'estinzione degli incendi nei locali

---

1 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 anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

2 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).

3 Direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33).

macchine"), della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, in cui si stabilisce che i locali macchine e quelli delle caldaie devono essere dotati di attrezzature portatili.

(9) Le modifiche della regola SOLAS II-1/3-12 intendono colmare una lacuna nell'attuale regola riguardante l'applicazione del codice sui livelli sonori a bordo delle navi per le navi il cui contratto di costruzione è stato stipulato prima del 1º luglio 2014 e la cui chiglia sia stata impostata, o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione, alla data o dopo il 1º gennaio 2015 e la cui consegna non avvenga prima del 1º luglio 2018. L'articolo 3 della direttiva 2003/10/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[4] stabilisce prescrizioni minime di protezione dei lavoratori e fissa i valori limite di esposizione e i valori di esposizione che fanno scattare l'azione. Inoltre, in quanto legislazione secondaria pertinente, l'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio rende la convenzione SOLAS del 1974, come modificata, applicabile alle navi nuove di classe A e l'allegato I, parte C, regola 18, di tale direttiva stabilisce una serie di misure atte ridurre il rumore delle macchine nei locali macchine per le navi nuove delle classi B, C e D.

(10) Le modifiche della convenzione e del codice STCW relative alla formazione specifica per le navi da passeggeri e delle parti A e B del codice STCW intendono far fronte alle nuove sfide poste dall'aumento delle dimensioni delle moderne navi da crociera e dal gran numero di passeggeri a bordo e comprende quattro livelli distinti di formazione e addestramento: addestramento alle procedure di emergenza delle navi da passeggeri, formazione in materia di gestione della folla sulle navi da passeggeri, formazione in materia di gestione delle crisi e del comportamento umano e formazione in materia di navi da passeggeri ro-ro. La direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, in particolare la regola V/2 del capitolo V dell'allegato I, contiene requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e all'abilitazione di comandanti, ufficiali, marinai e altro personale di navi da passeggeri.

(11) Le modifiche del capitolo 13 del codice dei sistemi antincendio intendono chiarire che i calcoli della dimensione dei mezzi di sfuggita, effettuati sulla base del numero totale di persone di cui si prevede la fuga mediante una scala e attraverso le aperture delle porte, i corridoi e i pianerottoli, devono essere effettuati separatamente per due diversi casi di occupazione di spazi. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata. L'allegato I, capitolo II-2, parte A, della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio applica inoltre il codice dei sistemi antincendio adottato con risoluzione MSC.98(73), alle navi delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1º gennaio 2003.

(12) Le modifiche del codice ESP del 2011 prevedono l'allineamento con la serie aggiornata Z10 dei requisiti unificati (UR) dell'Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS) relativa ai requisiti di certificazione e ispezione. Gli articoli 5 e 6 del regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio[5] rendono obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione

[4] Direttiva 2003/10/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 febbraio 2003, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (rumore**)** (GU L 42 del 15.2.2003, pag. 38).

[5] 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).

delle condizioni delle navi (CAS) dell'IMO alle petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (programma potenziato di visita – ESP) indica come vada effettuata tale valutazione intensificata. Poiché il CAS utilizza il codice ESP come strumento per conseguire tale obiettivo, ogni modifica alle ispezioni ESP sarà automaticamente applicabile in forza del regolamento (UE) n. 530/2012.

(13) L'Unione non è membro dell'IMO né parte contraente delle convenzioni e dei codici citati. Occorre, pertanto, che il Consiglio autorizzi gli Stati membri ad esprimere la posizione dell'Unione e ad accettare di essere vincolati dalle modifiche in questione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Al fine di migliorare gli attuali requisiti per la protezione ambientale di cui alla convenzione MARPOL, la posizione dell'Unione in occasione della 70ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è di acconsentire all'adozione delle modifiche del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, come stabilito nell'allegato 7 del documento MEPC 69/21/add.1. dell'IMO.

*Articolo 2*

La posizione dell'Unione in occasione della 97ª sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è di acconsentire all'adozione di:

a) modifiche delle regole SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 e II-1/35 secondo quanto stabilito nell'allegato 1 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016;

b) modifiche della regola SOLAS II-1/1.2, adozione della nuova regola II-1/19-1, modifiche delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37 secondo quanto stabilito nell'allegato 1 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016;

c) modifiche delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10 secondo quanto stabilito nell'allegato 1 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016.

d) modifiche della regola SOLAS II-1/3-12 secondo quanto stabilito nell'allegato 1 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016.

e) modifiche della convenzione e del codice STCW relative alla formazione specifica per le navi da passeggeri e delle parti A e B del codice STCW, secondo quanto stabilito nell'allegato [] del documento MSC 96/25/add.1 dell'IMO;

f) modifiche del capitolo 13 del codice dei sistemi antincendio secondo quanto stabilito nell'allegato 2 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016;

g) modifiche del codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011 secondo quanto stabilito nell'allegato 4 della circolare dell'IMO n. 3644.

*Articolo 3*

1. La posizione dell'Unione indicata negli articoli 1 e 2 è espressa dagli Stati membri che sono membri dell'IMO, i quali agiscono di concerto nell'interesse dell'Unione.

2. Possono essere concordate delle modifiche di minore entità alla posizione di cui agli articoli 1 e 2 senza pertanto modificarla e possono essere concordate delle modifiche della posizione di cui all'articolo 2, lettera a), per quanto riguarda le modifiche della regola SOLAS II-1/6 al fine di migliorare gli attuali livelli di sicurezza.

*Articolo 4*

Gli Stati membri sono autorizzati ad accettare, nell'interesse dell'Unione, di essere vincolati dalle modifiche di cui agli articoli 1 e 2.

*Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio*
*Il presidente*