DECISIONE (UE) 2024/990 DEL CONSIGLIO

del 20 marzo 2024

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale in occasione della 81ª sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 108ª sessione del comitato per la sicurezza marittima in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF), del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011), del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA), del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS) e del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) L'azione dell'Unione nel settore dei trasporti marittimi dovrebbe mirare a proteggere l'ambiente marino e la salute umana, e a migliorare la sicurezza marittima.

(2) È previsto che il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), in occasione della sua 81ª sessione dal 18 al 22 marzo 2024 («MEPC 81»), adotti modifiche dell'articolo V del protocollo I della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) e dell'allegato VI della MARPOL sui combustibili a basso punto di infiammabilità e su altre questioni relative all'olio combustibile, sull'accessibilità dei dati nella banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS), e sull'inclusione di dati sull'attività di trasporto, e sul maggiore livello di granularità, nell'IMO DCS.

(3) È previsto che il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, in occasione della sua 108ª sessione dal 15 al 24 maggio 2024 («MSC 108»), adotti modifiche dei capitoli II-1, II-2 e V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974, del codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità («codice IGF»), del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere («codice ESP 2011»), del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA) («codice LSA»), del codice internazionale dei sistemi antincendio («codice FSS») e della sezione A-VI/1 del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW) («codice STCW»).

(4) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di MEPC 81, in quanto gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sui regolamenti (UE) 2015/757 ([1]) e (UE) 2023/1805 ([2]) del Parlamento europeo e del Consiglio, sulle direttive 2002/59/CE ([3]), 2003/87/CE ([4]), 2009/16/CE ([5]), 2009/18/CE ([6]) e (UE) 2016/802 ([7]) del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché sulla decisione (UE) 2015/1814 ([8]) del Parlamento europeo e del Consiglio.

(5) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche dell'articolo V del protocollo I della MARPOL perché è importante stabilire un unico sistema di segnalazione delle perdite di container in mare al fine di evitare la duplicazione degli obblighi di trasmissione e la confusione, che contribuisce a ridurre la probabilità che le perdite di container non siano segnalate.

(6) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche dell'allegato VI della MARPOL sui combustibili a basso punto di infiammabilità e su altre questioni relative all'olio combustibile, perché tali modifiche risolveranno la questione dell'obbligo di prova e inclusione delle informazioni relative al punto di infiammabilità sulla bolla di consegna del combustibile per i combustibili a basso punto di infiammabilità, il quale era incompatibile con le recenti modifiche del capitolo II-2 della SOLAS adottate in occasione della 106ª sessione del comitato per la sicurezza marittima. L'Unione dovrebbe altresì sostenere le modifiche dell'allegato VI della MARPOL sull'accessibilità dei dati nell'IMO DCS e sull'inclusione di dati sull'attività di trasporto, e sul maggiore livello di granularità, nell'IMO DCS, perché tali modifiche ottimizzeranno l'utilizzo dell'IMO DCS a beneficio dell'elaborazione delle politiche sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo e sono un compromesso tra un accesso più ampio ai dati dell'IMO DCS e un controllo dello stesso da parte del segretariato dell'IMO. Da una parte, tali modifiche autorizzeranno le società di consulenza analitica ed entità di ricerca ad accedere ai dati dell'IMO DCS previa approvazione del segretariato dell'IMO e, dall'altra, esse daranno la possibilità a qualsiasi compagnia di divulgare i dati dell'IMO DCS delle loro navi al grande pubblico su base volontaria.

(7) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della MSC 108, in quanto gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, nello specifico sul regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ([9]), sulle direttive 2002/59/CE e 2009/18/CE, e sulle direttive 2009/45/CE ([10]), 2014/90/UE ([11]) e (UE) 2022/993 ([12]) del Parlamento europeo e del Consiglio.

([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 gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

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

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

([4]) Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

([5]) Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

([6]) Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica la direttiva 1999/35/CE del Consiglio e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 114).

([7]) Direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 58).

([8]) Decisione (UE) 2015/1814 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 ottobre 2015, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra e recante modifica della direttiva 2003/87/CE (GU L 264 del 9.10.2015, pag. 1).

([9]) 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).

([10]) 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).

([11]) Direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146).

([12]) Direttiva (UE) 2022/993 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2022, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 169 del 27.6.2022, pag. 45).

(8) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche dei capitoli II-1, II-2 e V della SOLAS, poiché tali modifiche aumenteranno sostanzialmente la sicurezza, garantendo che tutte le navi nuove diverse dalle petroliere, incluse le navi da passeggeri, di stazza lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate abbiano un equipaggiamento adeguato per il rimorchio in caso di emergenza, nonché miglioreranno in generale le norme di sicurezza antincendio delle navi da passeggeri, incluse le navi *roll on/roll off* da passeggeri e la sicurezza dell'utilizzo dell'olio combustibile nelle navi da passeggeri. Tali modifiche semplificheranno inoltre il trattamento delle segnalazioni delle perdite di container ai fini di conformità dagli obblighi regolamentari, prevederanno un obbligo di notificazione all'IMO da parte dello Stato di bandiera, miglioreranno la sicurezza della navigazione e preverranno l'inquinamento.

(9) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice IGF perché miglioreranno la sicurezza delle navi, incluse le navi da passeggeri, che utilizzano gas naturale come combustibile.

(10) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice ESP 2011 perché modificheranno le procedure per l'approvazione e la certificazione di un'impresa che effettua misurazioni di spessore delle strutture dello scafo previste negli allegati delle modifiche 2019 del codice ESP 2011, facendo riferimento all'amministrazione piuttosto che a un'organizzazione riconosciuta dall'amministrazione. Ciò aiuterà a chiarire la procedura.

(11) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice LSA perché promuoveranno la sicurezza marittima rivedendo la velocità di abbassamento dei mezzi di salvataggio e dei battelli di emergenza per navi da passeggeri, garantendo una prestazione in acqua adeguata dei giubbotti di salvataggio per la sicurezza della gente di mare, e aumentando le norme di sicurezza dei sistemi a singolo tirante e a gancio con ganci di rilascio sotto carico eliminando le esenzioni di cui al paragrafo 4.4.7.6.17 del codice LSA.

(12) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche del codice FSS perché apporteranno benefici significativi alla salvaguardia della vita umana in mare migliorando la sicurezza antincendio delle navi da passeggeri e in particolare delle navi *roll on/roll off* ro-ro da passeggeri.

(13) L'Unione dovrebbe sostenere le modifiche della sezione A-VI/1 del codice STCW perché garantiranno un posto di lavoro sicuro per la gente di mare includendo nella sezione A-VI/1 sui Requisiti minimi obbligatori relativi all'addestramento, all'istruzione e alla formazione di base in materia di sicurezza per tutta la gente di mare una nuova competenza per «Contribuire alla prevenzione e alla risposta al bullismo e alla molestia, comprese le aggressioni sessuali e le molestie sessuali».

(14) L'Unione non è membro dell'IMO né parte contraente delle convenzioni e dei codici pertinenti. Il Consiglio dovrebbe pertanto autorizzare gli Stati membri a esprimere la posizione dell'Unione in occasione della MEPC 81 e della MSC 108.

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

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione dell'81ª sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è approvare l'adozione delle modifiche:

a) dell'articolo V del protocollo I della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), di cui all'allegato del documento MEPC 81/3/1 dell'IMO; e

b) dell'allegato VI della MARPOL sui combustibili a basso punto di infiammabilità e su altre questioni relative all'olio combustibile, sull'accessibilità dei dati nella banca dati dell'IMO sul consumo di combustibile delle navi (IMO DCS), sull'inclusione di dati sull'attività di trasporto, e sul maggiore livello di granularità nell'IMO DCS per quanto concerne i regolamenti 2, 14, 18 e 27 e le appendici I e IX, di cui all'allegato del documento MEPC 81/3/2 dell'IMO.

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 108ª sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è approvare l'adozione delle modifiche:

a) dei capitoli II-1, II-2 e V della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974, di cui agli allegati 1 e 2 del documento MSC 108/3 dell'IMO;

b) 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 3 del documento MSC 108/3 dell'IMO;

c) del codice internazionale 2011 sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e alle petroliere (codice ESP 2011), di cui all'allegato 5 del documento MSC 108/3 dell'IMO;

d) del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA), di cui all'allegato 6 del documento MSC 108/3 dell'IMO;

e) del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS), di cui all'allegato 7 del documento MSC 108/3 dell'IMO; e

f) della sezione A-VI/1 del codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia (STCW), di cui all'allegato del documento MSC 108/3/2 dell'IMO.

Articolo 3

1. Le posizioni da adottare a nome dell'Unione di cui agli articoli 1 e 2 riguardano le modifiche interessate nella misura in cui tali modifiche rientrino nella competenza esclusiva dell'Unione e possano incidere sulle norme comuni dell'Unione. Esse sono espresse congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, dagli Stati membri, che sono tutti membri dell'IMO.

2. Modifiche di lieve entità delle posizioni di cui agli articoli 1 e 2 possono essere concordate senza ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 4

Gli Stati membri sono autorizzati ad accettare, nell'interesse dell'Unione, di essere vincolati dalle modifiche di cui agli articoli 1 e 2, nella misura in cui tali modifiche rientrano nella competenza esclusiva dell'Unione.

Articolo 5

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

Fatto a Bruxelles, il 20 marzo 2024

Per il Consiglio
Il presidente
H. LAHBIB