

Bruxelles, 18.3.2021
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 103^a sessione e in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino in occasione della sua 76^a sessione in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia, del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere, del codice internazionale dei sistemi antincendio e della convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi

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 (IMO) in occasione della sua 103^a sessione (MSC 103), che si terrà virtualmente dal 5 al 14 maggio 2021, e in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 76^a sessione (MEPC 76), che si svolgerà virtualmente dal 7 al 17 giugno 2021. Nel corso della MSC 103 è prevista l'adozione di modifiche degli atti seguenti:

- la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia (convenzione STCW);
- il codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (codice ESP);
- il codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS).

Nel corso della MSC 76 è prevista l'adozione di modifiche dell'atto seguente:

- la convenzione sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi (convenzione AFS).

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 IMO è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione IMO.

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi ("MARPOL") del 1973, entrata in vigore il 2 ottobre 1983, e dell'annesso VI, entrato in vigore il 18 maggio 2005. L'Unione non è parte della convenzione MARPOL.

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 diventato obbligatorio in forza della convenzione SOLAS. Il suo scopo è stabilire una norma internazionale per le navi che utilizzano gas o liquidi a basso punto di infiammabilità come combustibile. Il codice affronta tutte le tematiche che necessitano di particolare considerazione per l'utilizzo del gas o di liquidi a basso punto di infiammabilità come combustibile. Fissa criteri per la sistemazione e

l'installazione di macchine di propulsione e per scopi ausiliari che utilizzano gas naturale come combustibile e che avranno un livello di integrità in termini di sicurezza e affidabilità equivalente a quello raggiungibile con macchine principali e ausiliarie di tipo convenzionale e comparabile che utilizzano olio combustibile.

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 da 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 tutti gli Stati, fanno parte tutti gli Stati membri dell'UE. Nella fattispecie, le relazioni tra l'UE e l'IMO si basano su un accordo di cooperazione e collaborazione concluso nel 1974 tra l'Organizzazione consultiva intergovernativa della navigazione marittima (IMCO) e la Commissione delle Comunità europee.

Il comitato per la sicurezza marittima 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.

Anche il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è composto da tutti i membri dell'IMO e si riunisce almeno una volta all'anno. Si occupa delle questioni ambientali che rientrano nell'ambito di attività dell'IMO e che riguardano il controllo e la prevenzione dell'inquinamento causato da navi contemplato dalla convenzione MARPOL, incluso quello provocato dal petrolio, dai prodotti chimici trasportati alla rinfusa, dagli scarichi di acque reflue, dai rifiuti e dalle emissioni prodotte dalle navi, compresi gli inquinanti atmosferici e le emissioni di gas a effetto serra. Altre questioni affrontate riguardano la gestione delle acque di zavorra, i sistemi antivegetativi, il riciclaggio delle navi, la preparazione e l'intervento in caso di inquinamento e l'identificazione delle zone speciali e delle zone marine particolarmente sensibili.

Sia il comitato per la sicurezza marittima che il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO provvedono ai meccanismi necessari allo svolgimento delle funzioni loro assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o di qualsiasi compito appartenente al suddetto ambito che possa essere loro 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 del comitato per la protezione dell'ambiente marino e dei relativi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei membri.

2.3. Gli atti previsti del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO

Dal 5 al 14 maggio 2021, nell'ambito della sua 103^a sessione, il comitato per la sicurezza marittima sarà chiamato ad adottare modifiche della convenzione e del codice STCW, del codice ESP, del codice FSS, del capitolo III della convenzione SOLAS e del codice LSA.

La finalità delle modifiche previste è inserire una definizione di "alta tensione" nella regola I/1 della convenzione STCW e modificare la definizione di "livello operativo" di cui alla sezione A-I/1 del codice STCW affinché comprenda la qualifica di "ufficiale elettrotecnico".

La finalità delle modifiche previste dell'allegato B, allegato 2, parte A del codice ESP del 2011 è limitare alle sole zone sospette la misurazione dello spessore delle petroliere a doppio scafo alla prima verifica per il rinnovo.

La finalità delle modifiche previste del capitolo 9 del codice dei sistemi antincendio (FSS) è chiarire l'ammissibilità del meno complesso e meno costoso isolamento dei guasti identificabili in base alla sezione per gli impianti di rilevamento di incendi identificabili singolarmente installati sulle navi da carico e sui balconi delle cabine delle navi da passeggeri.

2.4. L'atto previsto del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO

Dal 10 al 17 giugno 2021, nella sua 76^a sessione, il comitato per la protezione dell'ambiente marino sarà chiamato ad adottare modifiche della convenzione AFS. La finalità delle modifiche previste è includere la cibutrina nell'elenco delle sostanze antivegetative vietate. Questo è il risultato di un'iniziativa dell'UE.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Modifiche della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia

Nel corso della sua 6^a sessione, svoltasi a Londra dal 29 aprile al 3 maggio 2019, il sottocomitato per l'elemento umano, l'addestramento e la guardia (HTW 6) ha accettato una richiesta della Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti (ITF) che proponeva di chiarire il livello operativo delle funzioni dell'"ufficiale elettrotecnico" nella definizione di "livello operativo" di cui alla sezione A-I/1 del codice STCW (Definizioni e chiarimenti) e di inserire una nuova definizione dell'espressione "alta tensione" in tale sezione.

Il sottocomitato ha successivamente convenuto sulla bozza di definizione di "alta tensione" da inserire nella regola I/1 della convenzione STCW, come riportato nell'allegato 7 della relazione HTW 6/13 da presentare per approvazione all'MSC 102 in vista dell'adozione. Il sottocomitato ha inoltre approvato il progetto di modifiche della sezione A-I/1 del codice STCW in merito all'inserimento della qualifica di "ufficiale elettrotecnico" nella definizione di "livello operativo", come modifica conseguente all'introduzione di tale qualifica nell'ambito degli emendamenti di Manila del 2010, come riportato nell'allegato 8 della relazione HTW 6/13, da presentare per approvazione all'MSC 102 in vista dell'adozione.

L'MSC 102 ha approvato le modifiche e ai punti 13.9 e 13.10 della relazione MSC 102 (MSC 102/24) si precisa che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione dell'MSC 103.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche, poiché chiariscono il livello operativo delle funzioni dell'"ufficiale elettrotecnico" e introducono una definizione comune dell'espressione "alta tensione".

3.2. Modifiche del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (codice ESP)

In occasione della sua 7^a sessione, il sottocomitato per la progettazione e la costruzione delle navi ha valutato una proposta dell'IACS, corroborata da uno studio, volta a modificare l'allegato B, allegato 2, parte A del codice ESP del 2011, quale modificato dalla risoluzione MSC.461(101), in base a cui sarebbe sufficiente considerare solo le zone sospette per le misurazioni dello spessore delle petroliere a doppio scafo alla prima verifica per il rinnovo. Dopo una breve discussione, il sottocomitato ha convenuto di elaborare modifiche al codice ESP del 2011, come riportato nell'allegato 7, da presentare all'MSC 102 in vista dell'approvazione e della successiva adozione.

L'MSC 102 ha approvato le modifiche e al punto 17.24 della relazione MSC (MSC 102/24) si precisa che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione dell'MSC 103. La questione era già stata inserita nel documento informale dell'UE per l'MSC 102.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche, poiché permettono all'IACS di concentrarsi sulle zone sospette per le misurazioni dello spessore delle petroliere a doppio scafo.

3.3. Modifiche del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS)

L'MSC 98 aveva inserito la nuova iniziativa "Modifiche del capitolo 9 del codice FSS per le prescrizioni sull'isolamento dei guasti per gli impianti di rilevamento di incendi identificabili singolarmente installati sulle navi da carico e sui balconi delle cabine delle navi da passeggeri" nel programma biennale 2018-2019 del sottocomitato e nell'ordine del giorno provvisorio dell'SSE 6, che, secondo le previsioni, doveva giungere a completamento nel 2020 (MSC 98/23, punto 20.34).

In occasione della sua 7^a sessione, il sottocomitato dei sistemi e degli impianti navali (SSE) ha approvato il progetto di modifiche del capitolo 9 del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS) e il relativo progetto di risoluzione MSC, come riportato nell'allegato 3 della sua relazione SSE 7/21, in vista dell'approvazione da parte dell'MSC 102.

L'MSC 102 ha approvato i progetti di modifica del capitolo 9 del codice FSS e al punto 19.8 della relazione MSC (MSC 102/24) si precisa che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione dell'MSC 103.

L'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche, poiché conciliano sistemi che combinano la maggiore sicurezza di avvisatori d'incendio identificabili individualmente, che sono necessari per le navi da passeggeri, con il meno complesso e meno costoso isolamento dei guasti identificabili in base alla sezione, accettabile solo per le navi da carico e per i balconi delle cabine delle navi da passeggeri.

3.4. Modifiche della convenzione sul controllo dei sistemi antivegetativi

La MEPC 71 ha accettato la richiesta dell'UE che proponeva una nuova iniziativa per modificare l'allegato I della convenzione internazionale del 2001 sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi (AFS) al fine di introdurre i controlli sulla cibutrina e l'ha trasmessa per esame alla 5^a sessione del sottocomitato per la prevenzione e il controllo dell'inquinamento (PPR 5).

Nell'ambito della MEPC 73 è stato osservato che il PPR 5, avendo preventivamente convenuto che la proposta iniziale di modificare l'allegato 1 della convenzione AFS al fine di introdurre i controlli sulla cibutrina, quale presentata a nome dell'Unione nel documento PPR 5/19 insieme alle informazioni contenute nel documento PPR 5/INF.9, ottemperava alle prescrizioni di cui all'allegato 2 della convenzione AFS, aveva concordato che un esame più dettagliato della cibutrina fosse giustificato.

In seguito al dibattito svoltosi in sede di PPR 7, il sottocomitato ha approvato 1) il progetto di modifiche dell'allegato 1 (Controlli sui sistemi antivegetativi) della convenzione AFS al fine di introdurre i controlli sulla cibutrina, come riportato negli allegati da 1 a 6, da sottoporre all'esame della MEPC 75, allo scopo di definire le date di entrata in vigore attualmente tra parentesi quadre e in vista della successiva approvazione; e 2) i progetti di modifica dell'allegato 4 (Norme di ispezione e certificazione dei sistemi antivegetativi) della convenzione AFS, compresi i progetti di modifica del modello di certificato internazionale per i sistemi antivegetativi, da sottoporre all'esame della MEPC 75, in vista dell'approvazione.

La MEPC 75 ha ultimato il testo delle modifiche della convenzione AFS e al punto 10.17 della relazione MEPC (MEPC 75/18) si precisa che l'adozione di tali modifiche è prevista in

occasione della MEPC 76. La posizione a sostegno di tali modifiche è stata inclusa nel documento informale dell'UE per la MEPC 75.

L'Unione ha lanciato l'appello per un divieto globale di questa sostanza antivegetativa, la cui vendita nell'UE è ormai vietata. L'Unione dovrebbe pertanto sostenere tali modifiche, poiché introdurranno un divieto globale della suddetta sostanza, permettendo così di realizzare l'obiettivo dell'UE.

3.5. Legislazione pertinente e competenza dell'UE

3.5.1. Modifiche della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia

A norma della direttiva 2008/106/CE¹, gli Stati membri sono tenuti a garantire che la gente di mare riceva una formazione che sia almeno conforme ai requisiti della convenzione STCW e ad applicare la parte A obbligatoria del codice STCW. L'articolo 1, punti 6 e 7, della direttiva, che indicano le responsabilità per gli impianti elettrici di determinati ufficiali di bordo, e la regola III/5 di cui all'allegato I, capitolo I, che fa riferimento alla funzione specifica delle apparecchiature elettriche, elettroniche e di controllo, cui sono assegnate le idoneità specificamente indicate nei livelli di competenza, sono particolarmente pertinenti nel caso di specie. Le modifiche la cui adozione è prevista in occasione dell'MSC 103, intese a modificare la parte A del codice STCW, avranno effetti sulle prescrizioni della direttiva.

3.5.2. Modifiche del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere

Gli articoli 5 e 6 del regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio² rendono obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione 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, o programma di sorveglianza migliorato (ESP), indica come effettuare tale valutazione intensificata. Poiché il CAS utilizza l'ESP come strumento per conseguire tale obiettivo, ogni modifica alle ispezioni ESP, come ad esempio le attuali modifiche volte a concentrare le ispezioni solo sulle zone sospette per le misurazioni dello spessore delle petroliere a doppio scafo alla prima verifica per il rinnovo, sarà automaticamente applicabile in forza del regolamento (UE) n. 530/2012.

3.5.3. Modifiche del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS)

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 passeggeri³, applica la convenzione SOLAS, nella versione modificata, alle navi da passeggeri di classe A. La convenzione SOLAS rende obbligatorio il codice FSS per le navi da passeggeri.

Le modifiche la cui adozione è prevista in occasione dell'MSC 103 avranno quindi effetti sulle prescrizioni applicabili in forza della direttiva 2009/45/CE.

3.5.4. Modifiche della convenzione sul controllo dei sistemi antivegetativi

Il regolamento (UE) n. 528/2012⁴ sui biocidi disciplina la messa a disposizione sul mercato e l'uso di sostanze quali, tra l'altro, i prodotti antivegetativi o "antincrostazione". In seguito al

¹ GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33.

² GU L 172 del 30.6.2012, pag. 3.

³ GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

⁴ GU L 167 del 27.6.2012, pag. 1.

risultato di alcuni studi scientifici e alla valutazione *inter pares* svolta a livello dell'UE, la Commissione ha adottato la decisione di esecuzione (UE) 2016/107⁵, del 27 gennaio 2016, che di fatto vieta la messa a disposizione sul mercato e l'uso di vernici antincrostazione contenenti cibu-trina in tutti gli Stati membri dell'UE e negli Stati aderenti al SEE. Le modifiche della convenzione sul controllo dei sistemi antivegetativi avranno quindi effetti sul regolamento (UE) n. 528/2012.

3.5.5. Competenza dell'UE

Le modifiche della parte A del codice STCW inciderebbero sul diritto dell'Unione mediante l'applicazione della direttiva 2008/106/CE.

Le modifiche del codice ESP inciderebbero sul diritto dell'Unione mediante l'applicazione del regolamento (UE) n. 530/2012.

Le modifiche del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS) inciderebbero sul diritto dell'Unione mediante l'applicazione dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE.

Le modifiche della convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi inciderebbero sul diritto dell'Unione mediante l'applicazione del regolamento (UE) n. 528/2012.

L'Unione ha pertanto competenza esclusiva a norma dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE ed è quindi necessario stabilire la posizione dell'Unione in merito agli atti che adottano le suddette modifiche.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. 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'accordo⁶.

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*"⁷.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il comitato per la sicurezza marittima e il comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO sono organi istituiti da un accordo, la convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale.

⁵ GU L 21 del 28.1.2016, pag. 81.

⁶ Causa C-399/12, Germania/Consiglio (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

⁷ Causa C-399/12, Germania/Consiglio (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

Gli atti che questi due comitati dell'IMO sono chiamati ad adottare hanno effetti giuridici. Gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della seguente legislazione dell'UE:

- la direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare. Ciò in quanto la direttiva applica la parte A del codice STCW;
- il 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. Ciò in quanto 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. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere, o programma di sorveglianza migliorato (ESP), indica come effettuare 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;
- la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Ciò in quanto la direttiva 2009/45/CE stabilisce che le navi da passeggeri di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS, come modificata. La convenzione SOLAS rende obbligatorio il codice FSS;
- il regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, relativo alla messa a disposizione sul mercato e all'uso dei biocidi. Ciò in quanto il regolamento vieta la messa a disposizione sul mercato e l'uso di vernici anticorrosione contenenti ciburtrina in tutti gli Stati membri dell'UE e negli Stati aderenti al SEE.

Pertanto le modifiche

- della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia,
- del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere,
- del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS),
- della convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi

inciderebbero sul diritto dell'Unione mediante l'applicazione, rispettivamente, della direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, del 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, della 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 e del regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, relativo alla messa a disposizione sul mercato e all'uso dei biocidi.

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.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. 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.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano il trasporto marittimo. La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

4.3. 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.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 103^a sessione e in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino in occasione della sua 76^a sessione in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia, del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere, del codice internazionale dei sistemi antincendio e della convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi

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 ad opera delle navi. Tutti gli Stati membri dell'Unione sono membri dell'IMO. L'Unione non è membro dell'IMO.
- (3) A norma dell'articolo 28, lettera b), della convenzione IMO, il comitato per la sicurezza marittima ha facoltà di adottare modifiche della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia ("convenzione STCW")¹ e della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ("convenzione SOLAS")².
- (4) A norma dell'articolo 38, lettera a), della convenzione IMO, il comitato per la protezione dell'ambiente marino ha facoltà di adottare modifiche della convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi ("convenzione AFS")³.
- (5) Nella sua 103^a sessione, che si terrà dal 5 al 14 maggio 2021, il comitato per la sicurezza marittima è chiamato ad adottare modifiche della convenzione STCW, del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite

¹ La convenzione STCW è entrata in vigore il 28 aprile 1984.

² La convenzione SOLAS è entrata in vigore il 25 maggio 1980.

³ La convenzione AFS è entrata in vigore il 17 settembre 2008.

alle navi portarinfuse e petroliere (codice ESP) e del codice internazionale dei sistemi antincendio (codice FSS).

- (6) Nella sua 76^a sessione, che si terrà dal 10 al 17 giugno 2021, il comitato per la protezione dell'ambiente marino è chiamato ad adottare modifiche della convenzione AFS.
- (7) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la sicurezza marittima in occasione della sua 103^a sessione, poiché le modifiche della convenzione STCW, del codice ESP e del codice FSS saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴, sul regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ e sulla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶, rispettivamente.
- (8) Le modifiche della parte A del codice STCW della convenzione STCW chiarirebbero il livello operativo delle funzioni dell'"ufficiale elettrotecnico" e introdurrebbero una definizione comune dell'espressione "alta tensione". L'Unione dovrebbe pertanto sostenere tali modifiche, poiché chiariscono le mansioni delle persone che lavorano a bordo, permettendo così di comprendere meglio i vari compiti e le diverse responsabilità.
- (9) Le modifiche dell'allegato B, allegato 2, parte A del codice ESP permetterebbero agli ispettori di concentrarsi sulle zone sospette per le misurazioni dello spessore delle petroliere a doppio scafo. L'Unione dovrebbe pertanto sostenere tali modifiche, poiché aumenteranno la sicurezza in mare e ridurranno il rischio di sversamenti in caso di incidenti.
- (10) Le modifiche del capitolo 9 del codice FSS concilierebbero sistemi che combinano la maggiore sicurezza di avvisatori d'incendio identificabili individualmente, che sono necessari per le navi da passeggeri, con il meno complesso e meno costoso isolamento dei guasti identificabili in base alla sezione, accettabile solo per le navi da carico e per i balconi delle cabine sulle navi da passeggeri. L'Unione dovrebbe pertanto sostenere tali modifiche, poiché garantirebbero una maggiore protezione delle persone a bordo in caso di incendi.
- (11) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la protezione dell'ambiente marino in occasione della sua 76^a sessione, poiché le modifiche degli allegati 1 e 4 della convenzione AFS saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sul regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, relativo alla messa a disposizione sul mercato e all'uso dei biocidi.
- (12) Le modifiche degli allegati 1 e 4 della convenzione AFS garantirebbero il divieto globale della sostanza antivegetativa, la ciburtrina, di cui è già vietata la vendita nell'Unione.

⁴ Direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33).

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).

⁶ 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).

- (13) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la sicurezza marittima e del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 103^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è di approvare:

- a) l'adozione delle modifiche della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia, di cui agli allegati 7 e 8 del documento MSC 102/24 dell'IMO;
- b) l'adozione delle modifiche del codice internazionale sul programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere, di cui all'allegato 15 del documento MSC 102/24 dell'IMO; e
- c) l'adozione delle modifiche del codice internazionale dei sistemi antincendio, di cui all'allegato 20 del documento MSC 102/24 dell'IMO.

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 76^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è di approvare l'adozione delle modifiche della convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi, di cui all'allegato 7 del documento MEPC 75/18 dell'IMO.

Articolo 3

1. Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO esprimono congiuntamente la posizione di cui all'articolo 1.
2. Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO esprimono congiuntamente la posizione di cui all'articolo 2.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*