

Bruxelles, 27.10.2023  
COM(2023) 663 final

2023/0380 (NLE)

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 33<sup>a</sup> sessione dell'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale in merito all'adozione di modifiche degli orientamenti nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni, delle linee guida per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice internazionale di gestione della sicurezza, dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO, degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza, nonché all'adozione di un progetto di risoluzione dell'assemblea per la promozione di azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo**

## RELAZIONE

### **1. OGGETTO DELLA PROPOSTA**

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 33<sup>a</sup> sessione dell'Organizzazione marittima internazionale (A 33), che si svolgerà dal 27 novembre al 6 dicembre 2023.

Nel corso della 33<sup>a</sup> assemblea si prevede di adottare:

- (1) modifiche degli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni (HSSC) del 2021 e revoca della risoluzione A.1156(32) dell'assemblea;
- (2) modifiche delle linee guida per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM);
- (3) modifiche dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO (codice III);
- (4) modifiche degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza (risoluzione A.949(23)); nonché
- (5) un progetto di risoluzione dell'assemblea per la promozione di azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti ("*dark shipping*") nel settore marittimo.

### **2. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

#### **2.1. La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale**

La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) istituisce tale organizzazione, il cui obiettivo è quello di offrire un forum per la cooperazione nel settore della regolamentazione e delle pratiche relative ad aspetti tecnici di ogni tipo riguardanti la navigazione commerciale internazionale. L'IMO mira inoltre a incoraggiare l'adozione generalizzata di norme il più possibile rigorose su temi quali la sicurezza marittima, l'efficienza della navigazione e la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino causato dalle navi, promuovendo nel contempo la parità di condizioni nel settore. Inoltre gestisce tutte le relative questioni amministrative e legali.

La convenzione è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

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

#### **2.2. L'Organizzazione marittima internazionale**

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

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.

L'assemblea dell'IMO è l'organo direttivo dell'organizzazione. Composta da tutti gli Stati membri dell'IMO, si riunisce ogni due anni e può raccomandare ai membri l'adozione di regolamenti e orientamenti, oppure modifiche di tali regolamenti e orientamenti, concordate in tutti i cinque comitati principali dell'IMO. Tra tali cinque comitati figurano il comitato per la sicurezza marittima (MSC) e il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC).

### **2.3. Atto previsto dell'assemblea dell'IMO**

Dal 27 novembre al 6 dicembre 2023, nella sua 33<sup>a</sup> sessione, l'assemblea sarà chiamata ad adottare le modifiche degli orientamenti nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni (HSSC), delle linee guida per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM, dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III, degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza, nonché ad adottare un progetto di risoluzione dell'assemblea per la promozione di azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo.

La finalità delle modifiche previste degli orientamenti nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni è il loro aggiornamento affinché rispecchino le prescrizioni derivanti dalle modifiche dei pertinenti strumenti obbligatori che entreranno in vigore entro il 31 dicembre 2023, comprendenti le modifiche per l'elaborazione di orientamenti sulle valutazioni e le applicazioni di ispezioni a distanza.

La finalità delle modifiche previste delle linee guida per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM è fornire orientamenti sulle ispezioni e gli audit a distanza.

La finalità delle modifiche previste dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III è l'aggiornamento dell'elenco del 2021 in seguito a provvedimenti legislativi aggiuntivi adottati sia dall'MSC sia dal MEPC.

La finalità delle modifiche previste degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza è assicurare che la risoluzione dell'IMO rimanga aggiornata e continui a costituire uno strumento efficace che fornisce un quadro chiaro per gestire in modo coerente e armonizzato a livello globale le navi in cerca di un luogo di rifugio.

La finalità della prevista risoluzione dell'assemblea per la promozione di azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo è incoraggiare ed esortare gli Stati bandiera, gli Stati di approdo e gli Stati costieri ad adottare misure per prevenire azioni come il trasbordo da nave a nave in mare.

## **3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE**

### **3.1. Modifiche degli orientamenti nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni del 2021 e revoca della risoluzione A.1156(32)**

Il sottocomitato per l'attuazione dello Stato di bandiera, predecessore del sottocomitato per l'attuazione degli strumenti dell'IMO (III), ha deciso di rivedere su base continuativa gli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC. Gli orientamenti per le visite sono pertanto aggiornati in ogni sessione dell'assemblea dell'IMO. L'ultima versione degli orientamenti per le visite è contenuta nella risoluzione A.1156(32) ed è stata adottata nel 2021 nel corso della 32<sup>a</sup> sessione dell'assemblea.

Nel corso della sua 7<sup>a</sup> sessione, l'III ha nuovamente istituito il gruppo di corrispondenza sulla revisione degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC e l'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO (codice

III), sotto il coordinamento della Cina. Si era proceduto analogamente in precedenti sessioni dell'III.

Il gruppo di corrispondenza è stato invitato, tra l'altro, a continuare a elaborare progetti di modifica degli orientamenti per le visite, derivanti dalle modifiche dei pertinenti strumenti obbligatori che entreranno in vigore entro il 31 dicembre 2023, tenendo conto dei risultati della MSC 103, della MEPC 76 e delle sessioni future dell'MSC e del MEPC, se del caso, in vista della presentazione di progetti di modifica, finalizzati in forma consolidata, per l'adozione in occasione dell'A 33.

In occasione dell'8<sup>a</sup> sessione dell'III (III 8), il sottocomitato ha constatato che, a causa di vincoli temporali, il gruppo di lavoro non è stato in grado di riesaminare i progetti di modifica agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni (HSSC) del 2021 (risoluzione A.1156(32)) e ha deferito la questione all'III 9.

Il sottocomitato ha convenuto sulla necessità di sviluppare ulteriormente i progetti di modifica degli orientamenti per le visite al fine di integrare le prescrizioni derivanti dalle modifiche dei pertinenti strumenti dell'IMO che entreranno in vigore entro il 31 dicembre 2023, in vista della presentazione dei progetti di modifica alla III 9 per la loro finalizzazione prima della potenziale presentazione diretta in forma consolidata all'A 33 per la relativa adozione, previa approvazione dei comitati.

Il sottocomitato ha inoltre convenuto di istituire nuovamente il gruppo di corrispondenza sugli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC, l'elenco non esaustivo degli obblighi e gli orientamenti sulle ispezioni, gli audit e le verifiche a distanza.

In occasione dell'III 9, il sottocomitato ha approvato l'adozione dei progetti di modifiche degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC (risoluzione A.1156 (32)) durante la 33<sup>a</sup> sessione dell'assemblea.

La posizione dell'Unione è stata quella di sostenere le modifiche proposte, da sottoporre comunque ai fini di riesame e finalizzazione al gruppo di lavoro durante la sessione.

Le modifiche proposte derivano dalle modifiche dei pertinenti strumenti obbligatori che entreranno in vigore entro il 31 dicembre 2023, comprendenti provvedimenti per le ispezioni a distanza. L'aggiornamento da adottare si riferisce alle ispezioni e agli audit a distanza e ne mantiene l'ambito di applicazione limitato esclusivamente alle circostanze straordinarie fino all'elaborazione di orientamenti dettagliati da parte dell'IMO.

L'Unione dovrebbe pertanto appoggiare tali modifiche, in quanto garantiranno che gli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC tengano conto dei nuovi sviluppi e rimangano aggiornati.

### **3.2. Modifiche delle linee guida per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM**

Nel corso della MSC 104 sono state stabilite nuove iniziative per la regolamentazione di ispezioni e audit a distanza e per l'elaborazione di orientamenti per le ispezioni e le verifiche a distanza nell'ambito della sicurezza marittima. Il comitato ha acconsentito a introdurre una nuova iniziativa riguardante "l'elaborazione di orientamenti per le valutazioni e le applicazioni di ispezioni a distanza, degli audit nell'ambito del codice ISM e delle verifiche nell'ambito del codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (codice ISPS)", nel programma biennale del sottocomitato III per il periodo 2022-2023 e nell'ordine del giorno provvisorio per l'III 8, da completarsi entro il 2024. La MEPC 77 ha deciso nello stesso senso.

Nel corso dell'III 8, il sottocomitato ha convenuto che il quadro dell'iniziativa si componesse delle tre parti o sottoiniziative seguenti:

1. modifiche degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC (parte 1);
2. modifiche delle linee guida riviste per l'attuazione del codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM) (parte 2); nonché
3. elaborazione di orientamenti per le valutazioni e le applicazioni di ispezioni a distanza, degli audit nell'ambito del codice ISM e delle verifiche nell'ambito del codice ISPS (parte 3).

Il sottocomitato ha anche convenuto che le modifiche degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC (parte 1) e le modifiche delle linee guida riviste per l'attuazione del codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM) (parte 2) siano accettate dall'A 33 nel 2023.

Il sottocomitato ha incaricato il gruppo di corrispondenza sugli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC, l'elenco non esaustivo degli obblighi e gli orientamenti sulle ispezioni, gli audit e le verifiche a distanza, tra gli altri, di elaborare ulteriormente e ultimare le modifiche delle linee guida riviste per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM (risoluzione A.1118(30)).

La MSC 106 e la MEPC 79 avevano autorizzato la III 9 a elaborare una relazione sul risultato della propria attività relativa ai progetti di modifiche degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC del 2023, comprendenti i provvedimenti per le ispezioni a distanza e le linee guida riviste per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM, comprendenti i provvedimenti per gli audit a distanza nell'ambito del codice ISM, la cui adozione è prevista tramite risoluzione dell'assemblea in occasione dell'A 33.

Nel corso dell'III 9, il sottocomitato ha concordato le modifiche delle linee guida riviste per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM (risoluzione A.1118(30)) in vista della presentazione all'A 33 finalizzata all'adozione.

La posizione dell'Unione è stata di appoggiare le linee guida riviste per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM e raccomandarne il riesame nell'ambito di un gruppo di lavoro per la finalizzazione, tenendo altresì in considerazione ulteriori proposte di modifica.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, in quanto fungono da punto di partenza per il quadro per l'elaborazione di orientamenti sulle ispezioni a distanza, sugli audit nell'ambito del codice ISM e sulle verifiche nell'ambito del codice ISPS, nonché per l'elaborazione e la finalizzazione successive.

### **3.3. Modifiche dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III**

L'IMO ha elaborato un elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO (codice III), che funge come orientamento per l'attuazione e l'applicazione degli strumenti IMO, in particolare in merito all'individuazione di aree di ispezione pertinenti al sistema di audit degli Stati membri dell'IMO. L'ultima revisione di tale elenco risale al 2021, così come allegata alla risoluzione A.1157(32) adottata dall'A 32. Da quel momento sia l'MSC sia l'MEPC hanno adottato provvedimenti legislativi aggiuntivi.

L'III 8 aveva riconosciuto la necessità di elaborare ulteriormente gli allegati dell'elenco non esaustivo degli obblighi del 2021 per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO, al fine di mantenere tale elenco aggiornato in base alle modifiche dei pertinenti strumenti obbligatori dell'IMO che entreranno in vigore entro il 1° luglio 2024.

Il sottocomitato aveva inoltre istituito il gruppo di corrispondenza sugli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC, l'elenco non esaustivo degli obblighi e gli orientamenti sulle

ispezioni, gli audit e le verifiche a distanza, sotto il coordinamento della Cina per continuare, tra l'altro, a elaborare progetti di modifica dell'elenco non esaustivo degli obblighi, in vista della presentazione dei progetti di modifica dell'elenco non esaustivo, finalizzati in forma consolidata, per l'adozione in occasione dell'A 33.

A causa di vincoli temporali, l'III 8 non ha potuto portare a termine il riesame dei progetti di modifica proposti dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III del 2021. Pertanto il sottocomitato ha convenuto di continuare il riesame nell'ambito del gruppo di corrispondenza in vista della loro ultimazione nel corso dell'III 9.

La posizione dell'Unione nell'III 9 è stata quella di sostenere le presentazioni pertinenti usate come punto di partenza per l'aggiornamento dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III del 2021.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche al fine di mantenere l'elenco aggiornato con le modifiche degli strumenti IMO obbligatori pertinenti, che entreranno in vigore entro il 1° luglio 2024.

### **3.4. Modifiche degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza (risoluzione A.949(23))**

La MSC 100 ha approvato la richiesta di una nuova iniziativa per aggiornare l'attuale risoluzione A.949(23) dell'IMO sugli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza.

La 7<sup>a</sup> sessione del sottocomitato per la navigazione, le comunicazioni, la ricerca e il salvataggio (NCSR 7), incaricata di occuparsi di questa materia, ha convenuto di istituire un gruppo di corrispondenza, coordinato dal Regno Unito, per continuare l'attività. Ha anche elaborato un piano di lavoro in vista dell'ultimazione degli orientamenti in occasione della NCSR 8, da sottoporre all'approvazione dell'MSC, del MEPC e del comitato legale (LEG), in tempo per l'adozione nel corso della 32<sup>a</sup> assemblea. Questo rapido piano di lavoro è stato approvato dalla MSC 102.

Sfortunatamente la NCSR 8 non è stata in grado di completare il progetto di orientamenti. Alla luce della mancanza di progressi nel completamento degli orientamenti, il sottocomitato ha convenuto di istituire nuovamente il gruppo di corrispondenza, coordinato dal Regno Unito, al fine di consentire la loro ultimazione nel corso della NCSR 9.

La NCSR 9 ha preso in considerazione le decisioni, i commenti e le proposte della seduta plenaria al fine di riesaminare e ultimare il progetto di revisione della risoluzione A.949(23) sugli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza. Il sottocomitato ha concordato il progetto di risoluzione dell'assemblea sugli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza e ha invitato il comitato ad approvarlo in vista di una successiva approvazione da parte del MEPC e del LEG, nonché dell'adozione da parte dell'A 33.

La posizione dell'Unione è stata quella di appoggiare attivamente la finalizzazione del riesame degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza.

La MSC 106 ha approvato il progetto di risoluzione dell'assemblea sul riesame degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza (risoluzione A.949(23)), in seguito alla finalizzazione dello stesso da parte della NCSR 9 e ha invitato l'MEPC e l'LEG all'approvazione dello stesso in vista dell'adozione da parte dell'assemblea nell'ambito della sua trentatreesima sessione.

La LEG 110 ha approvato lo stesso progetto di risoluzione dell'assemblea con alcune modifiche minori che non influiscono sul contenuto operativo degli orientamenti.

Infine la MEPC 80 ha approvato il progetto di risoluzione dell'assemblea sugli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza, così come modificato dalla LEG 110, per un esame da parte dell'A 33 in vista della relativa adozione.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche per assicurare che la risoluzione dell'IMO rimanga aggiornata e continui a costituire uno strumento efficace che fornisce un quadro chiaro per gestire in modo coerente e armonizzato a livello globale le navi in cerca di un luogo di rifugio.

### **3.5. Adozione di un progetto di risoluzione dell'assemblea per la promozione di azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo**

Nel corso della MEPC 80 il comitato ha considerato una proposta di sensibilizzazione sui potenziali rischi ambientali, sulle conseguenze e le preoccupazioni relative alla prevenzione e alla responsabilità dell'inquinamento globale e sui regimi di risarcimento esistenti a causa dell'aumento dei trasbordi da nave a nave in mare, anche tra navi che praticano "operazioni ombra" (ossia che disattivano i transponder satellitari e si servono di altri metodi di offuscamento come l'alterazione della loro posizione e deviazioni di rotta) per aggirare le restrizioni stabilite dai regimi sanzionatori e gli elevati costi assicurativi. Di conseguenza il comitato ha considerato di istituire nell'allegato del documento un progetto di risoluzione dell'assemblea per esortare gli Stati membri e tutti i portatori di interessi a promuovere azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo.

In seguito alla discussione, il comitato ha convenuto che vi era un appoggio generale a favore di un progetto di risoluzione dell'assemblea finalizzato a esortare gli Stati membri e tutti i portatori di interessi a promuovere azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo. Il comitato ha convenuto di sottoporre il progetto di risoluzione dell'assemblea alla 33<sup>a</sup> sessione dell'assemblea insieme ai commenti e ai pareri espressi in occasione di tale sessione, per un ulteriore esame in vista della finalizzazione e dell'adozione da parte dell'A 33.

Nell'ambito del sistema multilaterale globale l'UE aderisce alle risoluzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite (ONU) che impongono sanzioni a paesi terzi e le recepisce all'interno della legislazione dell'UE. L'UE impone altresì sanzioni proprie (sanzioni autonome dell'Unione) o aggiunge restrizioni proprie a quelle imposte dall'ONU (regimi sanzionatori misti).

Si prevede che l'adozione del progetto di risoluzione possa favorire l'attuazione degli articoli 3 sexies ter e 3 sexies quater del regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio.

Pertanto la posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere l'adozione di tale risoluzione per garantire che qualsiasi misura introdotta a livello dell'IMO per far fronte alle "operazioni ombra", la cui finalità o il cui effetto potrebbe essere violare o aggirare le sanzioni, sia coerente con le misure applicabili a livello dell'Unione.

### **3.6. Legislazione pertinente e competenza dell'UE**

#### *3.6.1. Modifiche degli orientamenti nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni del 2021*

Il regolamento (CE) n. 391/2009 relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi<sup>1</sup> istituisce un sistema di rilascio licenze (riconoscimento) soggetto a vari criteri e obblighi per assicurare che un organismo riconosciuto applichi le stesse norme a tutte le navi del suo registro, indipendentemente dalla bandiera battuta dalle navi.

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

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

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

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

#### *3.6.2. Modifiche delle linee guida per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM*

Il regolamento (CE) n. 391/2009, come modificato, stabilisce disposizioni e norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi. L'allegato I, parte A, punto 3, del regolamento stabilisce che gli organismi riconosciuti devono disporre delle risorse tecniche e umane per svolgere la propria attività, mentre la parte B, punto 1, stabilisce che debbano mantenere una rete mondiale di ispettori esclusivi. Inoltre l'allegato I, parte B, punto 10, del regolamento stabilisce che gli organismi riconosciuti devono possedere i mezzi necessari per valutare, ai fini della certificazione, attraverso il ricorso a professionisti qualificati e conformemente alle disposizioni stabilite nell'allegato della risoluzione A.913(22) dell'IMO relativa alle linee guida per l'applicazione del Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM, International Safety Management) da parte delle amministrazioni, l'attuazione e il mantenimento del sistema di gestione della sicurezza, sia a terra che sulle navi.

Inoltre il regolamento (CE) n. 336/2006<sup>2</sup> recepisce il codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM) nella normativa dell'Unione.

Pertanto le modifiche delle linee guida per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM sono tali da incidere in modo determinante sulle prescrizioni applicabili ai sensi del regolamento (CE) n. 391/2009 e del regolamento (CE) n. 336/2006.

#### *3.6.3. Modifiche dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III*

La direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera<sup>3</sup> ha lo scopo di assicurare che gli Stati membri dell'UE rispettino i loro obblighi in quanto Stati di bandiera

---

<sup>1</sup> GU L 131 del 28.5.2009, pag. 11.

<sup>2</sup> GU L 64 del 4.3.2006, pag. 1.



in conformità delle convenzioni internazionali dell'IMO. A norma dell'articolo 7 di tale direttiva è stata istituita una procedura di audit condotto dall'IMO, e per la quale il codice III costituisce la normativa pertinente, volta a supervisionare le prestazioni dello Stato di bandiera. Inoltre anche il regolamento (CE) n. 391/2009, come modificato, tiene conto del codice III.

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

#### *3.6.4. Modifiche degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza (risoluzione A.949(23))*

La direttiva 2002/59/CE<sup>4</sup>, come modificata, istituisce un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione.

L'articolo 20 bis, paragrafo 2), riguarda direttamente i piani per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza, richiedendo che tali piani siano elaborati conformemente alle risoluzioni dell'IMO A.949(23) relativa agli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza e A.950(23) relativa ai servizi di assistenza marittima.

Pertanto le modifiche degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza sono tali da incidere in modo determinante sulle prescrizioni applicabili ai sensi della direttiva 2002/59/CE.

#### *3.6.5. Adozione di un progetto di risoluzione dell'assemblea per la promozione di azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo*

La decisione 2014/512/PESC<sup>5</sup> del Consiglio e il regolamento (UE) n. 833/2014<sup>6</sup> del Consiglio, come modificato, riguardano misure restrittive in considerazione delle azioni della Russia che destabilizzano la situazione in Ucraina.

L'articolo 3 sexies ter, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio, proibisce, a decorrere dal 24 luglio 2023, l'accesso ai porti dell'UE per le navi coinvolte in trasbordi da nave a nave, sospettate di violare: il divieto di cui all'articolo 3 quaterdecies, paragrafi 1 e 2, di tale regolamento, di "*acquistare, importare o trasferire, direttamente o indirettamente, petrolio greggio o prodotti petroliferi, elencati nell'allegato XXV, originari della Russia o esportati dalla Russia*" e di "*fornire, direttamente o indirettamente, assistenza tecnica, servizi di intermediazione, finanziamenti o assistenza finanziaria ovvero altri servizi relativi al divieto [precedente]*"; il divieto di cui all'articolo 3 quindecies, paragrafi 1 e 4, di tale regolamento, di "*fornire, direttamente o indirettamente, assistenza tecnica, servizi di intermediazione o finanziamenti o assistenza finanziaria relativi al trasporto verso paesi terzi, anche tramite trasbordo da nave a nave, di petrolio greggio o prodotti petroliferi elencati nell'allegato XXV originari della Russia o esportati dalla Russia*" e relativo a "*il commercio, l'intermediazione o il trasporto verso paesi terzi, anche mediante trasbordo da nave a nave, di petrolio greggio di cui al codice NC 2709 00, a decorrere dal 5 dicembre 2022, o di prodotti petroliferi di cui al codice NC 2710, a decorrere dal 5 febbraio 2023, elencati nell'allegato XXV, originari della Russia o esportati dalla Russia*".

---

<sup>3</sup> GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

<sup>4</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

<sup>5</sup> GU L 229 del 31.7.2014, pag. 13.

<sup>6</sup> GU L 229 del 31.7.2014, pag. 1.

Allo stesso modo l'articolo 3 sexies ter, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio, proibisce l'accesso alle navi che omettono di comunicare all'autorità competente, con almeno 48 ore di anticipo, un trasbordo da nave a nave che si verifica all'interno della zona economica esclusiva di uno Stato membro o entro 12 miglia nautiche dalla linea di base della costa di tale Stato membro.

L'articolo 3 sexies quater del regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio, proibisce, a decorrere dal 24 luglio 2023, l'accesso ai porti dell'UE per le navi sospettate di manomettere, disattivare o altrimenti disabilitare illecitamente il sistema di identificazione automatica di bordo, in qualsiasi punto di un viaggio verso i porti o le chiuse di uno Stato membro, in violazione della regola SOLAS V/19, punto 2.4, quando trasportano petrolio greggio o prodotti petroliferi soggetti ai divieti di cui all'articolo 3 quaterdecies, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 3 quindecies, paragrafi 1 e 4.

La risoluzione proposta fornisce la definizione di "flotta ombra" o "flotta fantasma", che comprenderebbe anche le navi coinvolte in operazioni illegali allo scopo di aggirare le sanzioni attraverso le condotte di cui agli articoli 3 sexies ter e 3 sexies quater del regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio, e invita gli Stati membri dell'IMO (compresi gli Stati membri dell'UE) a promuovere azioni per prevenire tali operazioni illecite.

Pertanto l'adozione di un progetto di risoluzione dell'assemblea per la promozione di azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo, è tale da incidere in modo determinate sull'applicazione della decisione 2014/512/PESC e del regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio.

#### *3.6.6. Competenza dell'UE*

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

## **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'accordo<sup>7</sup>.

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*

---

<sup>7</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

*tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione*<sup>8</sup>.

#### 4.1.2. *Applicazione al caso concreto*

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

Gli atti che l'assemblea è chiamata ad adottare costituiscono atti con effetti giuridici. Gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE indicata di seguito, in particolare:

- il regolamento (CE) n. 391/2009 relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi. Ciò in quanto il regolamento prescrive che un organismo riconosciuto debba assicurare che le ispezioni e le visite statutarie siano effettuate conformemente agli orientamenti per le visite nell'ambito del sistema armonizzato di visite e di certificazioni. Inoltre il regolamento obbliga gli organismi riconosciuti a possedere i mezzi necessari per valutare, ai fini della certificazione, attraverso il ricorso a professionisti qualificati e conformemente alle disposizioni stabilite nelle linee guida per l'applicazione del Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM) da parte delle amministrazioni, l'attuazione e il mantenimento del sistema di gestione della sicurezza, sia a terra che sulle navi. Si tiene altresì conto del codice III ai sensi della definizione di "convenzioni internazionali" del regolamento (CE) n. 391/2009, come modificato;
- il regolamento (CE) n. 336/2006 che recepisce il codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM) nella normativa dell'Unione e che dovrà tenere conto delle modifiche adottate in relazione alla risoluzione A.1118(30) dell'IMO sulle linee guida per l'applicazione del codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM) da parte delle amministrazioni;
- la direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. Questo in quanto l'elenco non esaustivo è uno strumento di sostegno per l'attuazione del sistema di audit degli Stati membri dell'IMO, citato nella summenzionata direttiva;
- la direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione. Questo in quanto l'articolo 20 bis relativo ai piani per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza si riferisce direttamente alla risoluzione A.949(23) dell'IMO che sarà rivista;
- la decisione 2014/512/PESC del Consiglio e il regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio concernenti misure restrittive in considerazione delle azioni della Russia che destabilizzano la situazione in Ucraina. Questo in quanto il progetto di risoluzione riguarda le operazioni vietate ai sensi degli articoli 3sexies ter e 3 sexies quater del regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio. Di conseguenza l'Unione dovrebbe assicurare che qualsiasi misura introdotta a livello dell'IMO per far fronte alle "operazioni ombra" la cui finalità o il cui effetto è violare o aggirare le sanzioni, sia coerente con le misure applicabili a livello dell'Unione in conformità degli articoli 3 sexies ter e 3 sexies quater del regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio.

---

<sup>8</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

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, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Proposta di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 33<sup>a</sup> sessione dell'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale in merito all'adozione di modifiche degli orientamenti nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni, delle linee guida per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice internazionale di gestione della sicurezza, dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice per l'applicazione degli strumenti IMO, degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza, nonché all'adozione di un progetto di risoluzione dell'assemblea per la promozione di azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è entrata in vigore il 17 marzo 1958.
- (2) L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico causato dalle navi. Tutti gli Stati membri dell'Unione sono membri dell'IMO. L'Unione europea non è membro dell'IMO.
- (3) A norma dell'articolo 15, lettera j), della convenzione IMO, l'assemblea può adottare regolamenti e orientamenti rivolti ai membri in materia di sicurezza marittima, prevenzione e controllo dell'inquinamento marino causato dalle navi e altre questioni concernenti l'impatto della navigazione sull'ambiente marino, materie attribuite all'organizzazione da strumenti internazionali o in forza degli stessi, o modifiche di tali regolamenti e orientamenti sottoposte alla stessa.
- (4) Nel corso della sua 33<sup>a</sup> sessione, che si terrà dal 27 novembre al 6 dicembre 2023, l'assemblea dell'IMO è chiamato ad adottare gli orientamenti nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni (HSSC) del 2023, e a revocare la risoluzione A.1156(32) dell'assemblea dell'IMO che contiene gli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC del 2021, al fine di adottare le modifiche delle linee guida per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM, dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III e degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza, e sarà altresì chiamato ad adottare un progetto di risoluzione dell'assemblea per la promozione di azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo.

- (5) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 33<sup>a</sup> sessione dell'assemblea dell'IMO, in quanto gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, nello specifico sul regolamento (CE) n. 391/2009 relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi<sup>1</sup>, sul regolamento (CE) n. 336/2006 che recepisce il codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM) nella legislazione dell'Unione<sup>2</sup>, sulla direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera<sup>3</sup>, sulla direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione<sup>4</sup>, sulla decisione 2014/512/PESC del Consiglio concernente misure restrittive in considerazione delle azioni della Russia che destabilizzano la situazione in Ucraina<sup>5</sup> e sul regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio concernente misure restrittive in considerazione delle azioni della Russia che destabilizzano la situazione in Ucraina<sup>6</sup>.
- (6) L'Unione dovrebbe pertanto appoggiare l'adozione degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC del 2023, la revoca degli orientamenti per le visite nell'ambito dell'HSSC del 2021 e le modifiche dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III, al fine di garantirne l'aggiornamento.
- (7) L'Unione dovrebbe appoggiare le modifiche degli orientamenti per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM al fine di elaborare orientamenti per le valutazioni e le applicazioni di audit a distanza.
- (8) L'Unione dovrebbe appoggiare le modifiche degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza (risoluzione A.949(23)) al fine di fornire un quadro chiaro per gestire in modo coerente e armonizzato a livello globale le navi in cerca di un luogo di rifugio.
- (9) L'Unione dovrebbe appoggiare l'adozione del progetto di risoluzione dell'assemblea per la promozione di azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo, che si prevede possa favorire l'attuazione degli articoli 3 sexies ter e 3 sexies quater del regolamento (UE) n. 833/2014 del Consiglio, allo scopo di garantire che qualsiasi misura introdotta a livello dell'IMO per far fronte a "operazioni ombra", la cui finalità o il cui effetto è violare o aggirare le sanzioni, sia coerente con le misure applicabili a livello dell'Unione.
- (10) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri dell'IMO e dalla Commissione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 33<sup>a</sup> sessione dell'assemblea dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è di approvare le modifiche degli

---

<sup>1</sup> GU L 131 del 28.5.2009, pag. 11.

<sup>2</sup> GU L 64 del 4.3.2006, pag. 1.

<sup>3</sup> GU L 131 del 28.5.2009, pag. 132.

<sup>4</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

<sup>5</sup> GU L 229 del 31.7.2014, pag. 13.

<sup>6</sup> GU L 229 del 31.7.2014, pag. 1.

orientamenti nell'ambito del sistema armonizzato di visite e certificazioni (HSSC) del 2021 e la revoca della risoluzione A.1156(32) dell'IMO, le modifiche delle linee guida per l'attuazione da parte delle amministrazioni del codice ISM, le modifiche dell'elenco non esaustivo degli obblighi per gli strumenti interessati dal codice III, e degli orientamenti sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza, nonché di approvare l'adozione di un progetto di risoluzione dell'assemblea per la promozione di azioni volte a prevenire operazioni illecite di navigazione con i sistemi di identificazione automatica spenti nel settore marittimo.

#### *Articolo 2*

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

#### *Articolo 3*

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*