



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 12 aprile 2017
(OR. en)

8249/17

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0080 (NLE)**

**MAR 77
OMI 22
EU-GNSS 16
ENV 360
CLIMA 95**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	12 aprile 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2017) 174 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale in occasione della 98 ^a sessione del comitato per la sicurezza marittima e della 71 ^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino riguardo all'adozione delle modifiche della regola SOLAS II-1/23, della regola SOLAS II-2/9.4.1.3, dei codici per le unità veloci 1994 e 2000, del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio e dell'appendice V dell'allegato VI della convenzione MARPOL

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 174 final.

All.: COM(2017) 174 final



Bruxelles, 12.4.2017
COM(2017) 174 final

2017/0080 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale in occasione della 98^a sessione del comitato per la sicurezza marittima e della 71^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino riguardo all'adozione delle modifiche della regola SOLAS II-1/23, della regola SOLAS II-2/9.4.1.3, dei codici per le unità veloci 1994 e 2000, del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio e dell'appendice V dell'allegato VI della convenzione MARPOL

RELAZIONE

1. INTRODUZIONE

La presente proposta della Commissione riguarda la definizione della posizione che l'Unione assumerà in occasione della 98^a sessione del comitato per la sicurezza marittima (MSC 98) dell'IMO e della 71^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC 71) dell'IMO in merito alle modifiche individualmente illustrate nei punti che seguono.

1.1 Modifiche della regola SOLAS II-1/23

La 95^a e 96^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO (MSC 95 e MSC 96) hanno approvato vari progetti di modifica della regola SOLAS II-1 sulle norme relative alla compartimentazione e alla stabilità in condizioni di avaria, che sono stati raggruppati e che sono inclusi nella decisione (UE) 2016/2077 del Consiglio del 17 ottobre 2016¹.

Nel corso dell'MSC 97 il comitato ha convenuto di sospendere l'adozione dei progetti di modifica del capitolo II-1 della convenzione SOLAS sulle norme relative alla compartimentazione e alla stabilità in condizioni di avaria fino all'MSC 98, fatta eccezione per l'adozione dei progetti di modifica della regola SOLAS II-1/3-12 sulla protezione contro il rumore. Per quanto concerne le modifiche della regola II-1/6 riguardante la formula per l'indice di compartimentazione richiesto *R*, l'MSC 97 ha convenuto che eventuali ulteriori modifiche della regola II-1/6 non dovrebbero abbassare l'attuale livello di sicurezza garantito dalle disposizioni SOLAS in conformità con la posizione dell'Unione di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), e all'articolo 2, paragrafo 2, della decisione (UE) 2016/2077 del Consiglio.

Nonostante la decisione di differire l'adozione del capitolo II-1 della convenzione SOLAS, il comitato ha convenuto di prendere in considerazione i documenti presentati all'MSC 97 e di mettere a punto i testi delle modifiche. Il comitato ha convenuto in generale sull'armonizzazione del testo delle regole II-1/22, 23 e 24 per quanto riguarda l'esistenza di molteplici espressioni per prescrizioni simili, e sull'aggiornamento dei riferimenti incrociati esistenti, senza alterare il contenuto delle modifiche approvate in precedenza. Tali modifiche possono essere considerate poco rilevanti, ma la regola II-1/23 riguarda le prescrizioni specifiche per le navi ro/ro da passeggeri e non era stata inclusa nella decisione (UE) 2016/2077 del Consiglio. La regola II-1/24 riguarda solo le navi da carico.

¹ Decisione (UE) 2016/2077 del Consiglio, del 17 ottobre 2016, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale (IMO) in occasione della 70^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 97^a sessione del comitato per la sicurezza marittima riguardo all'adozione delle modifiche dell'allegato VI della convenzione MARPOL, della regola SOLAS II-1, delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37, delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10, della regola SOLAS II-1/3-12, della convenzione e del codice STCW, del codice dei sistemi antincendio e del codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011 (GU L 320 del 26.11.2016, pag. 36).

Tali cambiamenti sono riportati nell'allegato 1 del documento MSC 97/WP.5. Il punto 3.17 della relazione MSC 97 (MSC 97/22) indica che si prevede che le modifiche siano adottate in occasione dell'MSC 98, fatte salve le modifiche proposte nei documenti MSC 97/3/5 e MSC 97/3/4 ed eventuali miglioramenti redazionali.

1.2 Modifiche della regola SOLAS II-2/9.4.1.3

Le modifiche della regola SOLAS II-2/9.4.1.3 intendono chiarire i requisiti relativi alla resistenza al fuoco dei finestrini sulle navi da passeggeri che trasportano fino a 36 passeggeri e sulle navi a destinazione specifica con più di 60 (ma non più di 240) persone a bordo. Le navi che trasportano fino a 36 passeggeri devono avere lo stesso livello di sicurezza di quelle che trasportano più di 36 passeggeri.

Tali modifiche della regola SOLAS II-2/9.4.1.3 sono riportate nell'allegato 13 della relazione MSC 97 (MSC 97/22). Il punto 9.6 della relazione MSC 97 indica che le modifiche saranno adottate in occasione dell'MSC 98.

1.3 Modifiche dei codici per le unità veloci 1994 e 2000

Le modifiche dei codici per le unità veloci (codici HSC) 1994 e 2000 forniscono chiarimenti sull'applicazione dei punti da 8.10.1.4 a 8.10.1.6 dei codici 1994 e 2000 in merito all'esonero dal trasporto di imbarcazioni di soccorso per unità veloci di lunghezza inferiore, rispettivamente, a 20 m e 30 m. A condizione che siano rispettate le prescrizioni di cui al punto 8.10.1.6 di entrambi i codici, compreso il nuovo elemento secondo il quale deve essere possibile recuperare dall'acqua una persona in difficoltà che si trova in posizione orizzontale o semi-orizzontale, un'unità veloce di lunghezza inferiore a 30 m (codice HSC 2000) e 20 m (codice HSC 1994) può essere esentata dal trasportare un'imbarcazione di soccorso. Le modifiche dei codici HSC 1994 e 2000 figurano negli allegati 15 e 16 della relazione MSC 97 (MSC 97/22/Add.1). Il punto 8.25 della relazione MSC 97 (MSC 97/22) indica che si prevede che le modifiche siano adottate in occasione dell'MSC 98.

1.4 Modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio e dell'allegato alla risoluzione MSC.81(70)²

Il codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA, Life-Saving Appliances) stabilisce requisiti internazionali per i dispositivi di salvataggio trattati nel capitolo III della convenzione SOLAS del 1974, compresi dispositivi individuali di salvataggio, aiuti visivi, imbarcazioni di salvataggio, imbarcazioni di soccorso, dispositivi per l'imbarco e la messa a mare e sistemi marittimi di evacuazione, dispositivi lanciasagole, nonché sistemi di allarme generale e impianti di amplificazione.

Le modifiche dei punti 6.1.1.5 e 6.1.1.6 del codice LSA e del punto 8.1.1 della parte 1 dell'allegato della risoluzione MSC.81(70) forniscono coerenza alle prove statiche e ai carichi di prova che i dispositivi per la messa a mare, compresi i relativi elementi di struttura e verricelli, devono sostenere. L'MSC 97 ha approvato il punto di vista della terza sessione del sottocomitato dei sistemi e impianti della nave (SSE 3) secondo il quale le modifiche in questione devono essere considerate correzioni di entità lieve.

² Raccomandazioni riviste sulle prove dei dispositivi di salvataggio.

Tali modifiche sono riportate nell'allegato 17 della relazione MSC 97 (MSC 97/22/Add.1) e nell'allegato 1 del documento MSC 98/3/1 dell'IMO. I punti 8.34 e 8.35 della relazione MSC 97 (MSC 97/22) indicano che si prevede che le modifiche siano adottate in occasione dell'MSC 98.

1.5 Modifiche dell'appendice V dell'allegato VI della convenzione MARPOL

La proposta dell'Unione per il MEPC 67 (MEPC 67/12/7) includeva modifiche dell'attuale appendice V dell'allegato VI della convenzione MARPOL, che fornisce il testo standard del bollettino di consegna. Tali modifiche avrebbero consentito alle navi che hanno a bordo metodi equivalenti [in particolare sistemi di depurazione dei gas di scarico (EGCS)], approvati a norma della regola 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, per rifornirsi di oli combustibili con un tenore di zolfo più elevato di quello previsto dalle regole 14.1 e 14.4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL relativo alle informazioni da inserire nel bollettino di consegna.

Alla luce del numero crescente di navi equipaggiate con EGCS, le modifiche proposte dall'Unione erano ritenute necessarie per adeguare il testo standard del bollettino di consegna al fatto che le navi possono continuare a utilizzare combustibili con un tenore di zolfo più elevato anche dopo l'entrata in vigore delle prescrizioni per un limite del tenore di zolfo dello 0,10 % nelle zone di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (Sulphur Emission Control Areas, SECA) a decorrere dal 1° gennaio 2015.

Il MEPC 67 ha convenuto sulla necessità delle modifiche, ma ha ritenuto che occorressero ulteriori discussioni. Pertanto la richiesta dell'UE è stata rinviata alla seconda sessione del sottocomitato per la prevenzione e l'intervento contro l'inquinamento (PPR 2).

Il PPR 2 ha dibattuto ampiamente nel relativo gruppo di lavoro senza riuscire a trovare un accordo sulla forma esatta del testo modificato. A seguito del PPR 2, una proposta dell'Unione per il PPR 3 (PPR 3/10) ha accolto per quanto possibile le opinioni espresse in sede di PPR 2. La proposta riguardava l'inserimento di ulteriori chiarimenti nell'appendice V dell'allegato VI della convenzione MARPOL per consentire al fornitore, a seguito della notifica dell'acquirente, di dichiarare nel bollettino di consegna che il combustibile è destinato a essere utilizzato da una nave che rispetta le prescrizioni relative al tenore di zolfo mediante un mezzo equivalente.

Le modifiche sono riportate nell'allegato 7 del MEPC 70/18/Add.1. Il punto 5.9 della relazione MEPC 70 (MEPC 70/18) indica che si prevede che le modifiche siano adottate in occasione del MEPC 71.

2. ADOZIONE DELLE MODIFICHE IMO

2.1 Adozione delle modifiche

Le modifiche di cui ai precedenti punti da 1.1 a 1.4 sono state approvate nel corso della 97^a sessione del comitato per la sicurezza marittima, tenutasi dal 21 al 25 novembre 2016, e saranno presentati per adozione alla 98^a sessione del comitato per la sicurezza marittima che si terrà dal 7 al 16 giugno 2017. Le modifiche di cui al punto 1.5 sono state approvate nel corso della 70^a sessione del comitato per la

protezione dell'ambiente marino del 24-28 ottobre 2016 e saranno presentate per adozione alla 71^a sessione dello stesso comitato tra il 3 e il 7 luglio 2017.

2.2 Accettazione

Una volta approvate e adottate dai due comitati, le modifiche di cui ai punti da 1.1 a 1.5 saranno comunicate per approvazione alle rispettive parti contraenti.

3. NORMATIVA E COMPETENZA UE PERTINENTI

3.1 Modifiche della regola SOLAS II-1/23

La regola SOLAS II-1 disciplina la costruzione-struttura, le macchine per la compartimentazione e la stabilità e gli impianti elettrici. Le modifiche della regola SOLAS II-1/23 da adottare nel corso dell'MSC 98 riguardano le navi da passeggeri. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata.

Le modifiche della regola SOLAS II-1/23 inciderebbero pertanto sul diritto dell'UE in forza dell'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

3.2 Modifiche della regola SOLAS II-2/9.4.1.3

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE applica la convenzione SOLAS del 1974, come modificata, alle navi da passeggeri di classe A. La direttiva 2009/45/CE, allegato I, capitolo II-2, parte B.10.4 stabilisce inoltre che per le navi da passeggeri che trasportano fino a 36 passeggeri deve essere prestata particolare attenzione alla resistenza al fuoco dei finestrini prospicienti le zone, scoperte o chiuse, d'imbarco delle imbarcazioni e zattere di salvataggio e alla resistenza al fuoco dei finestrini situati al di sotto di tali zone in posizione tale che una loro avaria durante un incendio non impedisca la messa a mare delle imbarcazioni o zattere di salvataggio o l'imbarco sulle stesse.

Le modifiche della regola SOLAS II-2/9.4.1.3 inciderebbero pertanto sul diritto UE in forza dell'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

3.3 Modifiche dei codici per le unità veloci 1994 e 2000

L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE applica la convenzione SOLAS, come modificata, alle navi da passeggeri di classe A. Inoltre l'articolo 6, paragrafo 4, lettera a), di tale direttiva stabilisce che le unità veloci devono essere conformi ai requisiti stabiliti dalle regole X/2 e X/3 della convenzione SOLAS, che fanno riferimento al rispetto dei codici per le unità veloci 1994 e 2000. Analogamente, l'articolo 6, paragrafo 4, lettere b) e c), fa riferimento al rispetto del codice per le unità veloci. L'articolo 2, lettera c), di tale direttiva stabilisce che i riferimenti ai codici per le unità veloci 1994 e 2000 riguardano la versione aggiornata dei codici stessi. Di conseguenza, qualsiasi modifica di tali codici inciderà direttamente sull'applicazione della normativa UE.

Le modifiche dei codici per le unità veloci 1994 e 2000 in relazione alle sistemazioni per l'estinzione degli incendi nei locali macchine inciderebbero pertanto sul diritto UE in forza dell'applicazione della direttiva 2009/45/CE.

3.4 Modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio e dell'allegato della risoluzione MSC.81(70)

I dispositivi di ammaino e i verricelli sono inclusi nel regolamento di esecuzione (UE) 2017/306 della Commissione, del 6 febbraio 2017, che indica i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo. In tale regolamento di esecuzione è fatto riferimento al codice LSA e alla risoluzione MSC.81(70) in relazione alle voci MED/1.21, 1.23, 1.24 e 1.25 per quanto riguarda i dispositivi di ammaino, come pure alle voci MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e per quanto riguarda i verricelli. Tale equipaggiamento rientra quindi nel campo di applicazione della 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.

Le modifiche del codice LSA e dell'allegato della risoluzione MSC.81(70) inciderebbero pertanto sul diritto UE in forza dell'applicazione della direttiva 2014/90/CE e del regolamento di esecuzione (UE) 2017/306.

3.5 Modifiche dell'appendice V dell'allegato VI della convenzione MARPOL

Le prescrizioni di cui all'allegato VI della convenzione MARPOL, per quanto riguarda la limitazione delle emissioni di SO_x, sono attuate nel diritto dell'Unione dalla direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi. L'articolo 6, paragrafo 9, lettere b) e c), e l'articolo 13, paragrafo 2, lettera a), di tale direttiva fanno riferimento al bollettino di consegna come principale meccanismo per garantire la conformità alla direttiva. I mezzi equivalenti di conformità sono considerati come metodi alternativi di riduzione delle emissioni, come definiti all'articolo 2, lettera o), della direttiva (UE) 2016/802, e possono essere impiegati a condizione che le navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni raggiungano costantemente riduzioni delle emissioni di anidride solforosa che siano almeno equivalenti alle riduzioni che si otterrebbero utilizzando combustibili per uso marittimo conformi alle prescrizioni della direttiva.

Le modifiche dell'appendice V dell'allegato VI della convenzione MARPOL inciderebbero pertanto sul diritto UE in forza dell'applicazione della direttiva (UE) 2016/802.

3.6 Sintesi

Alla luce dei legami sopra esposti tra le modifiche proposte e la legislazione UE pertinente, la Commissione ritiene che l'adozione delle suddette modifiche, attesa in occasione dell'MSC 98 e del MEPC 71, rientri nella competenza esterna esclusiva dell'UE in virtù dell'articolo 3, paragrafo 2, del TFUE, nella misura in cui l'adozione delle modifiche agli strumenti internazionali di cui trattasi incide su norme comuni o ne modifica la portata.

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

4. CONCLUSIONI

La Commissione propone pertanto una decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea sulle modifiche citate ai punti da 1.1 a 1.5, da adottare rispettivamente nel corso della 98^a sessione del comitato per la sicurezza marittima e nel corso della 71^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale in occasione della 98^a sessione del comitato per la sicurezza marittima e della 71^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino riguardo all'adozione delle modifiche della regola SOLAS II-1/23, della regola SOLAS II-2/9.4.1.3, dei codici per le unità veloci 1994 e 2000, del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio e dell'appendice V dell'allegato VI della convenzione MARPOL

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'azione dell'Unione europea nel settore del trasporto marittimo dovrebbe avere lo scopo di migliorare la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino.
- (2) Il comitato per la sicurezza marittima (MSC) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), in occasione della sua 97^a sessione, ha approvato modifiche della regola II-1/23 e della regola II-2/9.4.1.3 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), dei codici internazionali di sicurezza per le unità veloci (codici HSC) 1994 e 2000 e del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (codice LSA), e dell'allegato della risoluzione MSC.81(70). È previsto che tali modifiche siano adottate in occasione della 98^a sessione dell'MSC, che si terrà a giugno 2017 (MSC 98).
- (3) Il comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'IMO, in occasione della sua 70^a sessione, ha approvato modifiche all'appendice V dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) per consentire alle navi che si conformano alle prescrizioni mediante mezzi equivalenti di poter avere un bollettino di consegna che attesti che l'olio combustibile è fornito in conformità alla notifica dell'acquirente secondo la quale tale olio combustibile è destinato a essere utilizzato in combinazione con mezzi di conformità equivalenti. È previsto che tali emendamenti siano adottati in occasione della 71^a sessione del MEPC, che si terrà a luglio 2017 (MEPC 71).
- (4) L'MSC dell'IMO, in occasione della sua 95^a e 96^a sessione, ha approvato vari progetti di modifica della regola SOLAS II-1 sulle norme relative alla compartimentazione e

alla stabilità in condizioni di avaria, che sono stati raggruppati e che sono inclusi nella decisione (UE) 2016/2077 del Consiglio del 17 ottobre 2016³.

- (5) L'MSC dell'IMO, in occasione della sua 97^a sessione, ha convenuto di sospendere l'adozione dei progetti di modifica del capitolo II-1 della convenzione SOLAS, sulle norme relative alla compartimentazione e alla stabilità in condizioni di avaria fino alla 98^a sessione dell'MSC, e ha convenuto inoltre, per quanto riguarda le modifiche alla regola II-1/6 concernente la formula per l'indice di compartimentazione richiesto *R*, che eventuali ulteriori modifiche a tale regola non dovrebbero abbassare l'attuale livello di sicurezza.
- (6) La posizione dell'Unione di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), e all'articolo 2, paragrafo 2, della decisione (UE) 2016/2077 del Consiglio rimane dunque applicabile.
- (7) L'MSC dell'IMO, in occasione della sua 97^a sessione, ha deciso di rinviare l'adozione delle modifiche del capitolo II-1 della convenzione SOLAS alla 98^a sessione dell'MSC; il Comitato ha concordato in linea generale sull'armonizzazione del testo delle regole II-1/22, 23 e 24 per quanto riguarda l'esistenza di molteplici espressioni per prescrizioni simili, come anche sull'aggiornamento dei riferimenti incrociati esistenti, senza alterare il contenuto delle modifiche approvate in precedenza. La regola II-1/23 riguarda i requisiti speciali per le navi ro/ro da passeggeri e non rientra nella posizione espressa nella decisione (UE) 2016/2077 del Consiglio. La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ si applica alle navi da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a viaggi nazionali. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), di tale direttiva stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata.
- (8) Le modifiche della regola SOLAS II-2/9.4.1.3 intendono chiarire i requisiti relativi alla resistenza al fuoco dei finestrini sulle navi da passeggeri che trasportano fino a 36 passeggeri e sulle navi a destinazione specifica con più di 60 (ma non più di 240) persone a bordo. Le navi che trasportano fino a 36 passeggeri dovrebbero garantire lo stesso livello di sicurezza di quelle che trasportano più di 36 passeggeri. La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio si applica alle navi da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a viaggi nazionali. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), di tale direttiva stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata. L'allegato I, capitolo II-2, parte B.10.4 stabilisce che per le navi da passeggeri che trasportano fino a 36 passeggeri deve essere prestata

³ Decisione (UE) 2016/2077 del Consiglio, del 17 ottobre 2016, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale (IMO) in occasione della 70^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 97^a sessione del comitato per la sicurezza marittima riguardo all'adozione delle modifiche dell'allegato VI della convenzione MARPOL, della regola SOLAS II-1, delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37, delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10, della regola SOLAS II-1/3-12, della convenzione e del codice STCW, del codice dei sistemi antincendio e del codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011 (GU L 320 del 26.11.2016, pag. 36).

⁴ 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).

particolare attenzione alla resistenza al fuoco dei finestrini prospicienti le zone, scoperte o chiuse, d'imbarco delle imbarcazioni e zattere di salvataggio e alla resistenza al fuoco dei finestrini situati al di sotto di tali zone in posizione tale che una loro avaria durante un incendio non impedisca la messa a mare delle imbarcazioni o zattere di salvataggio o l'imbarco sulle stesse.

- (9) Le modifiche dei codici HSC 1994 e 2000 forniscono chiarimenti sull'applicazione dei punti da 8.10.1.4 a 8.10.1.6 dei codici stessi in merito all'esonero dal trasporto di imbarcazioni di soccorso per unità veloci di lunghezza inferiore, rispettivamente, a 20 m e 30 m. A condizione che siano rispettate le prescrizioni di cui al punto 8.10.1.6 di entrambi i codici, compreso il nuovo elemento secondo il quale deve essere possibile recuperare dall'acqua una persona in difficoltà che si trova in posizione orizzontale o semi-orizzontale, un'unità veloce di lunghezza inferiore a 30 m ai fini del codice HSC 2000 o a 20 m ai fini del codice HSC 1994 può essere esentata dal trasportare un'imbarcazione di soccorso. La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio si applica alle navi da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a viaggi nazionali. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), di tale direttiva stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata.
- (10) Il codice LSA stabilisce prescrizioni internazionali per i dispositivi di salvataggio contemplati dal capitolo III della convenzione SOLAS del 1974, come modificata. Le modifiche dei punti 6.1.1.5 e 6.1.1.6 del codice LSA e del punto 8.1.1 della parte 1 dell'allegato della risoluzione MSC.81(70) assicurano coerenza alle prove statiche e ai carichi di prova che i dispositivi per la messa a mare, compresi i relativi elementi di struttura e verricelli, devono sostenere, e devono essere considerate correzioni di entità lieve. I dispositivi di ammaino e i verricelli sono menzionati nel regolamento di esecuzione (UE) 2017/306 della Commissione⁵, che fa riferimento al codice LSA e alla risoluzione MSC.81(70) in relazione alle voci MED/1.21, 1.23, 1.24 e 1.25 per quanto riguarda i dispositivi di ammaino e alle voci MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e per quanto riguarda i verricelli. Essi rientrano quindi nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶.
- (11) Le modifiche all'appendice V dell'allegato VI della convenzione MARPOL riguardano l'inserimento di ulteriori chiarimenti per consentire alle navi che rispettano le prescrizioni relative al tenore di zolfo nelle zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA) attraverso mezzi equivalenti [sistemi di depurazione dei gas di scarico (EGCS)] di permettere al fornitore, in seguito alla notifica dell'acquirente, di dichiarare nel bollettino di consegna che il combustibile è destinato ad essere utilizzato da una nave che rispetta le prescrizioni relative al tenore di zolfo mediante un mezzo equivalente. . Alla luce del numero crescente di navi equipaggiate con EGCS, le modifiche sono necessarie per adeguare il testo standard del bollettino di consegna al fatto che le navi possono continuare a utilizzare combustibili con un tenore di zolfo più elevato anche dopo l'entrata in vigore delle prescrizioni per un limite del tenore di zolfo dello 0,10 % nelle SECA a decorrere dal 1° gennaio 2015. Le prescrizioni di cui

⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/306 della Commissione, del 6 febbraio 2017, che indica i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo (GU L 48 del 24.2.2017, pag. 1).

⁶ 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 256 del 28.8.2014, pag. 146).

all'allegato VI della convenzione MARPOL, per quanto riguarda la limitazione delle emissioni di SOx, sono attuate nel diritto dell'Unione dalla direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷. L'articolo 6, paragrafo 9, lettere b) e c), e l'articolo 13, paragrafo 2, lettera a), di tale direttiva fanno riferimento al bollettino di consegna come principale meccanismo per garantire la conformità alla direttiva. I mezzi equivalenti di conformità sono considerati come metodi alternativi di riduzione delle emissioni, come definiti all'articolo 2, lettera o), della direttiva (UE) 2016/802, e possono essere impiegati a condizione che le navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni raggiungano costantemente riduzioni delle emissioni di anidride solforosa che siano almeno equivalenti alle riduzioni che si otterrebbero utilizzando combustibili per uso marittimo conformi alle prescrizioni della direttiva.

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

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione dell'Unione in occasione della 98^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è di acconsentire all'adozione delle modifiche:

- a) alla regola SOLAS II-1/23 di cui all'allegato 1 del documento MSC 97/WP.5 dell'IMO, fatte salve le modifiche proposte nei documenti MSC 97/3/5 e MSC 97/3/4 dell'IMO;
- b) alla regola SOLAS II-2/9.4.1.3 di cui all'allegato 13 del documento MSC 97/22 dell'IMO;
- c) ai codici HSC 1994 e 2000 di cui agli allegati 15 e 16 del documento 97/22/Add.1 dell'IMO;
- d) al codice LSA e all'allegato della risoluzione MSC.81(70) di cui all'allegato 17 del documento MSC 97/22/Add.1 dell'IMO e all'allegato 1 del documento MSC 98/3/1 dell'IMO.

Articolo 2

La posizione dell'Unione in occasione della 71^a sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è di acconsentire all'adozione delle modifiche dell'appendice V dell'allegato VI della convenzione MARPOL, come stabilito nell'allegato 7 del documento MEPC 70/18/Add.1. dell'IMO.

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).

Articolo 3

1. La posizione dell'Unione indicata negli articoli 1 e 2 è espressa dagli Stati membri che sono membri dell'IMO, i quali agiscono di concerto nell'interesse dell'Unione.
2. Modifiche di lieve entità alle posizioni di cui agli articoli 1 e 2 possono essere concordate senza richiedere che tali posizioni siano rivedute.

Articolo 4

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*