



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 31.3.2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (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 107^a sessione in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994), del codice HSC del 2000, del codice internazionale per le navi che incrociano nelle acque polari (codice polare), della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW) e del relativo codice e del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA)

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 in occasione della sua 107^a sessione (MSC 107), che si terrà dal 31 maggio al 9 giugno 2023.

Nel corso della MSC 106 è stato previsto che la MSC 107 avrebbe adottato le modifiche:

- 1) del capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 e del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994) e del codice HSC del 2000;
- 2) del capitolo XIV della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 e del codice internazionale per le navi che incrociano nelle acque polari (codice polare);
- 3) della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW) e del relativo codice;
- 4) e del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA).

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.

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.

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.

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. L'atto previsto del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO

Nella sessione che si terrà dal 31 maggio al 9 giugno 2023, la MSC 107 adotterà modifiche del capitolo II-2 della convenzione SOLAS e dei codici HSC del 1994 e del 2000 riguardo al divieto relativo all'acido perfluorottano sulfonato (PFOS), del capitolo XIV della convenzione SOLAS e del codice polare riguardo alla sicurezza delle navi da pesca, della convenzione e del codice STCW riguardo all'uso di certificati elettronici e del codice LSA riguardo alle norme di ventilazione nelle imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse.

La finalità delle modifiche previste del capitolo II-2 della convenzione SOLAS e dei codici HSC del 1994 e del 2000 è vietare l'uso di schiume antincendio contenenti PFOS negli interventi antincendio realizzati in mare.

La finalità delle modifiche previste del capitolo XIV della convenzione SOLAS e del codice polare è migliorare le norme di sicurezza per le navi non SOLAS che incrociano nelle acque polari.

La finalità delle modifiche previste della convenzione e del codice STCW è introdurre l'uso di certificati elettronici rilasciati alla gente di mare al fine di agevolare il lavoro, ridurre gli oneri amministrativi per le amministrazioni dello Stato di bandiera, gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo e la gente di mare, e consentire un'individuazione più rapida dei certificati fraudolenti.

La finalità delle modifiche previste del codice LSA è migliorare i requisiti di sicurezza per quanto riguarda le norme di ventilazione nelle imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Modifiche del capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 e del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994) e del codice HSC del 2000

La MSC 101 ha approvato una nuova iniziativa, sostenuta dall'Unione, volta a vietare l'uso del PFOS nei nuovi impianti di estinzione incendi. La MSC 101 ha inserito tale iniziativa nel programma biennale successivo del sottocomitato dei sistemi e impianti della nave (SSE).

L'SSE 7 ha convenuto di ampliare l'ambito di applicazione dell'iniziativa per quanto riguarda l'"elaborazione di disposizioni per vietare l'uso di schiume antincendio contenenti acido perfluorottano sulfonato (PFOS) negli interventi antincendio a bordo delle navi" al fine di includervi altre regole del capitolo II-2 della convenzione SOLAS e altri strumenti ai fini dell'approvazione nella MSC 102. L'Unione ha sostenuto l'inserimento di tale nuova iniziativa nel programma dell'SSE 8.

La MSC 102 ha convenuto di ampliare l'ambito di applicazione dell'iniziativa, sostenuta dall'Unione, e di inserirla nel programma dell'SSE 8.

La SSE 8 ha approvato i progetti di modifica del capitolo II-2 della convenzione SOLAS e dei codici HSC del 1994 e del 2000 riguardo al divieto del PFOS. Nel corso della SSE 8, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere i progetti di modifica proposti per il capitolo II-2 della convenzione SOLAS e le modifiche dei codici HSC del 1994 e del 2000; l'Unione ha inoltre proposto di trasmettere tali modifiche a un gruppo di lavoro incaricato di ultimarle.

La MSC 106 ha approvato i progetti di modifica del capitolo II-2 della convenzione SOLAS e dei codici HSC del 1994 e del 2000 (punto 11.29 della relazione MSC 106 (MSC 106/19)), in vista della loro adozione in occasione della MSC 107.

In occasione della MSC 106, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere l'approvazione dei progetti di modifica del capitolo II-2 della convenzione SOLAS e dei codici HSC del 1994 e del 2000.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, in quanto il PFOS è una sostanza nociva sia per la salute umana che per l'ambiente marino e tali modifiche vieterebbero l'uso di schiume antincendio contenenti PFOS negli interventi antincendio realizzati in mare.

3.2. Modifiche del capitolo XIV della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 e del codice polare

La MSC 100 ha esaminato le modifiche proposte del capitolo XIV della convenzione SOLAS al fine di facilitare l'applicazione obbligatoria di alcune disposizioni alle navi da pesca. La MSC 100 ha inoltre valutato la possibilità di rendere obbligatorie alcune metodologie atte a determinare le capacità operative di una nave in presenza di ghiaccio quale elemento essenziale della pianificazione del viaggio (codice polare, capitolo 11), indicando che si può fare in modo di rendere obbligatorio il trasporto di un manuale operativo per le acque polari del codice polare o di elementi dello stesso.

In occasione della MSC 100, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere, per quanto riguarda le navi da pesca, che l'MSC 100 esamini ulteriormente le modifiche proposte del capitolo XIV della convenzione SOLAS e del codice polare.

In occasione della MSC 101, il comitato ha valutato l'estensione delle disposizioni del codice polare alle navi non SOLAS e una proposta di progetto di risoluzione dell'assemblea che esortava gli Stati membri ad adoperarsi, su base volontaria, al fine di applicare le misure di sicurezza del codice polare alle navi non SOLAS.

La MSC 101 ha successivamente approvato il progetto di risoluzione dell'assemblea sulle misure provvisorie di sicurezza per le navi non certificate ai sensi della convenzione SOLAS che incrociano nelle acque polari e ha deciso di attribuire alla NCSR 7 il compito di valutare le conseguenze e la fattibilità dell'applicazione dei capitoli 9 e 11 del codice polare alle navi non SOLAS, nonché di stabilire il modo più efficace per migliorare la sicurezza delle navi non SOLAS, compresa l'eventuale elaborazione di modifiche della convenzione SOLAS e/o del codice polare.

In occasione della MSC 101, la posizione dell'Unione è stata quella di:

1. sostenere in linea di principio la proposta di sottoporre la questione all'NCSR per un ulteriore esame;
2. sostenere, per quanto riguarda le navi da pesca, l'elaborazione di un progetto di risoluzione dell'assemblea.

In occasione della sua 7^a riunione, il sottocomitato per la navigazione, le comunicazioni, la ricerca e il salvataggio (NCSR) ha convenuto di istituire un gruppo di corrispondenza coordinato dalla Nuova Zelanda.

Nel corso della NCSR 7, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere in generale la proposta di avviare l'esame delle questioni tecniche relative alla fattibilità e alle conseguenze dell'applicazione dei capitoli 9 e 11 del codice polare alle navi non SOLAS.

In occasione della NCSR 8, il sottocomitato ha convenuto che:

- 1) è opportuno che i progetti di modifica del codice polare da elaborare siano limitati alle parti esistenti I-A e I-B, con eventuali modifiche conseguenti della parte introduttiva;
- 2) è opportuno che l'ambito di applicazione delle regole pertinenti da elaborare nella parte I-A del codice polare sia esteso, come minimo, a tutti i viaggi effettuati nelle acque polari dalle navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, dalle unità da diporto di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate che non effettuano alcun traffico commerciale e dalle navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 300 ma inferiore a 500 tonnellate; e
- 3) è opportuno elaborare progetti di modifica del capitolo XIV della convenzione SOLAS al fine di estendere l'applicazione del codice polare ad altre navi e di tenere conto delle esenzioni e delle discrezionalità.

Al fine di compiere ulteriori progressi sulla questione, il sottocomitato ha infine convenuto di ricostituire il gruppo di corrispondenza sulle misure di sicurezza per le navi non SOLAS che incrociano nelle acque polari.

In occasione della NCSR 8, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere la ricostituzione del gruppo di corrispondenza al fine di portare avanti l'elaborazione del testo dei capitoli 9 e 11, nonché di elaborare un progetto di testo per una modifica della convenzione SOLAS, in particolare per le navi da pesca e le imbarcazioni da diporto.

In occasione della NCSR 9 la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere, per quanto riguarda le navi da pesca e le imbarcazioni da diporto, i progetti di modifica del capitolo XIV

della convenzione SOLAS, nonché i progetti di modifica delle parti I-A e 1-B del codice polare.

In occasione della MSC 106 il comitato ha approvato le modifiche previste del capitolo XIV della convenzione SOLAS e del codice polare (punto 13.9 della relazione MSC 106 (MSC 106/19)), in vista della loro adozione nella MSC 107 e della loro entrata in vigore il 1° gennaio 2026.

In occasione della MSC 106, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere i progetti di modifica del capitolo XIV della convenzione SOLAS, nonché i progetti di modifica delle parti I-A e 1-B del codice polare.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, in quanto migliorerebbero le norme di sicurezza per le navi non SOLAS che incrociano nelle acque polari.

3.3. Modifiche della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW) e del relativo codice

In occasione della sua 5^a riunione, il sottocomitato per l'elemento umano, la formazione e la guardia (HTW) ha valutato l'eventualità di presentare una proposta relativa a un progetto di interpretazione unificata della regola I/2 della convenzione STCW intesa a chiarire il significato del termine "originale" per i certificati rilasciati alla gente di mare in vista della possibilità di utilizzare certificati elettronici ai fini della convenzione STCW, come già avviene per altre convenzioni. In effetti l'IMO ha già elaborato orientamenti per l'uso dei certificati elettronici (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Nel corso della HTW 5 sono tuttavia emerse opinioni divergenti circa il fatto che detti orientamenti garantiscano già la certificazione STCW elettronica.

La posizione dell'Unione in occasione della HTW 5 è stata quella di sostenere la proposta di chiarire il significato del termine "originale" (regola I/2 della convenzione STCW) al fine di consentire il riconoscimento dei certificati in formato elettronico.

In occasione della sua 100^a riunione, il comitato per la sicurezza marittima (MSC) ha convenuto di inserire nel programma biennale del sottocomitato HTW e nell'ordine del giorno provvisorio della HTW 6 un'iniziativa sull'"elaborazione di modifiche della convenzione e del codice STCW per l'uso di certificati e documenti elettronici rilasciati alla gente di mare", da completarsi entro il 2020, in associazione con il sottocomitato III per conto e su richiesta del sottocomitato HTW. La MSC 100 ha inoltre convenuto di informare il comitato FAL in merito alla nuova iniziativa, dal momento che detto comitato aveva approvato gli orientamenti per l'uso dei certificati elettronici (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

In occasione della MSC 100, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere la proposta di una nuova iniziativa riguardante l'uso di certificati elettronici a norma della convenzione e del codice STCW.

La HTW 6 ha osservato che il modo migliore di procedere sarebbe avviare la discussione su tale questione in sede di gruppo di corrispondenza. La posizione dell'UE in occasione della HTW 6 è stata quella di sostenere l'istituzione di un gruppo di corrispondenza.

La HTW 7, dopo aver discusso la relazione del gruppo di corrispondenza, ha rilevato la necessità di ulteriori lavori e considerazioni per quanto riguarda la modifica delle regole pertinenti della convenzione STCW, delle disposizioni delle parti A e B del codice STCW e

dell'elaborazione di progetti di orientamenti. Ha pertanto ricostituito il gruppo di corrispondenza.

La posizione dell'Unione in occasione della HTW 7 è stata quella di sostenere, in generale, i lavori del gruppo di corrispondenza e di proporre che la relazione sia assegnata a un gruppo di lavoro da istituire nel corso della HTW 8 per ultimare i progetti di modifica della convenzione STCW e il progetto di orientamenti.

La HTW 8 ha preso atto dei notevoli progressi compiuti dal gruppo di corrispondenza nell'elaborazione dei progetti di modifica della convenzione e del codice STCW sull'uso dei certificati elettronici rilasciati alla gente di mare e del progetto di orientamenti per l'uso dei certificati elettronici rilasciati alla gente di mare e del relativo progetto di circolare STCW.7. L'Unione ha sostenuto i lavori del gruppo di corrispondenza e ha proposto di assegnare la relazione a un gruppo di lavoro.

La MSC 106 ha approvato i progetti di modifica delle regole I/1 e I/2 della convenzione STCW e della sezione A-I/2 del codice STCW (punti 10.4 e 10.5 della relazione MSC 106 (MSC 106/19)), in vista della loro adozione nel corso della MSC 107.

In occasione della MSC 106, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere l'approvazione dei progetti di modifica delle regole I/1 e I/2 della convenzione STCW e della sezione A-I/2 del codice STCW relative all'uso dei certificati elettronici.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, in quanto la digitalizzazione dei certificati STCW agevolerebbe il lavoro e ridurrebbe gli oneri amministrativi per le amministrazioni dello Stato di bandiera, gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo e la gente di mare. Potrebbe inoltre consentire un'individuazione più rapida dei certificati fraudolenti.

3.4. Modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA)

In occasione della sua 97^a sessione, il comitato per la sicurezza marittima (MSC) ha istituito una nuova iniziativa, sostenuta dall'Unione, relativa alle prescrizioni in materia di ventilazione delle imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse.

In occasione della sua 4^a riunione, il sottocomitato dei sistemi e impianti della nave (SSE) ha istituito il gruppo di corrispondenza sui dispositivi di salvataggio (LSA), coordinato dagli Stati Uniti, al fine di raccogliere i dati richiesti, individuare i possibili criteri su cui basare le nuove prescrizioni in materia di ventilazione e raccomandare i criteri da utilizzare per i progetti di modifica del capitolo IV, punto 4.6.6.1, del codice LSA e per i progetti di modifica della risoluzione MSC.81 (70).

In occasione della SSE 4, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere, in linea di principio, ulteriori discussioni in sede di gruppo di lavoro sui progetti di modifica del codice LSA e della risoluzione MSC.81 (70).

In occasione della sua 5^a riunione, l'SSE ha convenuto quanto segue:

1. è opportuno che per le imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse, il tasso di ventilazione/ricambio dell'aria basato su parametri microclimatici sia il criterio stabilito nei progetti di modifica del codice LSA, senza escludere metodi di ventilazione attiva o passiva;
2. è opportuno che la concentrazione di CO₂ non sia superiore a 5 000 ppm, il che richiede un tasso di ventilazione di almeno 5 m³/h per persona, e che le nuove prescrizioni in materia di ventilazione si applichino a tutte le nuove imbarcazioni di salvataggio

completamente chiuse installate a bordo di una nave dopo la data di entrata in vigore delle modifiche; e

3. è opportuno mantenere un ambiente abitabile per un periodo di tempo non inferiore a 24 ore per le imbarcazioni di salvataggio, in generale, mentre può essere necessario un periodo più lungo per i mezzi di salvataggio delle navi che incrociano nelle acque polari.

La SSE 5 ha infine approvato i progetti di modifica del codice LSA relativi alla ventilazione delle imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse, da sottoporre eventualmente all'approvazione dell'MSC una volta ultimate le relative modifiche del codice LSA inerenti la ventilazione sui mezzi di salvataggio diversi dalle imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse. Queste ultime modifiche sono state trasmesse a un gruppo di corrispondenza per un ulteriore esame.

In occasione della SSE 5, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere ulteriori discussioni in sede di gruppo di lavoro sui progetti di modifica del codice LSA e della risoluzione MSC.81 (70).

Dati i vincoli di tempo, la SSE 6 ha istituito un gruppo di corrispondenza in vista dell'ultimazione nel corso della SSE 7. La data di completamento prevista è stata prorogata al 2021.

La SSE 7 ha approvato i progetti di modifica del codice LSA relativi alla ventilazione sui mezzi di salvataggio diversi dalle imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse. Per quanto riguarda la risoluzione MSC.81 (70), la SSE 7 ha approvato il progetto di modifica in relazione ai punti 6.10 (Prova di funzionamento per le imbarcazioni di salvataggio) e 6.14 (Prove supplementari per imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse). Il sottocomitato ha pertanto ricostituito il gruppo di corrispondenza sui dispositivi di salvataggio al fine di ultimare il progetto di modifica della raccomandazione riveduta sulle prove dei dispositivi di salvataggio (risoluzione MSC.81 (70)) per quanto riguarda la prova dei mezzi di ventilazione delle imbarcazioni di salvataggio parzialmente chiuse.

In occasione della SSE 7, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere ulteriori discussioni in sede di gruppo di lavoro LSA sui progetti di modifica del codice LSA e della risoluzione MSC.81 (70).

La SSE 8 ha approvato:

1. il progetto di risoluzione MSC sulle modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA) (in relazione alle prescrizioni in materia di ventilazione per i mezzi di salvataggio di cui al capitolo IV), tra cui la disposizione di applicazione e il relativo progetto di risoluzione MSC;

2. i progetti di modifica della raccomandazione riveduta (risoluzione MSC.81 (70)), da adottare in occasione della MSC 107, unitamente all'adozione delle modifiche associate al codice LSA (cfr. punto 3.21) di cui all'allegato 2.

In occasione della SSE 8, l'Unione ha sostenuto ulteriori discussioni in sede di gruppo di lavoro LSA sui progetti di modifica della risoluzione MSC.81 (70) in vista della loro ultimazione nel corso di questa sessione al fine di consentire l'entrata in vigore, sotto forma di pacchetto, dei progetti di modifica del codice LSA e della risoluzione MSC.81 (70) il 1° gennaio 2026.

La MSC 106 ha approvato i progetti di modifica del codice LSA per le imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse e della raccomandazione riveduta sulle prove dei

dispositivi di salvataggio (raccomandazione riveduta) (risoluzione MSC.81 (70)) per le imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse (punti 11.4.1 e 11.6.1 della relazione MSC 106 (MSC 106/19)), in vista della loro adozione nel corso della MSC 107.

In occasione della MSC 106, la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere i progetti di modifica del codice LSA per le imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse e della raccomandazione riveduta sulle prove dei dispositivi di salvataggio (raccomandazione riveduta) (risoluzione MSC.81 (70)) per le imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse e di ricordare l'importanza di adottare i progetti di modifica delle imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse.

La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche in quanto rafforzano i requisiti di sicurezza relativi alle norme di ventilazione per le imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse.

3.5. Legislazione pertinente e competenza dell'UE

3.5.1. Modifiche del capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 e del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994) e del codice HSC del 2000

Il regolamento (UE) 2019/1021 relativo agli inquinanti organici persistenti¹, che vieta i nuovi impianti che utilizzano il PFOS e i suoi derivati.

Il regolamento (UE) n. 1257/2013 relativo al riciclaggio delle navi², che stabilisce una serie di requisiti supplementari che vanno oltre quelli fissati nella convenzione di Hong Kong, e include due ulteriori materiali pericolosi (PFOS e HBCDD) nei suoi allegati.

Le modifiche del capitolo II-2 della convenzione SOLAS e dei codici HSC del 1994 e del 2000 avranno quindi effetti sulle prescrizioni applicabili in forza del regolamento (UE) 2019/1021 e del regolamento (UE) n. 1257/2013.

3.5.2. Modifiche del capitolo XIV della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 e del codice polare

La direttiva 97/70/CE che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri³, che contiene nell'allegato III le "disposizioni applicabili alle regioni settentrionali" che stabiliscono disposizioni tecniche per le navi da pesca che operano in aree che comprendono le acque polari.

La direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua⁴, che disciplina la progettazione e la costruzione di imbarcazioni da diporto da 2,5 a 24 metri e di moto d'acqua da 0 a 4 metri.

Il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1157⁵ recante modalità di applicazione della direttiva 2014/90/UE⁶ sull'equipaggiamento marittimo per quanto riguarda i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo, che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1158 della Commissione.

¹ GU L 169 del 25.6.2019, pag. 45.

² GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1.

³ GU L 34 del 9.2.1998, pag. 1.

⁴ GU L 354 del 28.12.2013, pag. 90.

⁵ GU L 180 del 6.7.2022, pag. 1.

⁶ GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146.

La direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione⁷, che contiene disposizioni relative alle navi che operano in presenza di ghiaccio. A norma dell'articolo 18 le autorità competenti sono tenute a: 1) fornire ai capitani delle navi che si trovano nelle loro zone di competenza "informazioni appropriate sullo stato dei ghiacci, sulle rotte raccomandate e sui servizi rompighiaccio nella loro zona di competenza"; e 2) documentare la conformità delle navi ai requisiti di resistenza e di potenza commisurati alla situazione dei ghiacci nella zona interessata. L'articolo 6 bis prevede inoltre requisiti in materia di sistemi di identificazione automatica (AIS) (classe A) che si applicano alle navi da pesca di lunghezza superiore a 15 metri. Lo stesso requisito è previsto dall'articolo 10 del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca (regolamento sul controllo della pesca) e si applica alle navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE.

Le modifiche del capitolo XIV della convenzione SOLAS e del codice polare avranno quindi effetti sulle prescrizioni applicabili in forza della direttiva 97/70/CE, della direttiva 2013/53/UE, della direttiva 2014/90/UE e della direttiva 2002/59/CE.

3.5.3. Modifiche della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW) e del relativo codice

La direttiva (UE) 2022/993 concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare⁸ contiene disposizioni relative ai certificati digitali:

- l'articolo 4, paragrafo 11, recita: "[f]atto salvo l'articolo 20, paragrafo 7, qualsiasi certificato previsto dalla presente direttiva è tenuto a disposizione in originale a bordo della nave sulla quale il titolare presta servizio, in formato cartaceo o digitale, la cui autenticità e validità possono essere verificate secondo la procedura di cui al paragrafo 13, lettera b), del presente articolo";
- l'articolo 4, paragrafo 14, stabilisce che "[q]ualora entrino in vigore pertinenti modifiche della convenzione STCW e della parte A del codice STCW in relazione ai certificati digitali per gente di mare, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 30 al fine di modificare la presente direttiva allineando tutte le pertinenti disposizioni a tali modifiche della convenzione STCW e della parte A del codice STCW per digitalizzare i certificati e le convalide della gente di mare";
- l'articolo 6 (Reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare) stabilisce che "[o]gni Stato membro accetta certificati di addestramento e prove documentali rilasciati da un altro Stato membro, o sotto la sua autorità, in formato cartaceo o digitale, al fine di autorizzare la gente di mare a prestare servizio a bordo di navi battenti la propria bandiera".

Le modifiche della convenzione e del codice STCW avranno quindi effetti sulle prescrizioni applicabili in forza della direttiva (UE) 2022/993.

⁷ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

⁸ GU L 169 del 27.6.2022, pag. 45.

3.5.4. *Modifiche del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA)*

Le norme sulle imbarcazioni di salvataggio e sui mezzi di salvataggio nonché la risoluzione MSC.81 (70) fanno parte dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1157 della Commissione recante modalità di applicazione della direttiva 2014/90/UE⁹ sull'equipaggiamento marittimo per quanto riguarda i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo, che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1158¹⁰.

Inoltre 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 passeggeri¹¹ applica la convenzione SOLAS, come modificata, alle navi da passeggeri di classe A, mentre l'allegato I, capitolo III, Mezzi di salvataggio, stabilisce vari requisiti, di ampia portata, per le navi da passeggeri di classe B, C e D adibite a viaggi nazionali, anche per quanto riguarda le imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse.

Le modifiche del codice LSA avranno quindi effetti sulle prescrizioni applicabili in forza della direttiva 2014/90/UE e della direttiva 2009/45/CE.

3.5.5. *Competenza dell'UE*

Le modifiche del capitolo II-2 della convenzione SOLAS e dei codici HSC del 1994 e del 2000 avrebbero effetti sul diritto dell'Unione, in particolare sull'applicazione del regolamento (UE) 2019/1021 e del regolamento (UE) n. 1257/2013.

Le modifiche del capitolo XIV della convenzione SOLAS e del codice polare avrebbero effetti sul diritto dell'Unione, in particolare sull'applicazione della direttiva 97/70/CE, della direttiva 2013/53/UE, della direttiva 2014/90/UE 2020/1170 e della direttiva 2022/59/CE.

Le modifiche della convenzione e del codice STCW avrebbero effetti sul diritto dell'Unione, in particolare sull'applicazione della direttiva (UE) 2022/993.

Le modifiche del codice LSA avrebbero effetti sul diritto dell'Unione, in particolare sull'applicazione della direttiva 2014/90/UE e della direttiva 2009/45/CE.

L'oggetto degli atti previsti riguarda pertanto un settore che rientra nella competenza esterna esclusiva dell'Unione in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE.

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*".

⁹ GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146.

¹⁰ GU L 180 del 6.7.2022, pag. 1.

¹¹ GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo¹².

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*"¹³.

4.1.2. *Applicazione al caso concreto*

Il Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO è istituito da un accordo, la Convenzione sull'Organizzazione marittima internazionale.

Gli atti che questo comitato dell'IMO è chiamato ad adottare costituiscono atti aventi 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 (UE) 2019/1021 relativo agli inquinanti organici persistenti, in quanto vieta i nuovi impianti che utilizzano il PFOS e i suoi derivati;
- il regolamento (UE) n. 1257/2013 relativo al riciclaggio delle navi, in quanto stabilisce una serie di requisiti supplementari, e include due ulteriori materiali pericolosi (PFOS e HBCDD) nei suoi allegati;
- la direttiva 97/70/CE che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, in quanto contiene nell'allegato III le "disposizioni applicabili alle regioni settentrionali" che stabiliscono disposizioni tecniche per le navi da pesca che operano in aree che comprendono le acque polari;
- la direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua, in quanto disciplina la progettazione e la costruzione di imbarcazioni da diporto da 2,5 a 24 metri e di moto d'acqua da 0 a 4 metri;
- la direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo, in quanto i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo utilizzato a bordo delle navi sono disciplinati dal regolamento di esecuzione (UE) 2022/1157 della Commissione;
- la direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione, in quanto contiene disposizioni relative alle navi che operano in presenza di ghiaccio. A norma dell'articolo 18 le autorità competenti sono tenute a: 1) fornire ai capitani delle navi che si trovano nelle loro zone di competenza "informazioni appropriate sullo stato dei ghiacci, sulle rotte raccomandate e sui servizi rompighiaccio nella loro zona di competenza"; e 2) documentare la conformità delle navi ai requisiti di resistenza e di potenza commisurati alla situazione dei ghiacci nella zona interessata. L'articolo 6 bis prevede inoltre requisiti in materia di sistemi di identificazione automatica (AIS) (classe A) che si applicano alle navi da pesca di lunghezza superiore a 15 metri. Lo stesso requisito è previsto dall'articolo 10 del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto

¹² Sentenza della Corte di giustizia Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

¹³ Sentenza della Corte di giustizia Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

delle norme della politica comune della pesca (regolamento sul controllo della pesca) e si applica alle navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE;

- la direttiva (UE) 2022/993 concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, in quanto contiene varie disposizioni relative ai certificati digitali: l'articolo 4, paragrafo 11, recita: "[f]atto salvo l'articolo 20, paragrafo 7, qualsiasi certificato previsto dalla presente direttiva è tenuto a disposizione in originale a bordo della nave sulla quale il titolare presta servizio, in formato cartaceo o digitale, la cui autenticità e validità possono essere verificate secondo la procedura di cui al paragrafo 13, lettera b), del presente articolo"; l'articolo 4, paragrafo 14, stabilisce che "[q]ualora entrino in vigore pertinenti modifiche della convenzione STCW e della parte A del codice STCW in relazione ai certificati digitali per gente di mare, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 30 al fine di modificare la presente direttiva allineando tutte le pertinenti disposizioni a tali modifiche della convenzione STCW e della parte A del codice STCW per digitalizzare i certificati e le convalide della gente di mare"; L'articolo 6 (Reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare) stabilisce che "[o]gni Stato membro accetta certificati di addestramento e prove documentali rilasciati da un altro Stato membro, o sotto la sua autorità, in formato cartaceo o digitale, al fine di autorizzare la gente di mare a prestare servizio a bordo di navi battenti la propria bandiera";
- la direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo, in quanto le norme sulle imbarcazioni di salvataggio e sui mezzi di salvataggio nonché la risoluzione MSC.81 (70) fanno parte dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1157 della Commissione;
- la direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, in quanto l'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), applica la convenzione SOLAS, come modificata, alle navi da passeggeri di classe A, mentre l'allegato I, capitolo III, Mezzi di salvataggio, stabilisce vari requisiti, di ampia portata, per le navi da passeggeri di classe B, C e D adibite a viaggi nazionali, anche per quanto riguarda le imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse.

Pertanto l'adozione delle modifiche:

- del capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 e del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994) e del codice HSC del 2000;
- del capitolo XIV della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 e del codice polare;
- della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW) e del relativo codice; e
- del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA)

è tale da incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE indicata di seguito, in particolare il regolamento (UE) 2019/1021 relativo agli inquinanti organici persistenti, il regolamento (UE) n. 1257/2013 relativo al riciclaggio delle navi, la direttiva 97/70/CE che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri, la direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua, la direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo, la direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione, la direttiva (UE) 2022/993 concernente i requisiti minimi di

formazione per la gente di mare e la direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

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 107^a sessione in merito all'adozione di modifiche della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994), del codice HSC del 2000, del codice internazionale per le navi che incrociano nelle acque polari (codice polare), della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW) e del relativo codice e del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA)

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 28, lettera b), della convenzione IMO, il comitato per la sicurezza marittima provvede ai meccanismi che gli permettono di svolgere le funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o qualsiasi compito che ricada nell'ambito di quanto previsto a tale articolo e che possa essergli attribuito ai sensi di qualsiasi altro strumento internazionale che l'IMO ha accettato.
- (4) Il comitato per la sicurezza marittima, nella sua 107^a sessione che si terrà dal 31 maggio al 9 giugno 2023, è chiamato ad adottare le modifiche del capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 e del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994) e del codice HSC del 2000, del capitolo XIV della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974, del codice internazionale per le navi che incrociano nelle acque polari (codice polare), della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW) e del relativo codice e del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA).
- (5) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 107^a sessione del comitato per la sicurezza marittima, poiché le modifiche previste del

capitolo II-2 della convenzione SOLAS e dei codici HSC del 1994 e del 2000, del capitolo XIV della convenzione SOLAS e del codice polare, della convenzione e del codice STCW e del codice LSA sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare il regolamento (UE) 2019/1021 relativo agli inquinanti organici persistenti¹, il regolamento (UE) n. 1257/2013 relativo al riciclaggio delle navi², la direttiva 97/70/CE che istituisce un regime di sicurezza armonizzato per le navi da pesca di lunghezza uguale o superiore a 24 metri³, la direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua⁴, la direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo⁵, la direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione⁶, la direttiva (UE) 2022/993 concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare⁷ e la direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri⁸.

- (6) Le modifiche previste del capitolo II-2 della convenzione SOLAS e dei codici HSC del 1994 e del 2000 vietano l'uso di schiume antincendio contenenti PFOS negli interventi antincendio realizzati in mare. La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, in quanto il PFOS è una sostanza nociva sia per la salute umana che per l'ambiente marino.
- (7) Le modifiche del capitolo XIV della convenzione SOLAS e del codice polare agevolano l'applicazione obbligatoria di alcune disposizioni alle navi da pesca e renderanno obbligatorie alcune metodologie atte a determinare le capacità operative di una nave in presenza di ghiaccio quale elemento essenziale della pianificazione del viaggio. La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, in quanto migliorerebbero le norme di sicurezza per le navi non SOLAS che incrociano nelle acque polari.
- (8) Le modifiche della convenzione e del codice STCW riguarderanno l'uso di certificati elettronici ai sensi della convenzione e del codice STCW. La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche, in quanto la digitalizzazione dei certificati STCW agevolerebbe il lavoro e ridurrebbe gli oneri amministrativi per le amministrazioni dello Stato di bandiera, gli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato di approdo e la gente di mare. Potrebbe inoltre consentire un'individuazione più rapida dei certificati fraudolenti.
- (9) Le modifiche del codice LSA prevedranno nuove prescrizioni per la ventilazione su mezzi di salvataggio diversi dalle imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse. La posizione dell'Unione dovrebbe essere quella di sostenere tali modifiche in quanto rafforzano i requisiti di sicurezza relativi alle norme di ventilazione per le imbarcazioni di salvataggio completamente chiuse.

¹ GU L 169 del 25.6.2019, pag. 45.

² GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1.

³ GU L 34 del 9.2.1998, pag. 1.

⁴ GU L 354 del 28.12.2013, pag. 90.

⁵ GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146.

⁶ GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

⁷ GU L 169 del 27.6.2022, pag. 45.

⁸ GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 107^a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è di approvare le modifiche del capitolo II-2 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 e del codice internazionale di sicurezza per le unità veloci del 1994 (codice HSC del 1994) e del codice HSC del 2000, del capitolo XIV della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974 e del codice internazionale per le navi che incrociano nelle acque polari (codice polare), della convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia del 1978 (STCW) e del relativo codice e del codice internazionale per i dispositivi di salvataggio (LSA) di cui alla circolare n. 4658/Rev.1 dell'IMO.

Articolo 2

La Commissione e 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 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*