

DECISIONI

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 della 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

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'azione dell'Unione nel settore del trasporto marittimo dovrebbe mirare a migliorare la sicurezza marittima e a proteggere l'ambiente marino.
- (2) Il comitato per la protezione dell'ambiente marino («MEPC») dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), in occasione della sua 69^a sessione, ha approvato l'istituzione di un sistema obbligatorio di rilevazione dei dati relativi al consumo di carburante e le necessarie modifiche del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi («allegato VI della convenzione MARPOL»). È previsto che tali modifiche saranno adottate nel corso della 70^a sessione del MEPC, che si terrà nell'ottobre 2016.
- (3) Il comitato per la sicurezza marittima (MSC) dell'IMO, in occasione delle sue 95^a e 96^a sessioni, ha approvato le modifiche della regola II-1, delle regole III/1.4, III/30 e III/37, delle regole II-2/1 e II-2/10 e della regola II-1/3-12 della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), della convenzione internazionale e del codice sugli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi («convenzione e codice STCW»), del codice dei sistemi antincendio («Codice FSS») e del codice relativo al programma di ispezioni estese del 2011 («Codice ESP 2011»). È previsto che tali modifiche saranno adottate nel corso della 97^a sessione dell'MSC, che si terrà nel novembre 2016.
- (4) Le modifiche del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL introdurranno un sistema obbligatorio globale di rilevazione dei dati riguardante i dati che determinate navi devono raccogliere e comunicare annualmente, i processi di verifica relativi ai dati comunicati, la definizione di dichiarazioni di conformità, le situazioni riguardanti il trasferimento di proprietà, la presentazione di dati all'IMO, l'anonimizzazione dei dati e l'accesso agli stessi e le procedure per confermare la conformità delle navi battenti bandiera di Stati che non figurano nell'allegato VI della convenzione MARPOL. Il regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ istituisce un sistema UE per monitorare, comunicare e verificare le emissioni di CO₂ e l'efficienza energetica del trasporto marittimo. Tale regolamento si applica a tutte le navi di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate che arrivano, circolano o partono da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro a partire dal 1^o gennaio 2018, a prescindere dal luogo in cui le navi sono registrate.
- (5) L'articolo 22 del regolamento (UE) 2015/757 comprende una clausola di riesame qualora sia stipulato un accordo internazionale in questo settore. L'adozione delle modifiche del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL avvierà tale processo di riesame, che potrebbe portare ad una proposta di modifica del regolamento (UE) 2015/757 al fine di garantire l'allineamento, nella misura adeguata, con il sistema globale di rilevazione dei dati concordato nel quadro dell'IMO.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

- (6) Le modifiche delle regole SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 — 17, II-1/19, II-1/21 — 22 e II-1/35 introdurranno modifiche redazionali e conseguenti, nonché modifiche che riguardano i requisiti di compartimentazione e di stabilità in condizioni di avaria per migliorare la capacità di sopravvivenza delle navi passeggeri in caso di avaria. La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ 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.
- (7) Le modifiche della regola SOLAS II-1/1.2, la nuova regola SOLAS II-1/19-1 e le modifiche delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37 per quanto riguarda le esercitazioni relative al controllo in condizioni di avaria fanno parte di un approccio globale per potenziare la capacità di sopravvivenza dopo l'allagamento, al fine di migliorare la sicurezza sulle navi da passeggeri nuove ed esistenti. La direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, in particolare la regola V/2 del capitolo V dell'allegato I, contiene requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e all'abilitazione di comandanti, ufficiali, marinai e altro personale di navi da passeggeri. La convenzione STCW, che è stata integrata nel diritto dell'Unione con la direttiva 2008/106/CE, comprende i requisiti di formazione in materia di stabilità delle navi nelle tabelle di competenze pertinenti del codice STCW.
- (8) Le modifiche delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10 prevedranno che gli estintori a schiuma di almeno 135 litri di capacità non saranno più necessari nei locali caldaie, nel caso di caldaie ad uso domestico di potenza inferiore a 175 kW, o di caldaie protette da impianti di spegnimento fissi ad acqua ad applicazione locale. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i) della direttiva 2009/45/CE stabilisce che le navi da passeggeri nuove di classe A devono essere pienamente conformi ai requisiti della convenzione SOLAS del 1974, come modificata. Le regole SOLAS II-2/1 e II-2/10 sono inoltre applicabili alle navi da passeggeri nuove delle classi B, C e D e a quelle esistenti di classe B conformemente all'allegato I, capitolo II-2, parte A, punto 6.7 («Sistemazioni per l'estinzione degli incendi nei locali macchine») della direttiva 2009/45/CE, in cui si stabilisce che i locali macchine e quelli delle caldaie devono essere dotati di attrezzature portatili.
- (9) Le modifiche della regola SOLAS II-1/3-12 colmeranno una lacuna nell'attuale regola riguardante l'applicazione del codice sui livelli sonori a bordo delle navi per le navi il cui contratto di costruzione è stato stipulato prima del 1° luglio 2014 e la cui chiglia sia stata impostata, o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione, alla data o dopo il 1° gennaio 2015 e la cui consegna non avvenga prima del 1° luglio 2018. L'articolo 3 della direttiva 2003/10/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ stabilisce prescrizioni minime di protezione dei lavoratori e fissa i valori limite di esposizione e i valori di esposizione che fanno scattare l'azione. Inoltre, in quanto legislazione secondaria pertinente, l'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva 2009/45/CE rende la convenzione SOLAS del 1974, come modificata, applicabile alle navi nuove di classe A, e l'allegato I, PARTE C, regola 15, di tale direttiva stabilisce una serie di misure atte ridurre il rumore delle macchine nei locali macchine per le navi nuove delle classi B, C e D.
- (10) Le modifiche della convenzione e del codice STCW relative alla formazione specifica per le navi da passeggeri e delle parti A e B del codice STCW faranno fronte alle nuove sfide poste dall'aumento delle dimensioni delle moderne navi da crociera e dal gran numero di passeggeri a bordo e comprendono quattro livelli distinti di formazione e addestramento: addestramento alle procedure di emergenza delle navi da passeggeri, formazione in materia di gestione della folla sulle navi da passeggeri, formazione in materia di gestione delle crisi e del comportamento umano sulle navi da passeggeri e formazione in materia di navi da passeggeri ro-ro. La direttiva 2008/106/CE, in particolare la regola V/2 del capitolo V dell'allegato I, contiene requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e all'abilitazione di comandanti, ufficiali, marinai e altro personale di navi da passeggeri.
- (11) Le modifiche del capitolo 13 del codice FSS chiariranno che i calcoli della dimensione dei mezzi di sfuggita, effettuati sulla base del numero totale di persone di cui si prevede la fuga mediante una scala e attraverso le aperture delle porte, i corridoi e i pianerottoli, devono essere effettuati separatamente per due diversi casi di occupazione di spazi. L'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), punto i) della direttiva 2009/45/CE 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 A, della direttiva 2009/45/CE applica inoltre il codice FSS adottato con risoluzione MSC.98(73), alle navi delle classi B, C e D, costruite a partire dal 1° gennaio 2003.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare (GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33).

⁽³⁾ Direttiva 2003/10/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 febbraio 2003, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (rumore) (GU L 42 del 15.2.2003, pag. 38).

- (12) Nella misura in cui le modifiche delle regole SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 — 17, II-1/19, II-1/21 — 22 e II-1/35, delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10 e del capitolo 13 del codice FSS possono incidere sulle disposizioni della direttiva 2009/45/CE riguardo alle navi da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri adibite a viaggi nazionali, dette modifiche rientrano nell'ambito di competenza esclusiva dell'Unione.
- (13) Le modifiche del codice ESP 2011 prevedono l'allineamento con la serie aggiornata Z10 dei requisiti unificati (UR) dell'Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS) relativa ai requisiti di certificazione e ispezione. Gli articoli 5 e 6 del regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ rendono obbligatoria l'applicazione del regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS) dell'IMO alle petroliere monoscafo di età superiore a 15 anni. Il programma di miglioramento delle ispezioni durante le visite alle navi portarinfuse e petroliere (programma di ispezioni estese — ESP) indica come effettuare tale valutazione intensificata. Poiché il CAS utilizza il codice ESP come strumento per conseguire tale obiettivo, ogni modifica alle ispezioni ESP sarà automaticamente applicabile in forza del regolamento (UE) n. 530/2012.
- (14) L'Unione non è membro dell'IMO né parte contraente delle convenzioni e dei codici pertinenti. Occorre pertanto che il Consiglio autorizzi gli Stati membri ad esprimere la posizione dell'Unione e ad accettare di essere vincolati dalle modifiche in questione, nella misura in cui rientrano nell'ambito di competenza esclusiva dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 70^a sessione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO è di acconsentire all'adozione delle modifiche del capitolo 4 dell'allegato VI della convenzione MARPOL, come stabilito nell'allegato 7 del documento MEPC 69/21/Add.1. dell'IMO.

Articolo 2

1. La posizione da adottare a nome dell'Unione in occasione della 97^a sessione del Comitato della sicurezza marittima dell'IMO è di acconsentire all'adozione di:

- a) modifiche delle regole SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 — 17, II-1/19, II-1/21 — 22 e II-1/35 secondo quanto stabilito nell'allegato 1 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016;
- b) modifiche della regola SOLAS II-1/1.2, adozione della nuova regola II-1/19-1, modifiche delle regole SOLAS III/1.4, III/30 e III/37 secondo quanto stabilito nell'allegato 1 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016;
- c) modifiche delle regole SOLAS II-2/1 e II-2/10 secondo quanto stabilito nell'allegato 1 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016;
- d) modifiche della regola SOLAS II-1/3-12 secondo quanto stabilito nell'allegato 1 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016;
- e) modifiche della convenzione e del codice STCW relative alla formazione specifica per le navi da passeggeri e delle parti A e B del codice STCW, secondo quanto stabilito negli allegati 8, 9 e 10 del documento MSC 96/25/Add.1 dell'IMO;
- f) modifiche del capitolo 13 del codice FSS secondo quanto stabilito nell'allegato 2 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016;
- g) modifiche del codice ESP 2011 secondo quanto stabilito nell'allegato 4 della circolare dell'IMO n. 3644 del 20 maggio 2016.

2. Se le modifiche della regola SOLAS II-1/6 di cui alla lettera a) del paragrafo 1 sono riesaminate in occasione della 97^a sessione del Comitato della sicurezza marittima dell'IMO, la posizione da adottare a nome dell'Unione è di acconsentire a quelle modifiche che migliorano gli attuali livelli di sicurezza.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2012, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo (GUL 172 del 30.6.2012, pag. 3).

Articolo 3

1. La posizione da adottare a nome 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. Possono essere concordate delle modifiche marginali alle posizioni di cui agli articoli 1 e 2 senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 4

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Lussemburgo, il 17 ottobre 2016

Per il Consiglio
Il presidente
L. SÓLYMOS
