

## DECISIONI

### DECISIONE (UE) 2017/1243 DEL CONSIGLIO

del 29 maggio 2017

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Organizzazione marittima internazionale (IMO) in occasione della 98<sup>a</sup> sessione del comitato per la sicurezza marittima e della 71<sup>a</sup> 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, 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 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<sup>a</sup> 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, 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<sup>a</sup> sessione dell'MSC, che si terrà a giugno 2017.
- (3) Il comitato per la protezione dell'ambiente marino («MEPC») dell'IMO, in occasione della sua 70<sup>a</sup> sessione, ha approvato modifiche all'appendice V dell'allegato VI della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi («allegato VI della MARPOL») per quanto riguarda le informazioni che devono essere incluse nel bollettino di consegna («BC»). È previsto che tali modifiche siano adottate in occasione della 71<sup>a</sup> sessione del MEPC, che si terrà a luglio 2017.
- (4) L'MSC dell'IMO, in occasione delle sue 95<sup>a</sup> e 96<sup>a</sup> sessioni, ha approvato vari progetti di modifica della regola SOLAS II-1 sulle norme relative alla compartimentazione e alla stabilità in condizioni di avaria. La posizione da adottare a nome dell'Unione riguardo a tali modifiche è stata definita nella decisione (UE) 2016/2077 del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (5) L'MSC dell'IMO, in occasione della sua 97<sup>a</sup> sessione, ha convenuto di sospendere l'adozione dei progetti di modifica della regola II-1 della convenzione SOLAS, sulle norme relative alla compartimentazione e alla stabilità in condizioni di avaria fino alla sua 98<sup>a</sup> sessione, e ha convenuto inoltre, per quanto riguarda le modifiche alla regola III/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 da adottare a nome dell'Unione di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), e all'articolo 2, paragrafo 2, della decisione (UE) 2016/2077 rimane dunque applicabile.
- (7) L'MSC dell'IMO, in occasione della sua 97<sup>a</sup> sessione, ha convenuto di armonizzare il testo delle regole II-1/22, II-1/23 e II-1/24 per quanto riguarda l'esistenza di molteplici espressioni per prescrizioni simili, e di aggiornare

<sup>(1)</sup> 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<sup>a</sup> sessione del comitato per la protezione dell'ambiente marino e della 97<sup>a</sup> 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).

i 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 che deve essere adottata dall'Unione di cui alla decisione (UE) 2016/2077 del Consiglio. La direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> 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 chiariscono 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 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. La parte B.10.4 dell'allegato I, capitolo II-2, di tale direttiva stabilisce 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.
- (9) Le modifiche dei codici HSC chiariscono l'applicazione dei punti da 8.10.1.4 a 8.10.1.6 dei codici HSC stessi in merito all'esenzione del trasporto di imbarcazioni di soccorso per unità veloci di lunghezza inferiore, rispettivamente, a 20 m e 30 m. 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 a condizione che siano rispettate le prescrizioni di cui al punto 8.10.1.6 di entrambi i codici HSC, compreso il nuovo punto che prevede che deve essere possibile recuperare dall'acqua in posizione orizzontale o semi-orizzontale una persona in difficoltà. La direttiva 2009/45/CE 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. Tali modifiche devono essere considerate correzioni di lieve entità. I dispositivi di ammaino e i verricelli sono menzionati nel regolamento di esecuzione (UE) 2017/306 <sup>(2)</sup> della Commissione, 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 in relazione 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 Consiglio <sup>(3)</sup>.
- (11) Le modifiche all'appendice V dell'allegato VI della convenzione MARPOL chiariscono che le navi che rispettano l'allegato VI della convenzione MARPOL 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»)) della facoltà di permettere al fornitore, in seguito alla notifica dell'acquirente, di dichiarare nel BC 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 dell'allegato VI della convenzione MARPOL sono necessarie per adeguare il testo standard del BC 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 all'allegato VI della convenzione MARPOL, per quanto riguarda la limitazione delle emissioni di SO<sub>x</sub>, sono attuate nel diritto dell'Unione per mezzo della direttiva (UE) 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>. L'articolo 6, paragrafo 9, lettere b) e c), e l'articolo 13, paragrafo 2, lettera a), di tale direttiva fanno riferimento al BC come principale meccanismo per garantire la conformità a tale direttiva. I mezzi equivalenti di conformità sono considerati come metodi alternativi di riduzione delle emissioni, come definiti all'articolo 2 di tale direttiva, 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 di tale direttiva.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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 257 del 28.8.2014, pag. 146).

<sup>(4)</sup> 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).

- (12) L'Unione non è membro dell'IMO né parte contraente delle convenzioni e dei codici pertinenti. È pertanto opportuno che il Consiglio autorizzi gli Stati membri a esprimere la posizione dell'Unione e ad accettare di essere vincolati dalle modifiche in questione, nella misura in cui tali modifiche 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 98<sup>a</sup> sessione del Comitato della sicurezza marittima dell'IMO è di acconsentire all'adozione delle modifiche seguenti:

- a) modifiche 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) modifiche alla regola SOLAS II-2/9.4.1.3 di cui all'allegato 13 del documento MSC 97/22/Add.1 dell'IMO;
- c) modifiche ai codici HSC di cui agli allegati 15 e 16 del documento MSC 97/22/Add.1 dell'IMO;
- d) modifiche 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 da adottare a nome dell'Unione in occasione della 71<sup>a</sup> 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.

#### *Articolo 3*

1. Le posizioni da adottare a nome dell'Unione indicate negli articoli 1 e 2 sono espresse dagli Stati membri che sono membri dell'IMO, i quali agiscono di concerto negli interessi dell'Unione.
2. Modifiche di lieve entità alle posizioni di cui agli articoli 1 e 2 possono essere concordate 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 tali modifiche rientrano nell'ambito di competenza esclusiva dell'Unione.

#### *Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 29 maggio 2017

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*  
C. CARDONA