



Bruxelles, 17.10.2018  
COM(2018) 707 final

2018/0363 (NLE)

Proposta di

### **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta, a nome dell'Unione europea, nel Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna e nella Commissione centrale per la navigazione sul Reno sull'adozione di norme relative a requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna**

## **RELAZIONE**

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

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella riunione del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) dell'8 novembre 2018 e in occasione di una riunione della sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR), in riferimento alla prevista adozione delle norme europee che fissano i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (norma ES-TRIN 2019/1).

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

#### **2.1. La convenzione riveduta per la navigazione sul Reno**

La convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, del 17 ottobre 1868, definisce il quadro giuridico che disciplina l'uso del Reno come via navigabile interna e stabilisce le competenze della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR). La versione della convenzione attualmente in vigore deriva dalla convenzione del 20 novembre 1963, entrata in vigore il 14 aprile 1967.

Attualmente sono parti contraenti della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno quattro Stati membri (Belgio, Francia, Germania e Paesi Bassi) e la Svizzera.

#### **2.2. CCNR e CESNI**

La CCNR è un'organizzazione internazionale che ha il compito di attuare iniziative intese a garantire la libertà di navigazione sul Reno e a promuovere tale navigazione. Le sedute plenarie si tengono due volte l'anno e vi partecipano rappresentanti degli Stati membri della CCNR. La seduta plenaria della CCNR è l'organo decisionale che adotta le risoluzioni della Commissione centrale. Ciascuno Stato dispone di un voto e le decisioni sono adottate all'unanimità. Tali risoluzioni sono giuridicamente vincolanti. L'Unione europea non è membro della CCNR.

Nel 2015 la CCNR ha adottato una risoluzione che istituiva un comitato europeo per l'elaborazione di norme comuni in materia di navigazione interna (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure – CESNI). Tra le sue competenze figura l'adozione di norme tecniche in vari settori, in particolare per quanto riguarda le navi, le tecnologie dell'informazione e gli equipaggi, l'interpretazione uniforme di tali norme e delle procedure corrispondenti nonché le deliberazioni in materia di sicurezza della navigazione, protezione dell'ambiente o altri settori della navigazione.

Il CESNI è costituito da esperti che rappresentano gli Stati membri della CCNR e dell'UE, i quali hanno diritto di voto secondo il principio di un voto per Stato. L'Unione europea non è membro del CESNI. Essa può tuttavia partecipare ai lavori del CESNI, insieme alle organizzazioni internazionali che si occupano dei settori interessati dal CESNI, senza diritto di voto.

#### **2.3. L'atto previsto del CESNI e della CCNR**

Alla riunione del CESNI dell'8 novembre 2018 è prevista l'adozione di norme che stabiliscono i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (norma ES-TRIN 2019).

La prima versione della norma ES-TRIN (ES-TRIN 2015) è stata messa a punto dal CESNI alla riunione del 28 settembre 2015. Essa è stata formalmente adottata dal CESNI alla

sessione plenaria del 26 novembre 2015. La prima modifica, la norma ES-TRIN 2017, è stata adottata dal CESNI alla sua riunione plenaria del 6 luglio 2017.

L'ES-TRIN è aggiornata periodicamente tenendo conto dei lavori dei gruppi di lavoro del CESNI.

L'aggiornamento periodico dell'ES-TRIN è necessario al fine di:

- mantenere l'elevato livello di sicurezza della navigazione interna;
- seguire l'evoluzione tecnica (ad es. sistemi antincendio, apparecchi di navigazione);
- garantire la compatibilità con il quadro giuridico dell'UE.

Nel corso del 2017 e del 2018 gli esperti del CESNI hanno preparato la norma modificata ES-TRIN 2019/1.

Essa incorpora varie modifiche, in particolare per quanto riguarda i seguenti settori:

- defibrillatori automatici esterni;
- sistemi antincendio — K2CO3;
- disposizioni speciali per sistemi di propulsione elettrici (capitolo 11);
- disposizioni transitorie per quanto riguarda:
  - livello massimo di rumore;
  - motori;
  - materiale e impianti elettrici;
  - lance;
  - percorsi di sfuggita nelle navi passeggeri;
  - sistema di propulsione delle navi passeggeri; e
  - apparecchiatura di sicurezza a poppa della paratia del gavone di poppa.

Nella riunione del 10 aprile 2018 il CESNI ha deciso di programmare l'adozione della norma ES-TRIN 2019 per la riunione dell'8 novembre 2018. Prima della suddetta riunione dell'8 novembre 2018 si prevede che al progetto di norma vengano apportate unicamente modifiche di carattere formale e di entità lieve. La norma ES-TRIN 2019/1 sarà pubblicata mediante un sito web dedicato (cesni.eu). Tutti gli Stati membri dell'UE hanno accesso (protetto) al suddetto progetto di norme.

La norma ES-TRIN 2019/1 sarà inserita nella normativa UE conformemente alla direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE<sup>1</sup>.

Le norme tecniche adottate dal CESNI sono inserite nell'allegato II della direttiva (UE) 2016/1629 e devono essere aggiornate mediante atti delegati.

Per garantire la coerenza dei due regimi giuridici esistenti in materia di requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (Reno e UE) è necessario prevedere le stesse norme. A decorrere dal 1° gennaio 2020 il diritto dell'UE e il regolamento CCNR faranno riferimento all'ES-TRIN 2019/1.

---

<sup>1</sup> Direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 118).

### **3. POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ADOTTATA A NOME DELL'UNIONE**

La decisione che definisce la posizione dell'Unione è necessaria per garantire che gli interessi dell'UE siano opportunamente presi in considerazione nel momento in cui si adottano decisioni riguardanti l'istituzione di norme per le navi adibite alla navigazione interna.

L'aggiornamento della norma tecnica ES-TRIN è stato oggetto di una preparazione intensiva da parte degli esperti del CESNI. Al riguardo è stata consultata una vasta gamma di esperti del settore pubblico e privato. Durante l'elaborazione della norma si sono svolte le seguenti riunioni tecniche a livello del CESNI:

- riunioni di lavoro (21-22.2.2017; 28-29.6.2017; 27-28.9.2017; 28-30.11.2017; 20-22.2.2018) e
- riunione del Comitato (10.4.2018).

Tali riunioni hanno consentito di pervenire a un accordo a livello di esperti sui requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna.

### **4. BASE GIURIDICA**

#### **4.1. Base giuridica procedurale**

##### *4.1.1. Principi*

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo."*

L'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo<sup>2</sup>.

Rientrano nel concetto di *"atti che hanno effetti giuridici"* gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che *"sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"*<sup>3</sup>.

##### *4.1.2. Applicazione al caso di specie*

Per quanto riguarda l'applicabilità dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE, la procedura ivi prevista deve essere rispettata se sono soddisfatte le condizioni in esso stabilite. Tali condizioni sono le seguenti: a) il settore pertinente rientra nella competenza dell'Unione, b) la posizione dell'Unione è espressa in un organo istituito da un accordo internazionale, se tale organo deve adottare c) atti che hanno effetti giuridici. La giurisprudenza ha chiarito che la partecipazione dell'Unione, in qualità di membro, all'organo pertinente non costituisce una condizione indispensabile per l'applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

In questo caso è evidente che i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna non solo rientrano nella competenza dell'Unione, ma anche e soprattutto che l'UE ha esercitato la propria competenza in virtù della direttiva (UE) 2016/1629 e che il settore dei

<sup>2</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

<sup>3</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61 - 64.

requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna è disciplinato, per la maggior parte, da norme comuni dell'Unione.

Il CESNI e la CCNR soddisfano il secondo criterio in quanto sono organismi istituiti a norma di un accordo internazionale.

Sebbene le norme adottate dal CESNI non siano di per sé vincolanti, è chiaro che esse lo diventeranno per i membri della CCNR una volta che la CCNR modificherà il proprio quadro legislativo (regolamenti di ispezione delle navi sul Reno) in modo da fare riferimento alla norma adottata dal CESNI, rendendola obbligatoria nel quadro dell'applicazione della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. Il carattere vincolante di tale regolamento per i membri della CCNR è stabilito nella convenzione di Mannheim del 17 ottobre 1868<sup>4</sup>.

Dalla giurisprudenza della CGUE risulta altresì che un atto non vincolante di un'organizzazione internazionale può essere considerato un "atto che ha effetti giuridici" ai fini dell'applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE qualora tale atto sia in grado di incidere in maniera determinante sul contenuto della legislazione dell'UE. Come spiegato in precedenza, per eventuali modifiche alla direttiva (UE) 2016/1629 deve essere preso in considerazione il quadro giuridico applicabile a norma della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno.

Le norme tecniche adottate dal CESNI sono inserite nell'allegato II della direttiva (UE) 2016/1629 e devono essere aggiornate mediante atti delegati.

Il Consiglio deve pertanto adottare una decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE che stabilisca la posizione da adottare a nome dell'Unione in seno al CESNI, ai fini dell'adozione di norme sui requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna.

La base giuridica procedurale delle decisioni proposte è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

## **4.2. Base giuridica sostanziale**

### *4.2.1. Principi*

La base giuridica sostanziale di una decisione di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto in merito al quale dovrà essere adottata una 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, del 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 di specie*

L'obiettivo principale e il contenuto degli atti previsti riguardano la politica comune dei trasporti.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 91, paragrafo 1.

## **4.3. Conclusione**

La base giuridica della decisione proposta dovrebbe essere l'articolo 91, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

---

<sup>4</sup> Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, del 17 ottobre 1868, modificata il 20 novembre 1963.

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta, a nome dell'Unione europea, nel Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna e nella Commissione centrale per la navigazione sul Reno sull'adozione di norme relative a requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1, 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 della navigazione interna dovrebbe mirare a garantire l'uniformità nell'elaborazione di requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna da applicare nell'Unione.
- (2) Il Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) è stato istituito il 3 giugno 2015 nell'ambito della CCNR al fine di elaborare norme tecniche per la navigazione interna in vari settori, in particolare per quanto riguarda le navi, le tecnologie dell'informazione e l'equipaggio.
- (3) Affinché i trasporti sulle vie navigabili interne siano efficienti, è importante che i requisiti tecnici per le navi siano compatibili e quanto più possibile armonizzati in regimi giuridici diversi in Europa. In particolare, gli Stati membri che sono anche membri della CCNR dovrebbero essere autorizzati a sostenere le decisioni che armonizzano le norme della CCNR con quelle applicate nell'Unione.
- (4) Alla riunione del CESNI dell'8 novembre 2018 è prevista l'adozione della norma europea che fissa i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna ("norma ES-TRIN") 2019/1.
- (5) La norma ES-TRIN 2019/1 stabilisce i requisiti tecnici uniformi necessari a garantire la sicurezza delle navi adibite alla navigazione interna. Essa include disposizioni concernenti la costruzione, l'allestimento e l'equipaggiamento delle navi adibite alla navigazione interna, disposizioni particolari riguardanti categorie di navi specifiche, come le navi da passeggeri, i convogli spinti e le navi portacontainer, disposizioni riguardanti le attrezzature per il sistema di identificazione automatica, disposizioni in materia di identificazione delle navi, un modello di certificati e registri, disposizioni transitorie nonché istruzioni per l'applicazione della norma tecnica.
- (6) La direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>5</sup> si riferisce direttamente, nell'allegato II, ai requisiti tecnici applicabili alle unità navali

---

<sup>5</sup> Direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 118).

identificandoli come quelli della norma ES-TRIN 2017/1<sup>6</sup>. Alla Commissione è conferito il potere di aggiornare tale riferimento nell'allegato II indicando la versione più recente della norma ES-TRIN e di fissare la data della sua applicazione.

- (7) Pertanto, la norma ES-TRIN 2019/1 influenzerà la direttiva (UE) 2016/1629.
- (8) L'Unione non è membro della CCNR né del CESNI. È pertanto necessario che il Consiglio autorizzi gli Stati membri a esprimere nell'ambito di tali organismi la posizione dell'Unione per quanto concerne l'adozione della norma ES-TRIN 2019/1,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1. La posizione da assumere a nome dell'Unione europea alla riunione del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) dell'8 novembre 2018 è di acconsentire all'adozione della norma europea che fissa i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna ("norma ES-TRIN") 2019/1.
2. La posizione da assumere a nome dell'Unione alla riunione della sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR), qualora si stabiliscano i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, è di sostenere tutte le proposte che allineano i requisiti tecnici a quelli della norma ES-TRIN 2019/1.

#### *Articolo 2*

1. Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del CESNI esprimono congiuntamente la posizione di cui all'articolo 1, paragrafo 1.
2. Gli Stati membri dell'Unione che sono membri della CCNR esprimono congiuntamente la posizione di cui all'articolo 1, paragrafo 2.

#### *Articolo 3*

Modifiche tecniche marginali alle posizioni di cui all'articolo 1 possono essere concordate senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

#### *Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

<sup>6</sup> Modificata dalla direttiva delegata (UE) 2018/970 della Commissione, del 18 aprile 2018, che modifica gli allegati II, III e V della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (GU L 174 del 10.7.2018, pag. 15).