

Bruxelles, 23.5.2017
COM(2017) 273 final

2017/0110 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nel Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) e nella sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) sull'adozione di norme relative ai requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e sulla modifica delle disposizioni transitorie riguardanti tali navi

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda l'adozione di una decisione del Consiglio a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) per quanto riguarda la definizione della posizione che l'Unione adotterà alla riunione del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) del 6 luglio 2017, in relazione a una norma europea che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e alla sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) del 31 maggio 2017 concernente l'adozione di modifiche alle disposizioni transitorie relative a tali navi.

La decisione — definizione della posizione dell'Unione — è adottata per garantire che gli interessi dell'UE siano adeguatamente presi in considerazione nelle istanze internazionali in sede di adozione di regolamenti relativi alla fissazione di norme tecniche per le navi della navigazione interna. Le suddette norme sono integrate nel diritto dell'UE in particolare nel quadro della 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, contenente un riferimento diretto a dette norme.

1.1. Il CESNI e la CCNR

La CCNR è un'organizzazione internazionale con competenze normative in materia di trasporti tramite navigazione interna sul Reno. Ne fanno parte quattro Stati membri (Belgio, Francia, Germania e Paesi Bassi) e la Svizzera.

Nel 2015 la CCNR ha approvato la creazione e il funzionamento del CESNI, il cui mandato comprende 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 che hanno diritto di voto secondo il principio di un voto per Stato.

L'UE non è parte della CCNR né del CESNI, può tuttavia partecipare ai lavori del CESNI, insieme alle organizzazioni internazionali che si occupano dei settori interessati dal CESNI, senza diritto di voto.

Il CESNI adotta norme all'unanimità dei voti della CCNR e degli Stati membri dell'UE presenti. In mancanza di consenso in merito alla decisione di iscrivere all'ordine del giorno l'adozione di norme, il CESNI decide a maggioranza dei due terzi dei voti dei membri presenti alla riunione. In una fase successiva il CESNI adotta norme all'unanimità dei voti della CCNR e degli Stati membri dell'UE presenti. Una volta adottate, le norme ricevono un numero di riferimento unico e sono pubblicate.

La CCNR ha acquisito una notevole esperienza nella definizione dei requisiti tecnici per le navi della navigazione interna. Istituito nell'ambito della CCNR e con la partecipazione di tutti gli Stati membri dell'UE, il CESNI possiede pertanto la competenza e la rappresentatività geografica necessarie ai fini dell'elaborazione di norme comuni per l'intera rete delle vie navigabili interne nell'Unione europea.

1.2. La norma europea che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna

Per garantire la coerenza dei due regimi giuridici esistenti in materia di requisiti tecnici per le navi della navigazione interna (Reno e UE) è necessario prevedere le stesse norme. Il diritto dell'UE e la regolamentazione della CCNR faranno riferimento alle norme del regolamento ES-TRIN 2017/01 del CESNI a partire dal 7 ottobre 2018 (termine per il recepimento della direttiva 2016/1629 e data di applicabilità dell'ES-TRIN 2017/01).

Il diritto dell'UE e il regime di regolamentazione della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) per le navi della navigazione interna saranno pienamente allineati a partire dall'8 ottobre 2018.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

Per garantire il progressivo adeguamento della flotta esistente ai nuovi requisiti tecnici, i regolamenti di ispezione delle navi sul Reno (RVIR) contemplano disposizioni transitorie. Il periodo transitorio può avere ampie variazioni (da alcuni anni a molti decenni).

Nell'ambito della cosiddetta moratoria del 12 giugno 2014 la CCNR ha esteso di tre anni, fino al 30 novembre 2017, il periodo per le seguenti otto disposizioni transitorie:

- installazione e misurazione del tubo di sfogo e dei relativi collegamenti sui serbatoi di carburante
- livello sonoro massimo per le navi in stazionamento, livello massimo ammissibile di pressione acustica nelle sale macchine, livello della pressione acustica prodotta dalla nave al posto di pilotaggio, rumori e vibrazioni negli spazi abitabili
- applicazione della norma europea ai gommoni
- targhetta del costruttore, dispositivi di sicurezza, documentazione di bordo per gru
- percorsi di sfuggita nelle navi passeggeri non attraverso le cucine
- requisiti del sistema di propulsione delle navi passeggeri
- requisiti del sistema di allarme per allertare il personale di comando e l'equipaggio delle navi passeggeri
- requisiti per gli impianti elettrici.

L'intenzione della CCNR era di utilizzare questo periodo di tre anni per trovare soluzioni permanenti che concedano agli operatori un periodo di tempo sufficiente per la loro adozione.

Si noti che la scadenza delle disposizioni transitorie vigenti nel quadro dei RVIR sarà il 30 novembre 2017, undici mesi prima del 7 ottobre 2018 (applicabilità di ES-TRIN sia nel quadro della CCNR che della direttiva 2016/1629).

Tali disposizioni transitorie sono comprese anche nella norma ES-TRIN 2015/1, alla quale si riferisce la direttiva (UE) 2016/1629. La nuova norma ES-TRIN 2017/1 prevede di integrare disposizioni relative, se del caso, a tutte le disposizioni transitorie che sono oggetto della moratoria. Per due di tali disposizioni transitorie la norma ES-TRIN 2017/1 contempla soluzioni permanenti (installazione e misurazione del tubo di sfogo e dei relativi collegamenti sui serbatoi di carburante e targhetta del costruttore, dispositivi di sicurezza, documentazione di bordo per gru) e per le altre sei la norma ES-TRIN 2017/1 prevede un'ulteriore proroga dell'applicabilità delle disposizioni transitorie (fino all'ES-TRIN 2019).

Al fine di colmare il divario esistente tra la fine della scadenza della moratoria e la data di applicazione della norma ES-TRIN 2017/1, è necessario estendere in parte la moratoria di cui

ai RVIR almeno fino al 6 ottobre 2017 (data in cui inizierà l'applicazione della norma ES-TRIN 2017/1).

La CCNR intende proporre una modifica dei RVIR per le disposizioni transitorie che scadono il 30 novembre 2017.

Gli Stati membri della CCNR, compresi quattro Stati membri dell'UE, saranno invitati ad approvare nel maggio 2017, in occasione della prossima sessione plenaria della CCNR, la proroga di tali disposizioni transitorie.

ES-TRIN

La prima versione della norma ES-TRIN (ES-TRIN 2015) è stata messa a punto dal CESNI durante la riunione del 28 settembre 2015. Essa è stata formalmente adottata dal CESNI alla sessione plenaria del 26 novembre 2015.

La decisione (UE) 2015/2176 del Consiglio¹ ha definito la posizione che ha dovuto essere adottata, a nome dell'Unione europea, in sede di Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) e nella sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) sull'adozione della norma ES-TRIN 2015.

Detta norma fissa i requisiti tecnici uniformi necessari a garantire la sicurezza delle navi della navigazione interna. Essa include disposizioni concernenti la costruzione, l'allestimento e l'equipaggiamento delle navi della navigazione interna, disposizioni speciali riguardanti categorie di navi specifiche, come le navi da passeggeri, i convogli spinti e le navi portacontainer, disposizioni in materia di identificazione delle navi, modelli di certificati e registri, disposizioni transitorie nonché istruzioni per l'applicazione della norma tecnica.

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. timoneria, apparecchi di navigazione)
- garantire la compatibilità con il quadro giuridico dell'UE (ad es. regolamento sulle macchine mobili non stradali).

Nel corso del 2016, gli esperti del CESNI hanno elaborato la norma ES-TRIN 2017/1.

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

- innalzamento della timoneria
- aggiornamento del riferimento a diverse norme internazionali
- emissioni di inquinanti gassosi e particolato inquinante dei motori
- materiale e impianti elettrici
- sistema antincendio
- targhetta del costruttore per gru
- aggiornamento delle disposizioni relative agli apparecchi di navigazione e di informazione
- correzioni delle disposizioni transitorie relative ad apparecchiature omologate.

¹ GU L 307 del 25.11.2015, pag. 25.

Alla riunione del 23 marzo 2017 il CESNI ha deciso all'unanimità di programmare, per la riunione del 6 luglio 2017, l'adozione della versione aggiornata della norma ES-TRIN (ES-TRIN 2017/1). Prima della suddetta riunione di luglio si prevede che al progetto di norma ES-TRIN vengano apportate unicamente modifiche di carattere formale e di entità lieve. La norma sarà pubblicata mediante un sito web dedicato (cesni.eu).

2. NORMATIVA UE PERTINENTE E COMPETENZA DELL'UE

La direttiva 2006/87/CE garantisce che i certificati dell'Unione per la navigazione interna siano rilasciati alle imbarcazioni conformi ai requisiti tecnici per le navi della navigazione interna di cui all'allegato II di tale direttiva, per i quali è stata stabilita l'equivalenza rispetto ai requisiti tecnici previsti in applicazione della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno.

I certificati rilasciati a norma dell'articolo 22 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno e i certificati dell'Unione per la navigazione interna sono considerati equivalenti dal punto di vista dei requisiti tecnici per le navi, in particolare poiché i requisiti tecnici nell'ambito del quadro giuridico dell'UE si fondano principalmente sui requisiti tecnici dei regolamenti di ispezione delle navi sul Reno.

L'articolo 20 della direttiva 2006/87/CE dispone inoltre che le eventuali modifiche dell'allegato II, basate sul progresso tecnico o sugli sviluppi registrati in questo settore grazie all'attività svolta da organizzazioni internazionali, in particolare la CCNR, devono garantire che i certificati rilasciati conformemente ai rispettivi quadri normativi continuino a essere equivalenti al fine di garantire un livello di sicurezza equivalente.

Qualsiasi sviluppo derivante dalle modifiche dei requisiti tecnici nell'ambito della CCNR, quindi anche delle disposizioni transitorie ivi contenute, può pertanto incidere sulla direttiva 2006/87/CE.

Inoltre, il 16 settembre 2016, è stata pubblicata la direttiva (UE) 2016/1629.

Gli Stati membri destinatari della direttiva sono tenuti ad adottare tutte le misure necessarie per conformarsi entro il 7 ottobre 2018.

L'allegato II della direttiva contiene i requisiti tecnici applicabili alle imbarcazioni. Tale allegato fa riferimento alla norma ES-TRIN 2015/1. L'articolo 31, paragrafo 1, della direttiva stabilisce inoltre che la Commissione adotta atti delegati (...) per adeguare l'allegato II al fine di aggiornare tempestivamente il riferimento alla versione più recente della norma ES-TRIN e stabilire la data della sua applicazione.

Come appena indicato il CESNI, sotto gli auspici della CCNR e aperto a esperti di tutti gli Stati membri, è responsabile dell'elaborazione delle norme tecniche nel settore della navigazione interna alle quali l'Unione dovrebbe fare riferimento.

Il considerando (21) della direttiva 2016/1629 spiega che il CESNI è stato istituito per facilitare l'armonizzazione delle norme tecniche applicate nel settore della navigazione interna in Europa. La direttiva ricorda inoltre che, per garantire un livello elevato di sicurezza ed efficienza nella navigazione interna, mantenere l'equivalenza dei certificati per la navigazione interna e tenere conto del progresso scientifico e tecnologico e di altri sviluppi del settore, è opportuno tenere aggiornato il riferimento alla norma europea applicabile che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna (norma ES-TRIN).

3. ESITI DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

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 (23-24.02.2016; 14-15.06.2016; 30-31.08.2016; 29-30.11.2016; 21-22.02.2017) e
- riunione di Comitato (23.03.2017).

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

4. NECESSITÀ DI UNA DECISIONE A NORMA DELL'ARTICOLO 218, PARAGRAFO 9, DEL TFUE

L'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE recita: "Il Consiglio, su proposta della Commissione (...), adotta una decisione (...) che stabilisce 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."

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 non solo i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna rientrano nella competenza dell'Unione, ma anche e soprattutto che l'UE ha esercitato la propria competenza in virtù della direttiva 2006/87/CE e della direttiva (UE) 2016/1629 e che il settore dei requisiti tecnici per le navi della 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 organi 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 1868².

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 2006/87/CE deve essere preso in

² Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, del 17 ottobre 1868, modificata il 20 novembre 1963.

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 primo luogo in seno al CESNI, ai fini dell'adozione di norme sui requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, e in secondo luogo in seno alla CCNR per la modifica dei regolamenti di ispezione delle navi sul Reno per quanto riguarda le disposizioni transitorie.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nel Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) e nella sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) sull'adozione di norme relative ai requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e sulla modifica delle disposizioni transitorie riguardanti tali navi

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 della navigazione interna da applicare nell'Unione.
- (2) La sessione plenaria della CCNR dovrebbe prorogare le disposizioni transitorie fino al 6 ottobre 2018 nel corso della riunione del 31 maggio 2017.
- (3) Il Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) è stato istituito il 3 giugno 2015 nell'ambito della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (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 gli equipaggi.
- (4) Il CESNI dovrebbe adottare, durante la riunione del 6 luglio 2017, una norma relativa ai requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.
- (5) Otto specifici requisiti tecnici di cui ai regolamenti di ispezione delle navi sul Reno (RVIR) nel quadro della CCNR beneficiano attualmente di disposizioni transitorie dei regolamenti di ispezione delle navi sul Reno. L'applicazione delle disposizioni transitorie dei RVIR è stata prorogata a seguito di una moratoria. La proroga scade il 30 novembre 2017. La direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio garantisce che i certificati dell'Unione per la navigazione interna siano rilasciati alle imbarcazioni conformi ai requisiti tecnici per le navi della navigazione interna di cui all'allegato II di tale direttiva per i quali è stata stabilita l'equivalenza rispetto ai requisiti tecnici previsti in applicazione della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. Inoltre queste disposizioni transitorie fanno parte della norma ES-TRIN 2015/1, che si applica in conformità all'allegato II della direttiva (UE) 2016/1629.
- (6) Per assicurare la continuità tra le norme esistenti e i requisiti contenuti nella norma ES-TRIN 2017/1, si propone di prorogare l'applicazione delle disposizioni transitorie dei RVIR incluse nella moratoria fino al 6 ottobre 2018.

- (7) La norma che deve essere adottata dal CESNI stabilisce i requisiti tecnici uniformi necessari a garantire la sicurezza delle navi della navigazione interna. Essa include disposizioni concernenti la costruzione, l'allestimento e l'equipaggiamento delle navi della navigazione interna, disposizioni speciali 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, modelli di certificati e registri, disposizioni transitorie nonché istruzioni per l'applicazione della norma tecnica.
- (8) La direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio³, che abrogherà la direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ con effetto a decorrere dal 7 ottobre 2018, si riferisce direttamente, nell'allegato II, ai requisiti tecnici per le imbarcazioni identificandoli come quelli della norma ES-TRIN 2015/1. 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.
- (9) Pertanto, la norma relativa ai requisiti tecnici per le navi della navigazione interna da adottare a livello del CESNI influenzerà la direttiva (UE) 2016/1629.
- (10) L'Unione non è membro della CCNR né del CESNI. È pertanto necessario che il Consiglio autorizzi gli Stati membri a esprimere la posizione dell'Unione per quanto concerne l'adozione della norma relativa ai requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e le disposizioni transitorie relative a tali navi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea nella sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) del 31 maggio 2017 è di acconsentire a prorogare la moratoria di disposizioni transitorie per i seguenti otto requisiti tecnici almeno fino al 6 ottobre 2018:
- a) installazione e misurazione del tubo di sfogo e dei relativi collegamenti sui serbatoi di carburante;
 - b) livello sonoro massimo per le navi in stazionamento, livello massimo ammissibile di pressione acustica nelle sale macchine, livello della pressione acustica prodotta dalla nave al posto di pilotaggio, rumori e vibrazioni negli spazi abitabili;
 - c) applicazione della norma europea ai gommoni;
 - d) targhetta del costruttore, dispositivi di sicurezza, documentazione di bordo per gru;
 - e) percorsi di sfuggita nelle navi passeggeri non attraverso le cucine;
 - f) requisiti del sistema di propulsione delle navi passeggeri;

³ 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).

⁴ Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE del Consiglio (GU L 389 del 30.12.2006, pag. 1).

- g) requisiti del sistema di allarme per allertare il personale di comando e l'equipaggio delle navi passeggeri;
 - h) requisiti per gli impianti elettrici.
2. La posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea alla riunione del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) del 6 luglio 2017 è di acconsentire all'adozione della norma europea che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna ("norma ES-TRIN") 2017/1.

Articolo 2

- 1. La posizione dell'Unione indicata all'articolo 1, paragrafo 1, è espressa dagli Stati membri che agiscono di concerto nell'interesse dell'Unione.
- 2. La posizione dell'Unione indicata all'articolo 1, paragrafo 2, è espressa dagli Stati membri che sono membri della CCNR che agiscono di concerto nell'interesse dell'Unione.

Articolo 3

Modifiche 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