



Bruxelles, 3.7.2019
COM(2019) 307 final

2019/0145 (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 modelli nel settore delle qualifiche professionali nella navigazione interna

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in occasione della prossima riunione del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI), che si terrà il 15 ottobre 2019, e della futura sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) in riferimento all'adozione di norme che stabiliscono modelli relativi alle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna.

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 responsabilità della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR). La versione della convenzione attualmente applicabile è la 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 dell'UE (Belgio, Francia, Germania e Paesi Bassi) e la Svizzera. L'Unione non è parte contraente di tale convenzione.

2.2. CCNR e CESNI

La CCNR è un'organizzazione internazionale che realizza iniziative allo scopo di garantire la libertà di navigazione sul Reno e di promuovere tale navigazione. Le riunioni plenarie, alle quali partecipano rappresentanti degli Stati membri della CCNR, si tengono due volte l'anno. La riunione plenaria costituisce l'organo decisionale della CCNR, nell'ambito del quale vengono adottate le sue risoluzioni. Ciascuno Stato membro dispone di un voto e le decisioni sono adottate all'unanimità. Le 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 nel settore della navigazione interna (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure – CESNI). Le attività della CCNR comprendono: i) l'adozione di norme tecniche in vari settori, in particolare per quanto riguarda le navi, le tecnologie dell'informazione e gli equipaggi, ii) l'interpretazione uniforme di tali norme e delle procedure corrispondenti nonché iii) le deliberazioni in materia di sicurezza della navigazione, protezione dell'ambiente o altre questioni relative alla navigazione.

Il CESNI è costituito da esperti che rappresentano gli Stati membri della CCNR e dell'UE. Ogni Stato membro rappresentato nel CESNI dispone di un voto. L'UE non è membro del CESNI, ma può partecipare ai suoi lavori senza avere diritto di voto, insieme alle organizzazioni internazionali che operano nei settori di competenza del CESNI.

2.3. Le norme previste che devono essere adottate dal CESNI e dalla CCNR

In occasione della sua prossima riunione, prevista per il 15 ottobre 2019, il CESNI prevede di adottare norme per i modelli relativi alle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna ("l'atto previsto").

Sono inclusi i seguenti modelli:

- modelli di certificati di qualifica di conduttore di nave, di esperto di gas naturale liquefatto (GNL) e di esperto di navigazione passeggeri (norme cesni (19)_17);
- un modello di libretto di navigazione (cesni (19)_15);
- un modello di giornale di bordo (cesni (19)_14);
- un modello di documento che riunisce i certificati di qualifica e il libretto di navigazione (cesni (19)16);
- un modello di certificato di esame pratico (cesni (19)_13).

In occasione della riunione dell'11 aprile 2019 il CESNI ha deciso all'unanimità di programmare l'adozione di tali norme per la sua prossima riunione, prevista per il 15 ottobre 2019. Fino ad allora si prevede che saranno apportate solo modifiche di minore entità ai progetti di norme, compreso l'eventuale consolidamento dei documenti e dei relativi riferimenti.

A partire dal 17 gennaio 2022 anche il regolamento concernente il personale di navigazione sul Reno si riferirà alle norme CESNI. Tale data corrisponde al termine ultimo per il recepimento della direttiva (UE) 2017/2397: entro tale data il regime di regolamentazione della CCNR per le qualifiche professionali oggetto della presente direttiva deve essere pienamente in linea con le norme CESNI, ai fini del riconoscimento dei certificati del Reno su tutte le vie navigabili interne dell'UE.

3. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

La direttiva (UE) 2017/2397¹ stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione delle qualifiche delle persone che partecipano alla conduzione di imbarcazioni che navigano sulle vie navigabili interne dell'Unione, nonché per il riconoscimento di tali qualifiche negli Stati membri. Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione di tali disposizioni, l'articolo 11, paragrafo 3, l'articolo 18, paragrafo 3, e l'articolo 22, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2017/2397 conferiscono alla Commissione competenze di esecuzione riguardo all'adozione di modelli per il rilascio di certificati di qualifica dell'Unione, certificati di esame pratico, libretti di navigazione e giornali di bordo. Le norme CESNI che stabiliscono modelli relativi alle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna devono essere integrate nel diritto dell'UE conformemente alla direttiva (UE) 2017/2397. L'atto previsto può quindi incidere su norme comuni del diritto dell'Unione o modificarne la portata e, pertanto, l'Unione ha una competenza esterna esclusiva a norma dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, del TFUE.

Pertanto è necessario definire la posizione dell'Unione per garantire che gli interessi dell'UE siano adeguatamente presi in considerazione al momento dell'adozione delle norme che stabiliscono modelli relativi alle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna.

Nell'ambito del programma di lavoro del CESNI per il periodo 2016-2018, gli esperti del CESNI (nel gruppo di lavoro del CESNI sulle qualifiche professionali — CESNI/PQ) hanno preparato i progetti di norme per le qualifiche professionali.

Gli esperti del CESNI hanno organizzato le seguenti riunioni tecniche per preparare i modelli:

- le riunioni di esperti del CESNI si sono tenute il 1° febbraio 2018, il 23-24 maggio 2018, il 4 settembre 2018, il 6 novembre 2018 e il 19 febbraio 2019;

¹ Direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio (GU L 345 del 27.12.2017, pag. 53).

- la riunione del comitato CESNI si è tenuta l'11 aprile 2019.

Il gruppo di esperti della Commissione sulle questioni sociali nel settore della navigazione interna è stato informato in merito ai progressi compiuti dal CESNI nelle riunioni del 7 settembre 2017, del 21 settembre 2018 e dell'8 febbraio 2019.

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'accordo².

Il concetto di "*atti che hanno effetti giuridici*" si applica anche agli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Esso si applica anche agli 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*"³.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

La CCNR è un organo istituito da un accordo, ossia la convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. Il CESNI è un organismo creato dalla CCNR.

Gli atti che CESNI e CCNR sono chiamati ad adottare costituiscono un atto avente effetti giuridici. Gli atti previsti saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto unionale, in particolare la direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio.

Ciò in quanto la Commissione deve adottare entro il 17 gennaio 2020 gli atti di esecuzione di cui ai seguenti articoli:

- articolo 11, paragrafo 3, sui modelli di certificati di qualifica dell'Unione e di documenti singoli che riuniscono certificati di qualifica dell'Unione e libretti di navigazione;
- articolo 18, paragrafo 3, sui modelli di certificati relativi agli esami pratici;
- articolo 22, paragrafo 4, sui modelli di libretti di navigazione e giornali di bordo.

Il considerando (40) della direttiva (UE) 2017/2397 spiega che le norme CESNI agevolerebbero l'armonizzazione della legislazione relativa alle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna in Europa. L'articolo 34 della direttiva stabilisce che gli atti

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

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

di esecuzione sopra elencati devono fare riferimento alle norme stabilite dal CESNI a condizione che:

- a) tali norme siano disponibili e aggiornate;
- b) tali norme siano conformi a qualsiasi dei requisiti applicabili di cui agli allegati della direttiva;
- c) modifiche nel processo decisionale del CESNI non pregiudichino gli interessi dell'Unione.

La Commissione deve inserire l'intero testo delle norme negli atti di esecuzione.

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, del TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del 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, 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 concreto

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. Conclusioni

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

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 modelli nel settore delle qualifiche professionali nella 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) La convenzione riveduta per la navigazione sul Reno ("l'accordo") è entrata in vigore il 14 aprile 1967⁴.
- (2) A norma dell'articolo 46 dell'accordo, la Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) può adottare risoluzioni vincolanti per i suoi membri.
- (3) 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 gli equipaggi.
- (4) In occasione della sua prossima riunione, prevista per il 15 ottobre 2019, il CESNI è chiamato ad adottare norme per i modelli relativi alle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna. La CCNR è chiamata inoltre ad adottare una risoluzione che integrerà tali modelli nel regolamento concernente il personale di navigazione sul Reno.
- (5) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel CESNI e nella CCNR, in quanto le norme sui modelli nel settore delle qualifiche professionali incideranno in modo determinante sul contenuto del diritto unionale, in particolare sulla direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵.
- (6) Per agevolare la mobilità e garantire la sicurezza, è importante che i modelli utilizzati dai membri dell'equipaggio per garantire il riconoscimento delle loro qualifiche siano il più possibile armonizzati nel contesto dei diversi regimi giuridici d'Europa. In particolare, gli Stati membri dell'UE 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 Attualmente sono parti contraenti della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno quattro Stati membri (Belgio, Francia, Germania e Paesi Bassi) e la Svizzera. L'Unione europea non è membro della CCNR.

⁵ Direttiva (UE) 2017/2397 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio (GU L 345 del 27.12.2017, pag. 53).

- (7) I modelli elaborati dal CESNI per i certificati di qualifica, il libretto di navigazione, il giornale di bordo, il documento unico che riunisce certificati di qualifica e libretto di navigazione e i certificati di esame pratico costituiscono un'armonizzazione delle norme europee.
- (8) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del CESNI e della CCNR,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in sede di Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) nella sua prossima riunione prevista per il 15 ottobre 2019, in cui saranno prese decisioni in merito alle norme europee relative alle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna di cui all'allegato I della presente decisione, è di acconsentire all'adozione di tali norme.
2. La posizione da adottare a nome dell'Unione nella riunione della sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR), in cui saranno prese decisioni in merito alle norme europee relative alle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna di cui all'allegato I della presente decisione, è di sostenere tutte le proposte che allineano i requisiti del regolamento concernente il personale di navigazione sul Reno ai requisiti delle norme europee relative alle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna.

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

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*