



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 30.9.2020  
COM(2020) 632 final

2020/0283 (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) del 13 ottobre 2020 e nella riunione della sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) del 3 dicembre 2020, in riferimento alla prevista adozione delle norme europee che stabiliscono i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (norma ES-TRIN 2021/1), unitamente alla norma di prova complementare per l' AIS interno 2021/3.0, cui farà riferimento.

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

#### **2.1. CCNR e CESNI**

La Commissione centrale per la navigazione sul Reno (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.

La convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, sottoscritta il 17 ottobre 1868 a Mannheim, definisce il quadro giuridico che disciplina l'uso del Reno come via navigabile interna e stabilisce le competenze della CCNR. La convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868, detta anche "Atto di Mannheim", definisce il quadro giuridico che disciplina l'uso del Reno come via navigabile interna e stabilisce le competenze della CCNR. La versione della convenzione attualmente in vigore deriva da una convenzione, adottata il 20 novembre 1963 ed entrata in vigore il 14 aprile 1967, che modifica la convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. 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 la 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.

#### **2.2. Gli atti previsti del CESNI e CCNR**

Nella sua riunione del 13 ottobre 2020, il CESNI sarà chiamato ad adottare una nuova edizione della norma che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN 2021/1).

La prima versione della norma (ES-TRIN 2015/1) è stata messa a punto dal CESNI nella riunione del 28 settembre 2015. Essa è stata formalmente adottata dal CESNI nella sessione plenaria del 26 novembre 2015. Il CESNI ha adottato le seguenti modifiche della norma ES-TRIN:

1. ES-TRIN 2017/1 del 6 luglio 2017;
2. ES-TRIN 2019/1 dell'8 novembre 2018.

La norma ES-TRIN è aggiornata periodicamente tenendo conto delle attività dei gruppi di lavoro del CESNI.

Il suo aggiornamento periodico 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 2019 e del 2020 gli esperti del CESNI hanno preparato la nuova edizione della norma ES-TRIN 2021/1.

La norma ES-TRIN 2021/1 incorpora varie modifiche, in particolare per quanto riguarda i seguenti settori:

- distanza di sicurezza, bordo libero e scale di immersione (capo 4);
- riduzione delle due soglie di livello sonoro per la nave in navigazione e per la nave in stazionamento (articolo 8.10);
- estintori portatili (articolo 13.03, paragrafi da 2 a 4);
- accumulatori agli ioni di litio (articolo 10.11);
- fornitura e uso di apparecchi di protezione auricolare individuali (articolo 14.09, paragrafo 3);
- porte degli alloggi (articolo 15.02, paragrafo 11);
- locale servizi elettrici nelle navi passeggeri (articolo 19.07);
- equipaggiamenti per imbarcazioni da diporto (articolo 26.01, paragrafo 1, lettera h);
- Disposizioni transitorie in materia di:
  - impianti antincendio fissi;
  - sistemi di propulsione delle navi passeggeri;
  - norme europee e internazionali per le navi che operano esclusivamente sulle vie navigabili al di fuori del Reno;
- rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) (allegato 8, punto 2.8);
- chiarimenti in merito alla validità del certificato dell'Unione sul Reno (ESI-I-1);
- riconoscimento di un'ancora speciale a massa ridotta (ESI-II-9);
- aggiornamento dei riferimenti incrociati alle norme europee e internazionali;
- numerose correzioni redazionali nelle varie versioni linguistiche.

La norma ES-TRIN 2021/1 sarà aggiornata insieme alla norma di prova complementare per l' AIS interno 2021/3.0 e vi farà riferimento. La norma di prova per l' AIS interno 2021/3.0 è stata elaborata dagli esperti del CESNI nel corso del 2019 e del 2020. Tale norma definisce i requisiti operativi e prestazionali, i metodi di prova e i risultati richiesti per le apparecchiature di bordo dell' AIS interno. La norma di prova per l' AIS interno 2021/3.0 riveduta riflette gli

sviluppi tecnici e il nuovo quadro normativo (regolamento di esecuzione (UE) 2019/838 della Commissione, del 20 febbraio 2019<sup>1</sup>, raccomandazione ITU-R M.1371-5<sup>2</sup> e edizione 2018 della norma internazionale IEC 61993-2<sup>3</sup>).

Nella sua riunione del 30 aprile 2020, il CESNI ha deciso di pianificare l'adozione della norma ES-TRIN 2021/1 e della norma di prova complementare per l' AIS interno 2021/3.0 per la riunione del 13 ottobre 2020. Prima della suddetta riunione del 13 ottobre 2020 si prevede che al progetto di norma vengano apportate unicamente modifiche di carattere formale e di entità lieve. La norma ES-TRIN 2021/1 sarà pubblicata tramite un sito web dedicato (cesni.eu). Tutti gli Stati membri dell'UE hanno accesso (protetto) ai suddetti progetti di norme.

A norma 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<sup>4</sup>, la norma ES-TRIN 2021/1 sarà integrata nel diritto dell'UE.

I riferimenti alle norme adottate dal CESNI figurano nell'allegato II della direttiva (UE) 2016/1629. Conformemente all'articolo 31, paragrafo 1, di detta direttiva, alla Commissione è conferito il potere di adottare 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.

La CCNR adotterà una risoluzione che modifica i regolamenti CCNR al fine di includere un riferimento alla norma ES-TRIN 2021/1 e alla norma di prova complementare per l' AIS interno 2021/3.0

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 gli stessi standard. A decorrere dal 1° gennaio 2022 il diritto dell'UE e i regolamenti CCNR faranno riferimento alla norma ES-TRIN 2021/1.

### **3. POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA 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.

---

<sup>1</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/838 della Commissione, del 20 febbraio 2019, relativo alle specifiche tecniche per i sistemi di localizzazione e monitoraggio dei natanti e che abroga il regolamento (CE) n. 415/2007 (GU L 138 del 24.5.2019, pag. 31).

<sup>2</sup> Raccomandazione ITU-R M.1371-5, *Technical characteristics for a universal shipborne automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile band* (Caratteristiche tecniche di un sistema universale di bordo per l'identificazione automatica mediante accesso multiplo a divisione di tempo (TDMA) operanti nella banda mobile marittima VHF).

<sup>3</sup> Norma internazionale IEC 61993-2: 2018 *Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems - Automatic identification systems (AIS) - Part 2: Class A shipborne equipment of the automatic identification system (AIS) - Operational and performance requirements, methods of test and required test results* (Apparecchiature e sistemi di navigazione marittima e di radiocomunicazione - Sistemi di identificazione automatica (AIS) - Parte 2: Apparecchiature di bordo di classe A del sistema di identificazione automatica (AIS) - Requisiti operativi e prestazionali, metodi di prova e risultati richiesti).

<sup>4</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).

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 (27-28.6.2018; 26-27.9.2018; 20-21.11.2018; 5-6.3.2019; 25-27.6.2019; 24-25.9.2019; 19-20.11.2019; 25-26.2.2020) e
- riunione del Comitato (30.4.2020).

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

La posizione dell'Unione qui proposta è di adottare la norma ES-TRIN 2021/1 in quanto mantiene il massimo livello di sicurezza della navigazione interna, segue l'evoluzione tecnica in questo settore e garantisce la compatibilità dei requisiti per le navi in Europa.

## **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, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo<sup>5</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>6</sup>.

#### *4.1.2. Applicazione al caso concreto*

Il CESNI e la CCNR sono organismi istituiti a norma di un accordo internazionale.

Sebbene non siano di per sé vincolanti, le norme adottate dal CESNI lo diventeranno per i membri della CCNR una volta che la CCNR avrà modificato 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>7</sup>.

La norma ES-TRIN 2021/1 e la norma di prova complementare per l' AIS interno 2021/3.0 sono inoltre atti che hanno effetti giuridici ai fini dell'applicazione dell'articolo 218, paragrafo

---

<sup>5</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

<sup>6</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

<sup>7</sup> Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, del 17 ottobre 1868, modificata il 20 novembre 1963.

9, TFUE poiché sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto unionale. In effetti, per eventuali modifiche da apportare 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 figurano nell'allegato II della direttiva (UE) 2016/1629 e devono essere aggiornate mediante atti delegati.

Conformemente all'articolo 22 della convenzione di Mannheim, la CCNR ha il potere di stabilire requisiti tecnici vincolanti per le navi adibite alla navigazione interna.

La risoluzione che sarà adottata dalla CCNR e che modificherà i regolamenti della CCNR per includervi un riferimento alla norma ES-TRIN 2021/1 e alla norma di prova complementare per l' AIS interno 2021/3.0 sarà un atto giuridicamente vincolante per le parti della CCNR.

È pertanto necessario stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in seno al CESNI e alla CCNR, ai fini dell'adozione di norme sui requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

## **4.2. Base giuridica sostanziale**

### *4.2.1. Principi*

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, 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, 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, TFUE.

## **4.3. Conclusioni**

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 91, paragrafo 1, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, 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 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) La convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868, modificata dalla convenzione adottata il 20 novembre 1963 che modifica la convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, è entrata in vigore il 14 aprile 1967.
- (2) A norma dell'articolo 22 della convenzione, la commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) può adottare requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) 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 sostenere le decisioni che armonizzano le norme della CCNR con quelle applicate nell'Unione.
- (6) Alla riunione del CESNI del 13 ottobre 2020 è prevista l'adozione della norma europea che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (norma ES-TRIN) 2021/1 e della norma di prova complementare per l'AIS interno 2021/3.0.
- (7) La norma ES-TRIN 2021/1 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 apparecchiature 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. La norma di prova complementare per l' AIS interno 2021/3.0 definisce i requisiti operativi e prestazionali, i metodi di prova e i risultati richiesti per le apparecchiature di bordo dell' AIS interno.

- (8) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI), poiché la norma ES-TRIN 2021/1 sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto unionale, in particolare sulla direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (9) L'allegato II della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio si riferisce direttamente ai requisiti tecnici applicabili alle unità navali identificandoli come quelli della norma ES-TRIN 2019/1. Alla Commissione è conferito il potere di aggiornare tale riferimento nell'allegato II indicando la versione più recente della norma ES-TRIN e di stabilire la data della sua applicazione. Pertanto, la norma ES-TRIN 2021/1 influenzerà la direttiva (UE) 2016/1629.
- (10) Nella sua riunione del 3 dicembre 2020, la CCNR dovrebbe adottare una risoluzione che modificherà i regolamenti CCNR al fine di includere un riferimento alla norma ES-TRIN 2021/1 e alla norma di prova complementare per l' AIS interno 2021/3.0. È quindi inoltre opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella CCNR.
- (11) L'Unione non è membro della CCNR né del CESNI. La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri di questi organi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1. La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna il 13 ottobre 2020 è di acconsentire all'adozione della norma europea che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (norma ES-TRIN) 2021/1 e della norma di prova complementare per l' AIS interno 2021/3.0.
2. La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 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 2021/1 e della norma di prova complementare per l' AIS interno 2021/3.0.

#### *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*