



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 17 octombrie 2018
(OR. en)

13269/18

**Dosar interinstituțional:
2018/0363(NLE)**

**MAR 146
TRANS 458**

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	17 octombrie 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 707 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară și al Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin în legătură cu adoptarea de standarde privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 707 final.

Anexă: COM(2018) 707 final

Bruxelles, 17.10.2018
COM(2018) 707 final

2018/0363 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

**privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul
Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară și al
Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin în legătură cu adoptarea de standarde
privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul reuniunii Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară (CESNI) din 8 noiembrie 2018 și în cadrul unei reuniuni în sesiune plenară a Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin (CCNR), în legătură cu adoptarea preconizată a standardelor europene de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (standardul ES-TRIN 2019/1).

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția revizuită privind navigația pe Rin

Convenția revizuită privind navigația pe Rin din 17 octombrie 1868 definește cadrul juridic care reglementează utilizarea Rinului drept cale navigabilă interioară și stabilește atribuțiile Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin (CCNR). Versiunea actualmente aplicabilă a convenției a fost rezultatul Convenției din 20 noiembrie 1963, care a intrat în vigoare la 14 aprilie 1967.

Patru state membre (Belgia, Franța, Germania și Țările de Jos) și Elveția sunt, în prezent, părți la Convenția revizuită privind navigația pe Rin.

2.2. CCNR și CESNI

CCNR este o organizație internațională a cărei misiune este de a pune în aplicare inițiative menite să garanteze libertatea de navigație pe Rin și să promoveze navigația pe Rin. Reuniunile plenare se organizează de două ori pe an și reunesc reprezentanți ai statelor membre ale CCNR. Reuniunea plenară este organismul decizional al CCNR, ea oferind cadrul pentru adoptarea rezoluțiilor Comisiei Centrale. Fiecare stat dispune de un vot, iar deciziile sunt luate în unanimitate. Aceste rezoluții sunt obligatorii din punct de vedere juridic. UE nu se numără printre membrii CCNR.

În 2015, CCNR a adoptat o rezoluție privind crearea unui comitet european pentru elaborarea de standarde comune în domeniul navigației interioare (*Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure*, CESNI). Misiunea acestuia include adoptarea de standarde tehnice în diverse domenii, în special în ceea ce privește navele, tehnologia informației și echipajul, interpretarea uniformă a acestor standarde și a procedurilor corespunzătoare, precum și deliberări privind siguranța navigației, protecția mediului sau alte domenii legate de navigație.

CESNI este alcătuit din experți reprezentând statele membre ale CCNR și ale UE care au drepturi de vot bazate pe principiul „un stat, un vot”. UE nu este membră a CESNI. Cu toate acestea, ea poate participa la activitatea CESNI alături de alte organizații internaționale a căror misiune acoperă domeniile vizate de CESNI, fără a avea drept de vot.

2.3. Actul avut în vedere de CESNI și de CCNR

La reuniunea sa din 8 noiembrie 2018, CESNI urmează să adopte standarde de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (standardul ES-TRIN 2019).

Prima versiune a ES-TRIN (ES-TRIN 2015) a fost finalizată de CESNI în cadrul reuniunii sale din 28 septembrie 2015. Aceasta a fost adoptată oficial în cadrul reuniunii plenare a CESNI din 26 noiembrie 2015. Prima modificare a standardului ES-TRIN 2017 a fost adoptată de CESNI în cadrul reuniunii sale plenare din 6 iulie 2017.

ES-TRIN este actualizat periodic, ținându-se cont de activitatea grupurilor de lucru ale CESNI.

Actualizarea periodică a ES-TRIN este necesară în scopul:

- menținerii unui nivel înalt de siguranță în navigația interioară;
- urmării evoluției tehnice (de exemplu în privința sistemelor de stingere a incendiilor, a echipamentelor de navigație);
- asigurării compatibilității cu cadrul juridic al UE.

În cursul anilor 2017 și 2018, experții CESNI au pregătit standardul modificat ES-TRIN 2019/1.

ES-TRIN 2019/1 încorporează diverse modificări care vizează în special următoarele domenii:

- defibrilatoarele automate externe;
- sistemele de stingere a incendiilor - K2CO₃;
- dispoziții speciale pentru sistemele electrice de propulsie (capitolul 11);
- dispoziții tranzitorii pentru:
 - nivelul maxim al zgomotului;
 - motoare;
 - echipamentele și instalațiile electrice;
 - bărcile de serviciu;
 - căile de evacuare pe navele de pasageri;
 - sistemul de propulsie al navelor de pasageri și
 - echipamentele de siguranță din spatele peretelui picului pupa.

În cadrul reuniunii sale din 10 aprilie 2018, CESNI a hotărât să programeze adoptarea standardului ES-TRIN 2019 în cadrul reuniunii din 8 noiembrie 2018. Înaintea acestei reuniuni din 8 noiembrie 2018, se preconizează că proiectul de standard va suferi numai modificări formale și minore. Standardul ES-TRIN 2019/1 va fi publicat pe un site internet dedicat (cesni.eu). Toate statele membre ale UE dispun de un acces (protejat) la proiectele de standarde sus-menționate.

Standardul ES-TRIN 2019/1 va fi încorporat în dreptul UE în conformitate cu Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE¹.

Standardele tehnice adoptate de CESNI sunt incluse în anexa II la Directiva 2016/1629 și trebuie actualizate prin intermediul actelor delegate.

Pentru a se asigura coerența celor două regimuri juridice existente pentru cerințele tehnice aplicabile navelor de navigație interioară (Rin și UE) este necesar să se prevadă standarde identice. Atât în legislația UE, cât și în regulamentul CCNR se va face trimitere la ES-TRIN 2019/1 începând cu 1 ianuarie 2020.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

Decizia de stabilire a poziției Uniunii este necesară pentru a se asigura luarea în considerare în mod corespunzător a intereselor UE cu ocazia adoptării deciziilor de stabilire a standardelor pentru navele de navigație interioară.

Actualizarea standardului tehnic ES-TRIN a făcut obiectul unor pregătiri intense la nivelul experților din cadrul CESNI. În acest sens, a fost consultată o gamă largă de experți, atât din sectorul public, cât și din sectorul privat. În cursul elaborării standardului, la nivelul CESNI au fost organizate următoarele reuniuni tehnice:

- reuniuni de lucru (21-22.2.2017; 28-29.6.2017; 27-28.9.2017; 28-30.11.2017; 20-22.2.2018) și
- reuniunea Comitetului (10.4.2018).

Aceste reuniuni au permis atingerea unui acord la nivel de experți în ceea ce privește cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară.

4. TEMEI JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului”.

¹ Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 118).

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acord².

Noțiunea de „*acte cu efecte juridice*” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”³.

4.1.2. *Aplicarea la cazul în discuție*

În ceea ce privește aplicabilitatea articolului 218 alineatul (9) din TFUE, procedura prevăzută la articolul respectiv trebuie respectată atât timp cât condițiile prevăzute la același articol sunt îndeplinite. Aceste condiții sunt: (a) domeniul în cauză intră în sfera de competență a Uniunii; (b) poziția Uniunii este exprimată în cadrul unui organism instituit printr-un acord internațional, atunci când organismul în cauză este invitat să adopte (c) acte cu efecte juridice. Jurisprudența a stabilit că participarea Uniunii în calitate de membru la organismul în cauză nu reprezintă o condiție prealabilă pentru aplicarea articolului 218 alineatul (9) din TFUE.

Este evident, în acest caz, că cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară nu numai că intră în sfera de competență a Uniunii, dar mai mult, UE și-a exercitat competența prin Directiva (UE) 2016/1629, iar domeniul cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară este reglementat în cea mai mare parte de norme comune ale Uniunii.

Atât CESNI, cât și CCNR îndeplinesc al doilea criteriu, în sensul că ambele sunt organisme înființate în temeiul unui acord internațional.

Deși normele adoptate de CESNI nu sunt obligatorii în sine, este clar că acestea vor deveni obligatorii pentru membrii CCNR de îndată ce aceasta din urmă va aduce modificări propriului cadru legislativ (regulamentele privind inspecția navelor pe Rin) pentru a face trimitere la standardul adoptat de CESNI și pentru a face acest standard obligatoriu în cadrul aplicării Convenției revizuite privind navigația pe Rin. Caracterul obligatoriu al regulamentului menționat pentru membrii CCNR este stabilit prin Convenția de la Mannheim din 17 octombrie 1868⁴.

În plus, din jurisprudența CJUE rezultă, de asemenea, că un act fără caracter obligatoriu al unei organizații internaționale poate fi considerat un „act cu efecte juridice” în scopul aplicării articolului 218 alineatul (9) din TFUE atunci când acest act este de natură să influențeze în mod decisiv conținutul legislației UE. Astfel cum s-a explicat mai sus, în cazul oricăror modificări aduse Directivei (UE) 2016/1629, trebuie avut în vedere cadrul aplicabil în temeiul Convenției revizuite privind navigația pe Rin.

Standardele tehnice adoptate de CESNI sunt incluse în anexa II la Directiva 2016/1629 și trebuie actualizate prin intermediul actelor delegate.

² Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, Cauza C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

³ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

⁴ Convenția revizuită privind navigația pe Rin din 17 octombrie 1868, astfel cum a fost modificată la 20 noiembrie 1963.

Prin urmare, Consiliul trebuie să adopte o decizie în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE prin care să stabilească poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii, în cadrul CESNI pentru adoptarea de standarde privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temeiul juridic material

4.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Obiectivul principal și conținutul actelor avute în vedere se referă la politica comună în domeniul transporturilor.

Prin urmare, temeiul juridic material al propunerii de decizie este articolul 91 alineatul (1).

4.3. Concluzie

Temeiul juridic al propunerii de decizie ar trebui să fie articolul 91 alineatul (1), coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

**privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul
Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară și al
Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin în legătură cu adoptarea de standarde
privind cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1) coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Acțiunile Uniunii în sectorul navigației interioare ar trebui să aibă scopul de a asigura uniformitatea în elaborarea cerințelor tehnice aplicate în Uniune în privința navelor de navigație interioară.
- (2) Comitetul european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară („CESNI”) a fost creat la 3 iunie 2015 în cadrul CCNR, cu scopul de a elabora standarde tehnice pentru căile navigabile interioare în diverse domenii, în special în ceea ce privește navele, tehnologia informației și echipajul.
- (3) Pentru un transport eficient pe căile navigabile interioare, este important ca cerințele tehnice pentru nave să fie compatibile și cât mai armonizate cu puțință în cadrul diferitelor sisteme juridice din Europa. În particular, statele membre care sunt totodată membre ale CCNR ar trebui să fie autorizate să sprijine deciziile de armonizare a normelor CCNR cu normele aplicate în Uniune.
- (4) În cadrul reuniunii sale din 8 noiembrie 2018, CESNI urmează să adopte standardul european de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (denumit în continuare „standardul ES-TRIN”) 2019/1.
- (5) Standardul ES-TRIN 2019/1 stabilește cerințe tehnice uniforme necesare pentru a garanta siguranța navelor de navigație interioară. Acesta include dispoziții privind construcția navelor, echiparea și echipamentele navelor de navigație interioară, dispoziții speciale privind anumite categorii de nave, cum ar fi navele de pasageri, convoaiele împinse și navele portcontainer, dispoziții privind echipamentele sistemului de identificare automată, dispoziții privind identificarea navelor, modele de certificate și un model de registru, dispoziții tranzitorii, precum și instrucțiuni de aplicare a standardului tehnic.

- (6) În anexa II la Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului⁵ se face trimitere directă la faptul că cerințele tehnice pentru ambarcațiuni sunt cele prevăzute în standardul ES-TRIN 2017/1⁶. Comisia este împuternicită să actualizeze această trimitere din anexa II conform celei mai recente versiuni a standardului ES-TRIN și să stabilească data de aplicare a acestuia.
- (7) Prin urmare, standardul ES-TRIN 2019/1 va avea incidență asupra Directivei (UE) 2016/1629.
- (8) Uniunea nu este nici membră a CCNR, nici membră a CESNI. Prin urmare, este necesar ca statele membre să fie autorizate de Consiliu pentru a exprima poziția Uniunii în cadrul organismelor respective în ceea ce privește adoptarea standardului ES-TRIN 2019/1,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

1. Poziția care urmează să fie adoptată, la 8 noiembrie 2018, în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară (CESNI) este de a aproba adoptarea standardului european de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară („standardul ES-TRIN”) 2019/1.
2. Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii la reuniunea în sesiune plenară a Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin (CCNR) în cadrul căreia care se va decide asupra cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară este de a sprijini toate propunerile de aliniere a cerințelor tehnice la cele ale standardului ES-TRIN 2019/1.

Articolul 2

1. Poziția menționată la articolul 1 alineatul (1) este exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale CESNI, acționând împreună.
2. Poziția menționată la articolul 1 alineatul (2) este exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale CCNR, acționând împreună.

Articolul 3

Se poate conveni asupra unor modificări tehnice minore ale pozițiilor menționate la articolul 1 fără a mai fi necesară o nouă decizie a Consiliului.

⁵ Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 118).

⁶ Modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2018/970 a Comisiei din 18 aprilie 2018 de modificare a anexelor II, III și V la Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (JO L 174, 10.7.2018, p. 15).

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu,
Președintele*