



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 3.9.2024
COM(2024) 391 final

2024/0215 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna e in sede di Commissione centrale per la navigazione sul Reno riguardo all'adozione di norme per la navigazione interna

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione del Consiglio sulla posizione da adottare a nome dell'Unione nella riunione del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna ("CESNI") del 17 ottobre 2024 e nella sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno ("CCNR") del 5 dicembre 2024, in riferimento alla prevista adozione delle norme europee che stabiliscono i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN 2025/1) e della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS 2025/1).

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La CCNR e il CESNI

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.

La convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, firmata il 17 ottobre 1868 a Mannheim e modificata il 14 aprile 1967, definisce il quadro giuridico che disciplina l'uso del Reno come via navigabile interna e stabilisce le competenze della CCNR (convenzione di Mannheim). Essa fa seguito al regime del Reno, istituito al Congresso di Vienna nel 1815. Per il processo decisionale, gli Stati membri della CCNR si riuniscono due volte l'anno in riunioni plenarie. Ciascuno Stato dispone di un voto e le decisioni sono adottate all'unanimità. Tali risoluzioni sono giuridicamente vincolanti. L'UE non è membro della CCNR.

Nel 2015 la CCNR ha adottato una risoluzione che ha istituito il CESNI¹, tra le cui competenze figurano l'adozione di norme tecniche per la navigazione interna, in particolare per 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, tutela dell'ambiente o altri settori della navigazione.

Il CESNI è composto da esperti di Stati membri dell'UE e della CCNR, che hanno diritto di voto secondo il principio di un voto per Stato. Ma il CESNI coinvolge nei suoi lavori anche l'UE e istituzioni internazionali, oltre che altri esperti. L'UE può partecipare ai lavori del CESNI senza avere diritto di voto, unitamente ad organizzazioni internazionali che si occupano dei settori di interesse per il CESNI. Al di là di questi diritti di partecipazione, il CESNI può invitare esperti (singoli individui, società di classificazione ecc.). Nella sessione plenaria del CESNI viene messa a punto la versione finale delle norme concordate a livello di esperti.

L'UE e la CCNR hanno prodotto regolamenti relativi ai requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, ovvero la direttiva (UE) 2016/1629² e i regolamenti di ispezione delle navi sul Reno (RVIR), nonché per i servizi d'informazione fluviale (RIS) quali definiti nella direttiva 2005/44/CE³ e nei regolamenti di ispezione delle navi sul Reno. Per quanto riguarda

¹ Risoluzione 2015-I-3, CC/R (15) 1, pag. 1.

² 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 Direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152).

i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, ambedue i regimi giuridici fanno riferimento alle norme del CESNI - Norme europee che stabiliscono i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN).

In termini di RIS, la norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS) sarà integrata nel diritto dell'UE. La proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (adottata dalla Commissione nel gennaio 2024) fa riferimento alla norma ES-RIS come norma applicabile nell'UE. Tale approccio è stato confermato il 18 giugno 2024 dal Consiglio TTE. Il riferimento alla versione più attuale della norma ES-RIS è previsto anche nei pertinenti regolamenti del Reno.

2.2. Gli atti previsti del CESNI e della CCNR

Nella sua riunione del 17 ottobre 2024, il CESNI sarà chiamato ad adottare una nuova edizione delle norme europee che stabiliscono i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN 2025/1) e una nuova edizione della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS 2025/1).

ES-TRIN

La prima versione della norma ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1) è stata messa a punto dal CESNI nel corso della riunione del 28 settembre 2015 ed è stata formalmente adottata nella riunione del comitato CESNI 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;
3. ES-TRIN 2021/1 del 13 ottobre 2020;
4. ES-TRIN 2023/1 del 13 ottobre 2022.

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 2023 e del 2024 gli esperti del CESNI hanno preparato la nuova edizione della norma ES-TRIN, ES-TRIN 2025/1.

La norma ES-TRIN 2025/1 incorpora varie modifiche, in particolare per quanto riguarda i seguenti settori:

- combustibili a basso punto di infiammabilità, in particolare lo stoccaggio e l'uso di metanolo;
- marcatura delle zone pericolose ed etichettatura dei combustibili;
- sistemi di propulsione elettrica;
- accumulatori agli ioni di litio;
- uso di alluminio o plastica fibrorinforzata per la costruzione di navi passeggeri;
- abbandono del protocollo dei parametri del motore;
- riconoscimento dell'esenzione dalle prove sul campo per i motori;

- raccordi per il rifornimento e codici cromatici appropriati;
- apparecchi di navigazione e di informazione, in particolare il dispositivo AIS interno;
- impianti di trattamento delle acque fognarie;
- timonerie elevabili e disposizioni transitorie per le timonerie abbattibili;
- impianti automatici pressurizzati a sprinkler alimentati ad acqua;
- elementi di collegamento fra ancora e catena;
- cabine letto;
- aggiornamento dei riferimenti al regolamento relativo al personale di navigazione sul Reno, alla norma ES-RIS 2025/1 e ad altre norme internazionali.

Nella riunione dell'11 aprile 2024 il CESNI ha deciso di programmare l'adozione della norma ES-TRIN 2025/1 per la riunione del 17 ottobre 2024. Prima della suddetta riunione del 17 ottobre 2024 si prevede che al progetto di norma siano apportate unicamente modifiche di carattere formale e di entità lieve. La norma ES-TRIN 2025/1 sarà pubblicata tramite un apposito sito web (cesni.eu). Tutti gli Stati membri dell'UE hanno accesso (protetto) ai suddetti progetti di norme.

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/CE⁴, la norma ES-TRIN 2025/1 dovrebbe essere 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 direttiva in questione fa attualmente riferimento alla norma ES-TRIN 2023/1. L'articolo 9 del regolamento interno del CESNI consente l'adozione di norme unicamente a seguito dell'adozione di una decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

La CCNR adotterà inoltre una risoluzione che modifica i propri regolamenti del Reno (in particolare, i RVIR). In essa sarà incluso un riferimento alla norma ES-TRIN aggiornata, la versione 2025/1.

A decorrere dal 1° gennaio 2026 il diritto dell'UE e i regolamenti CCNR faranno riferimento alla norma ES-TRIN 2025/1.

ES-RIS

La prima versione della norma ES-RIS (ES-RIS, edizione 2021/1) è stata formalmente adottata nel corso della seduta plenaria del CESNI del 15 aprile 2021. Le norme ES-RIS 2023/1 modificate sono state adottate dal CESNI il 13 ottobre 2022.

Nel corso del 2023 e del 2024 gli esperti del CESNI hanno preparato la nuova edizione della norma ES-RIS, ES-RIS 2025/1.

La ES-RIS 2025/1 ha subito modifiche nella formattazione con una standardizzazione del layout, della struttura generale e degli allegati. È stata rivista la numerazione di articoli, capitoli, tabelle, diagrammi e grafici. La nuova edizione integra vari miglioramenti in termini di coerenza interna e tra le diverse parti della norma.

⁴ 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).

La norma ES-RIS 2025/1 incorpora varie modifiche, in particolare per quanto riguarda i seguenti settori:

- creazione della parte 0, contenente abbreviazioni, definizioni, riferimenti a documenti esterni;
- definizione di norme per gli ausili alla navigazione e modifica degli elementi pertinenti della ES-RIS;
- rinumerazione degli allegati, in particolare nelle sezioni relative a:
 - sistemi standard di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna;
 - localizzazione e monitoraggio standard dei natanti per la navigazione interna;
 - sistema elettronico standard di segnalazione navale per la navigazione interna;
 - avvisi standard ai naviganti;
- correzioni e chiarimenti, ma senza modifiche al contenuto.

Nella riunione dell'11 aprile 2024 il CESNI ha deciso di programmare l'adozione della norma ES-RIS 2025/1 per la riunione del 17 ottobre 2024. Prima della suddetta riunione del 17 ottobre 2024 si prevede che al progetto di norma siano apportate unicamente modifiche di entità lieve. La norma ES-RIS 2025/1 sarà pubblicata tramite un apposito sito web (cesni.eu). Tutti gli Stati membri dell'UE hanno accesso (protetto) ai suddetti progetti di norme.

La proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (adottata dalla Commissione nel gennaio 2024) fa riferimento alla norma ES-RIS come norma applicabile nell'UE per i servizi d'informazione fluviale. L'adozione da parte dei colegislatori è prevista per la metà del 2025. È pertanto necessario adottare la norma ES-RIS 2025/1 per integrarla nella direttiva 2005/44/CE quale versione più attuale delle norme.

La CCNR adotterà una risoluzione che modifica i regolamenti della CCNR al fine di aggiungere un riferimento alla norma ES-RIS 2025/1.

Poiché la norma ES-TRIN 2025/1 contiene riferimenti alla norma ES-RIS 2025/1, è importante che alla riunione del 17 ottobre 2024 siano adottate dal CESNI entrambe le norme.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

La decisione che stabilisce la posizione dell'Unione è necessaria in quanto gli atti da adottare hanno effetti giuridici ai fini dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE, dato in particolare il loro impatto su un settore della legislazione dell'UE che è soggetto alla competenza esclusiva dell'Unione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE.

Gli aggiornamenti delle norme tecniche ES-TRIN ed ES-RIS sono stati oggetto di un'intensa preparazione da parte degli esperti del CESNI. Al riguardo è stata consultata un'ampia rosa di esperti del settore pubblico e privato. Durante l'elaborazione della norma si sono svolte riunioni tecniche a livello del CESNI che hanno consentito di pervenire a un accordo a livello di esperti sulle norme della navigazione interna.

La posizione dell'Unione qui proposta è di adottare le norme ES-TRIN 2025/1 ed ES-RIS 2025/1 in quanto garantiscono il massimo livello di sicurezza della navigazione interna, seguono l'evoluzione tecnica in questo settore e garantiscono la compatibilità dei requisiti per le navi e la compatibilità dei servizi d'informazione fluviale 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'accordo⁵.

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"*⁶.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

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, regolamento di polizia per la navigazione sul Reno (RPNR)) in modo da fare riferimento alle norme adottate dal CESNI, rendendole obbligatorie nel quadro dell'applicazione della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. Di fatto il carattere vincolante di tale regolamento per i membri della CCNR è stabilito nella convenzione di Mannheim.

Le sedute plenarie si tengono due volte l'anno e vi partecipano rappresentanti degli Stati membri della CCNR. La seduta plenaria è l'organo decisionale della CCNR che adotta le risoluzioni della CCNR. Ciascuno Stato dispone di un voto e le decisioni sono adottate all'unanimità. Tali risoluzioni sono giuridicamente vincolanti.

Conformemente agli articoli 22 e 23 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 incorporarvi un riferimento alla norma ES-TRIN 2025/1 sarà quindi un atto giuridicamente vincolante per le Parti della CCNR.

D'altro canto, e in linea con l'articolo 1 della convenzione di Mannheim, la CCNR può modificare il proprio quadro normativo relativo ai servizi d'informazione fluviale ("RIS") al fine di allineare alla ES-RIS 2025/1 le specifiche tecniche applicabili ai RIS. La risoluzione che sarà adottata dalla CCNR e che modificherà i regolamenti della CCNR per incorporarvi un riferimento alla ES-RIS 2025/1 sarà un atto giuridicamente vincolante per le Parti della CCNR. Tuttavia non integrerà né modificherà il quadro istituzionale della convenzione di Mannheim.

Gli atti previsti avranno pertanto carattere vincolante nel diritto internazionale a norma degli articoli 1 e 22 della convenzione di Mannheim.

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

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

Le norme ES-TRIN 2025/1 ed ES-RIS 2025/1 sono inoltre atti che hanno effetti giuridici ai fini dell'applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE poiché sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'UE, in particolare sulla direttiva (UE) 2016/1629 e sulla direttiva 2005/44/CE.

Per quanto riguarda la norma ES-TRIN, ciò è dovuto al fatto che il quadro applicabile ai sensi della convenzione di Mannheim deve essere preso in considerazione nel contesto della direttiva (UE) 2016/1629, in quanto i documenti rilasciati nel quadro giuridico del Reno sono riconosciuti conformemente all'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/1629. Le norme tecniche adottate dal CESNI figurano inoltre nell'allegato II della direttiva (UE) 2016/1629 e devono essere aggiornate mediante atti delegati.

Per quanto riguarda i servizi d'informazione fluviale, l'articolo 5 della direttiva 2005/44/CE conferisce alla Commissione il potere di adottare orientamenti tecnici e specifiche tecniche per sostenere i RIS e garantire l'interoperabilità di tali servizi. Il considerando 3 della direttiva stabilisce che, per motivi di sicurezza e nell'interesse di un'armonizzazione paneuropea, il contenuto di tali requisiti e specifiche tecniche comuni dovrebbe fondarsi sul lavoro svolto in questo campo dalle organizzazioni internazionali competenti, come la CCNR e la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE). La norma ES-RIS 2025/1 contemplerà specifiche tecniche che devono essere adottate nel quadro dell'articolo 5 della direttiva 2005/44/CE. Tale processo di adozione sarà allineato al processo attualmente in corso di adozione della direttiva che modifica la direttiva 2005/44/CE, che fa direttamente riferimento alla ES-RIS quale norma applicabile. Ai fini di un regime armonizzato di navigazione sul Reno, la decisione relativa alla ES-RIS in sede di CCNR dovrebbe essere quella di adottare anche la ES-RIS 2025/1.

È pertanto necessario stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CESNI e di CCNR, ai fini dell'adozione di norme sui requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna e di norme per i servizi armonizzati d'informazione fluviale.

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 dell'atto previsto 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 da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna e in sede di Commissione centrale per la navigazione sul Reno riguardo all'adozione di norme per la 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 ("accordo"), modificata con la revisione del 20 ottobre 1963, è entrata in vigore il 14 aprile 1967. L'accordo mantiene la Commissione centrale per la navigazione sul Reno ("CCNR") e il regime per la navigazione interna del Reno istituito nel 1815. Nel quadro della CCNR, il 3 giugno 2015 è stato istituito il Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna ("CESNI") 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.
- (2) La direttiva (UE) 2016/1629¹ fa riferimento alle più recenti norme CESNI sui requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, ossia le norme ES-TRIN. La CCNR fa inoltre riferimento alle norme più recenti nei suoi regolamenti del Reno. A norma degli articoli 22 e 23 dell'accordo, la CCNR può adottare risoluzioni vincolanti che stabiliscono requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna per la navigazione interna del Reno. Le norme che saranno adottate dal CESNI saranno pertanto vincolanti non appena le pertinenti risoluzioni vincolanti della CCNR faranno riferimento a tali norme.
- (3) A norma dell'accordo, la CCNR può modificare il proprio quadro normativo in materia di servizi d'informazione fluviale ("RIS") incorporandovi un riferimento alle norme adottate dal Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna ("CESNI") e rendendo tali norme obbligatorie nell'ambito dell'applicazione dell'accordo.
- (4) Nella sessione del 17 ottobre 2024, il CESNI è chiamato ad adottare la norma europea aggiornata che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna 2025/1 ("ES-TRIN 2025/1") e la norma europea per i servizi d'informazione fluviale 2025/1 ("ES-RIS 2025/1"). A seguito di tale adozione, la CCNR intende adottare nella sessione plenaria del 5 dicembre 2024 una risoluzione che modifica i regolamenti del

¹ 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).

Reno per inserire il riferimento alle norme ES-TRIN 2025/1 ed ES-RIS 2025/1. Le norme ES-TRIN 2025/1 ed ES-RIS 2025/1 sostituiscono, rispettivamente, le norme ES-TRIN 2023/1 ed ES-RIS 2023/1.

- (5) La norma ES-TRIN 2025/1 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.
- (6) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CESNI e di CCNR, poiché la norma ES-TRIN 2025/1 inciderà in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione. A norma degli articoli 31 e 32 della direttiva (UE) 2016/1629, la Commissione è tenuta ad adottare atti delegati che facciano riferimento alla versione più recente della norma ES-TRIN e a stabilire la data della sua applicazione, a condizione che le modifiche nel processo decisionale del CESNI non pregiudichino gli interessi dell'Unione.
- (7) La norma ES-RIS 2025/1 stabilisce norme e specifiche tecniche uniformi per sostenere i RIS e garantire la loro interoperabilità. Le norme e specifiche tecniche della norma ES-RIS 2025/1 corrispondono alle norme e specifiche tecniche la cui adozione è prevista dalla direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁷, in particolare nei seguenti settori: sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna, sistema elettronico di segnalazione navale, avvisi ai naviganti, sistemi di localizzazione e monitoraggio dei natanti e compatibilità delle apparecchiature necessarie per l'uso dei RIS.
- (8) Le specifiche tecniche per i RIS si basano sui principi tecnici definiti nell'allegato II della direttiva 2005/44/CE e tengono conto del lavoro svolto in questo ambito dalle organizzazioni internazionali competenti.
- (9) È pertanto opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CESNI, poiché la norma ES-RIS 2025/1 sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulle specifiche tecniche vincolanti adottate nel quadro della direttiva 2005/44/CE.
- (10) Si prevede che, in una prossima sessione plenaria, la CCNR adotterà risoluzioni che modificheranno i regolamenti della CCNR al fine di includere un riferimento alle norme ES-TRIN 2025/1 ed ES-RIS 2025/1. Tali modifiche avranno carattere vincolante nel diritto internazionale a norma degli articoli 1 e 22 della convenzione. Di conseguenza, è inoltre opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CCNR.
- (11) Per consentire il massimo livello di sicurezza della navigazione interna, seguire l'evoluzione tecnica in questo settore e garantire la compatibilità dei requisiti per le navi e la compatibilità dei servizi d'informazione fluviale in Europa è importante che i requisiti tecnici per le navi e i servizi d'informazione fluviale siano quanto più possibile armonizzati nei diversi regimi giuridici europei. In particolare, gli Stati

⁷ Direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 152).

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.

- (12) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del CESNI e della CCNR, agendo di concerto nell'interesse dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CESNI con riguardo all'adozione delle norme ES-TRIN 2025/1 ed ES-RIS 2025/1 è di approvare la loro adozione.
2. La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CCNR è di sostenere tutte le proposte che adeguano i regolamenti della CCNR alle norme ES-TRIN 2025/1 ed ES-RIS 2025/1.

Articolo 2

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

Articolo 3

È possibile concordare modifiche tecniche marginali alle posizioni di cui all'articolo 1 senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Articolo 5

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*