

Bruxelles, 16 agosto 2022
(OR. en)

11800/22

**Fascicolo interistituzionale:
2022/0234(NLE)**

**TRANS 528
MAR 152**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	11 agosto 2022
Destinatario:	Segretariato generale del Consiglio
n. doc. Comm.:	COM(2022) 394 final
Oggetto:	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 in merito all'adozione di norme per la navigazione interna

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2022) 394 final.

All.: COM(2022) 394 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 11.8.2022
COM(2022) 394 final

2022/0234 (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 in merito all'adozione di norme per la navigazione interna

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione nella riunione del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) del 13 ottobre 2022 e nella riunione della sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) dell'8 dicembre 2022, in riferimento alla prevista adozione delle norme europee che stabiliscono i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN 2023/1) e della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS 2023/1).

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, firmata 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 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 è l'organo decisionale della CCNR 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'UE 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 cui competenze figurano l'adozione di norme tecniche in vari settori (nello specifico 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, 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'UE non è membro del CESNI, ma può partecipare ai lavori del CESNI, insieme alle organizzazioni internazionali che si occupano dei settori di interesse per il CESNI, senza diritto di voto.

2.2. Gli atti previsti del CESNI e della CCNR

Nella sua riunione del 13 ottobre 2022, 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 2023/1) e una nuova edizione della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS 2023/1).

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 dal CESNI nella seduta 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;
3. ES-TRIN 2021/1 del 13 ottobre 2020.

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 2021 e del 2022 gli esperti del CESNI hanno preparato la nuova edizione della norma ES-TRIN 2023/1.

La norma ES-TRIN 2023/1 incorpora varie modifiche, in particolare per quanto riguarda i seguenti settori:

- combustibili a basso punto di infiammabilità e celle a combustibile;
- giubbotti di salvataggio;
- sistemi di post-trattamento;
- raccolta delle acque reflue;
- sistemi antincendio fissi per la protezione degli oggetti;
- navi da passeggeri;
- imbarcazioni da diporto;
- motori di propulsione elettrici a poppa della paratia del gavone di poppa;
- riparazione di motori in servizio;
- timonerie abbattibili;
- impianti di navigazione radar e indicatori della velocità di accostata;
- aggiornamento dei riferimenti alla ES-RIS 2023/1,
- ancore speciali a massa ridotta.

Nella riunione del 13 aprile 2022 il CESNI ha deciso di programmare l'adozione della norma ES-TRIN 2023/1 per la riunione del 13 ottobre 2022. Prima della suddetta riunione del 13 ottobre 2022 si prevede che al progetto di norma vengano apportate unicamente modifiche di carattere formale e di entità lieve. La norma ES-TRIN 2023/1 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/CE¹, la norma ES-TRIN 2023/1 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 della CCNR al fine di aggiungere un riferimento alla norma ES-TRIN 2023/1.

Per garantire la coerenza dei due regimi giuridici in vigore in materia di requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (CCNR e UE) è necessario stabilire le stesse norme. A decorrere dal 1° gennaio 2024 il diritto dell'UE e i regolamenti CCNR faranno riferimento alla norma ES-TRIN 2023/1.

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 e riguarda le seguenti norme tecniche per i RIS:

parte I: sistemi standard di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna;

parte II: localizzazione e monitoraggio standard dei natanti per la navigazione interna;

parte III: requisiti operativi e prestazionali per le apparecchiature di bordo dell'AIS interno, metodi di prova e risultati obbligatori delle prove (norma di prova per l'AIS interno);

parte IV: sistema elettronico standard di segnalazione navale per la navigazione interna;

parte V: avvisi standard ai naviganti.

La norma ES-RIS è aggiornata periodicamente tenendo conto delle attività dei gruppi di lavoro del CESNI. Tali aggiornamenti periodici saranno necessari per:

- mantenere l'elevato livello di sicurezza della navigazione interna;
- adeguarsi all'evoluzione tecnica;
- assicurare la compatibilità con il quadro giuridico dell'UE e con gli obblighi internazionali.

Nel corso del 2021 e del 2022 gli esperti del CESNI hanno preparato la nuova edizione della norma ES-RIS 2023/1. A seguito del processo di traduzione e della correzione delle bozze da

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).

parte dei gruppi di lavoro sono stati apportati vari miglioramenti redazionali. L'ES-RIS 2023/1 ha inoltre 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. Ciò ha portato a una struttura generale aggiornata dell'ES-RIS:

- parte I: sistemi di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna (ECDIS interno);
- parte II: localizzazione e monitoraggio dei natanti per la navigazione interna;
- parte III: avvisi ai naviganti
- parte IV: sistema elettronico di segnalazione navale per la navigazione interna;
- parte V: requisiti operativi e prestazionali del sistema ECDIS interno, metodi di prova e risultati obbligatori delle prove (parte dell'ECDIS interno relativa alle prove);
- parte VI: requisiti operativi e prestazionali per le apparecchiature di bordo dell'AIS interno, metodi di prova e risultati obbligatori delle prove (parte dell'ECDIS interno relativa alle prove);

Nella riunione del 13 aprile 2022 il CESNI ha deciso di programmare l'adozione della norma ES-RIS 2023/1 per la riunione del 13 ottobre 2022. Si prevede che prima di tale riunione del 13 ottobre 2022 siano apportate al progetto di norma solo modifiche di lieve entità. La norma ES-RIS 2023/1 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 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 Comunità², la norma ES-RIS 2023/1 sarà integrata nel diritto dell'UE. Ciò avverrà con la revisione attualmente in corso della direttiva 2005/44/CE, la cui adozione è prevista per la metà del 2023.

La CCNR adotterà una risoluzione che modifica i regolamenti della CCNR al fine di aggiungere un riferimento alla norma ES-RIS 2023/1.

Poiché la norma ES-TRIN 2023/1 contiene riferimenti alla norma ES-RIS 2023/1, è importante che alla riunione del 13 ottobre 2022 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.

² 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).

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 le seguenti riunioni tecniche a livello del CESNI:

- riunioni del gruppo di lavoro CESNI/PT (23-24.6.2020, 22-23.9.2020, 17-18.11.2020, 2-3.3.2021, 23-24.6.2022, 16-17.11.2021 e 22-23.2.2022) e CESNI/TI (28.6.-2.7.2021, 8-10.9.2021, 14-17.12.2021, 9-10.3.2022);
- riunione del Comitato (13.4.2022).

Tali riunioni 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 la norma ES-TRIN 2023/1 e la norma ES-RIS 2023/1 in quanto consentono 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'accordo³.

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"*⁴.

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il CESNI e la CCNR sono organismi istituiti nell'ambito di un accordo internazionale, segnatamente la convenzione riveduta per la navigazione sul Reno (convenzione di Mannheim)⁵.

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

⁴ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

⁵ Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, del 17 ottobre 1868, modificata il 20 novembre 1963.

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 nautica del Reno) 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.

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 incorporarvi un riferimento all'ES-TRIN 2023/1 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 all'ES-RIS 2023/1 le specifiche tecniche applicabili ai RIS. La risoluzione che sarà adottata dalla CCNR e che modificherà i regolamenti della CCNR per incorporarvi un riferimento all'ES-RIS 2023/1 sarà un atto giuridicamente vincolante per le Parti della CCNR. Tuttavia non integrerà né modificherà il quadro istituzionale della convenzione di Mannheim.

L'atto previsto avrà pertanto carattere vincolante nel diritto internazionale a norma degli articoli 1 e 22 della convenzione di Mannheim.

Le norme ES-TRIN 2023/1 ed ES-RIS 2023/1 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 l'ES-TRIN, ciò è dovuto al fatto che il quadro applicabile ai sensi della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno deve essere preso in considerazione per qualsiasi modifica della direttiva (UE) 2016/1629 e perché le norme tecniche adottate dal CESNI sono incluse nell'allegato II della direttiva (UE) 2016/1629 e devono essere aggiornate per mezzo di 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 Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) e la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE). La norma ES-RIS 2023/1 contemplerà specifiche tecniche che devono essere adottate nel quadro dell'articolo 5 della direttiva 2005/44/CE. Tale processo di adozione avverrà con la revisione attualmente in corso della direttiva 2005/44/CE, la cui adozione è prevista per la metà del 2023.

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 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 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 in merito 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, modificata dalla convenzione adottata il 20 novembre 1963 che modifica la convenzione riveduta per la navigazione sul Reno ("convenzione"), 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) A norma della convenzione, 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 della convenzione.
- (4) Il 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) L'azione dell'Unione nel settore della navigazione interna dovrebbe mirare a garantire l'uniformità nell'elaborazione dei requisiti tecnici e delle specifiche da applicare nell'Unione, in particolare per quanto riguarda le navi adibite alla navigazione interna e i RIS.
- (6) Ai fini dell'efficienza dei trasporti e della sicurezza della navigazione sulle vie navigabili interne, è importante che i requisiti tecnici per le navi e i RIS siano compatibili e quanto più possibile armonizzati nei diversi regimi giuridici europei. In particolare, gli Stati membri dell'UE che sono anche membri della CCNR dovrebbero

sostenere le decisioni che armonizzano le norme della CCNR con quelle applicate nell'Unione.

- (7) Si prevede che, nella sua riunione del 13 ottobre 2022, il CESNI adotterà la norma europea che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna 2023/1 ("ES-TRIN 2023/1") e la norma europea per i servizi d'informazione fluviale 2023/1 ("ES-RIS 2023/1").
- (8) La norma ES-TRIN 2023/1 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.
- (9) L'allegato II della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ si riferisce direttamente ai requisiti tecnici applicabili alle unità navali identificandoli come quelli di cui alla norma ES-TRIN 2021/1. 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 2023/1 influenzerà la direttiva (UE) 2016/1629.
- (10) È pertanto opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione nel Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI), poiché la norma ES-TRIN 2023/1 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.
- (11) La norma ES-RIS 2023/1 stabilisce norme e specifiche tecniche uniformi per sostenere i RIS e garantire la loro interoperabilità. Le norme e specifiche tecniche della norma ES-RIS 2023/1 corrispondono alle norme e specifiche tecniche la cui adozione è prevista dalla direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio², in particolare nei seguenti settori: sistemi 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 attrezzature necessarie per l'uso dei RIS.
- (12) 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.
- (13) È pertanto opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CESNI, in quanto l'ES-RIS 2023/1 sarà tale da incidere in modo determinante sul

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).

² 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).

contenuto del diritto unionale, in particolare sulle specifiche tecniche vincolanti adottate nel quadro della direttiva 2005/44/CE.

- (14) 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 2023/1 ed ES-RIS 2023/1. 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.
- (15) 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,
- (16) La posizione dell'Unione qui proposta è di adottare la norma ES-TRIN 2023/1 e la norma ES-RIS 2023/1 in quanto consentono 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.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

- 1. La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CESNI con riguardo all'adozione della ES-RIS 2023/1 e della ES-RIS 2023/1 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 alla ES-TRIN 2023/1 e alla ES-RIS 2023/1.

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

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*