

Bruxelles, 11 settembre 2026
(OR. en)

13050/26

Fascicolo interistituzionale:
2026/0262 (NLE)

MAR 125
TRANS 545

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	10 settembre 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2026) 468 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 (CESNI) e di Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) in merito all'adozione della norma europea che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN 2027/1), della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS 2027/1) e di un progetto di modifica dei regolamenti di ispezione delle navi sul Reno (RVIR)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 468 final.

All.: COM(2026) 468 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 10.9.2026
COM(2026) 468 final

2026/0262 (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 (CESNI) e di Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) in merito all'adozione della norma europea che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN 2027/1), della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS 2027/1) e di un progetto di modifica dei regolamenti di ispezione delle navi sul Reno (RVIR)

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") della Commissione centrale per la navigazione sul Reno ("CCNR") del 15 ottobre 2026 e nella sessione plenaria della CCNR del 3 dicembre 2026 o in qualsiasi successiva riunione in riferimento alla prevista adozione della norma europea che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN 2027/1) e della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS 2027/1).

Stabilisce inoltre la posizione dell'Unione in merito a una modifica dei regolamenti di ispezione delle navi sul Reno ("RVIR") che deve essere adottata dalla CCNR nella riunione plenaria del 3 dicembre 2026 o in qualsiasi riunione successiva, al fine di allineare il regime del Reno ai requisiti di cui all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/1629.

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. Le parti contraenti della CCNR sono quattro Stati membri (Belgio, Francia, Germania e Paesi Bassi) e la Svizzera. L'UE non è membro della CCNR.

La convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, firmata il 17 ottobre 1868 a Mannheim, modificata con la revisione del 20 novembre 1963, è entrata in vigore il 14 aprile 1967 ("convenzione di Mannheim") e definisce il quadro giuridico che disciplina l'uso del Reno come via navigabile interna e stabilisce le competenze della CCNR. 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 e la CCNR mantengono una cooperazione basata, tra l'altro, sull'accordo amministrativo del 22 maggio 2013. L'accordo amministrativo del 2013 mira ad aumentare le sinergie e a rendere le azioni di entrambe le istituzioni più complementari e sinergiche. La cooperazione si estende ai requisiti tecnici e alle tecnologie dell'informazione riguardanti le navi adibite alla navigazione interna, nonché alla modernizzazione del quadro giuridico delle qualifiche professionali dei lavoratori nel settore della navigazione interna, in linea con le disposizioni del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Entrambe le istituzioni hanno convenuto di istituire un meccanismo per l'elaborazione e l'adozione di norme cui si possa successivamente fare riferimento in parallelo nei rispettivi quadri normativi. Questo approccio armonizzato intende garantire che la navigazione interna sia effettuata secondo le stesse norme in tutte le vie navigabili interne dell'UE e della CCNR.

In tale contesto 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

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

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 degli Stati membri della CCNR e dell'UE, vale a dire i 27 Stati membri dell'UE e la Svizzera. Gli Stati membri della CCNR e dell'UE hanno diritto di voto secondo il principio di un voto per Stato. L'UE, rappresentata dalla Commissione europea, può partecipare ai lavori del CESNI senza diritto di voto, come altre organizzazioni internazionali la cui missione riguarda i settori interessati.

L'UE e la CCNR hanno rispettivamente istituito il quadro giuridico seguente, di particolare rilevanza ai fini della presente decisione: i) i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, mediante la direttiva (UE) 2016/1629² per l'UE, e i RVIR per la CCNR e ii) i servizi d'informazione fluviale ("RIS"), mediante la direttiva 2005/44/CE³, modificata dalla direttiva (UE) 2025/2482 per l'UE, nonché mediante i RVIR e il regolamento di polizia per la navigazione sul Reno ("RPR"), per la navigazione sul Reno.

Per quanto riguarda il primo punto, vale a dire i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, entrambi i regimi giuridici fanno riferimento alle norme del CESNI, ossia la norma europea che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN).

Per quanto riguarda l'ultimo punto, ossia i RIS, la norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS) è stata integrata nel quadro giuridico dell'UE mediante la direttiva (UE) 2025/2482 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 novembre 2025, che modifica la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità⁴, in particolare nell'allegato III di tale direttiva. L'ES-RIS è pertanto attualmente inclusa nel quadro giuridico dell'UE mediante la direttiva 2005/44/CE, modificata dalla direttiva (UE) 2025/2482.

Il riferimento alla versione più attuale delle norme ES-TRIN ed ES-RIS è previsto altresì nei pertinenti regolamenti della CCNR di cui fanno parte i RVIR e l'RPR.

2.2. Gli atti previsti del CESNI e della CCNR

2.2.1. Riunione del 15 ottobre 2026

Nella sua riunione del 15 ottobre 2026, il CESNI sarà chiamato ad adottare una nuova edizione della norma europea che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN 2027/1) e una nuova edizione della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS 2027/1).

In relazione ai requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (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 CESNI del 26 novembre 2015.

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

⁴ GU L, 2025/2482, 12.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2482/oj>.

La norma ES-TRIN adottata nel novembre 2015 è stata successivamente modificata, in più occasioni, dal CESNI sulla base delle attività dei gruppi di lavoro del CESNI. In particolare sono state adottate le edizioni della norma ES-TRIN seguenti:

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;
5. ES-TRIN 2025/1 del 17 ottobre 2024.

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); e
- garantire la compatibilità con il quadro giuridico dell'UE.

Nel corso del 2025 e del 2026 gli esperti del CESNI hanno preparato la nuova edizione della norma ES-TRIN, ovvero la norma ES-TRIN 2027/1.

La norma ES-TRIN 2027/1 integrerà varie modifiche nei settori seguenti:

- combustibili a basso punto di infiammabilità, in particolare lo stoccaggio e l'uso di idrogeno gassoso;
- sistemi di assistenza alla guida per la navigazione interna (TGAIN), sistemi di monitoraggio del livello di attenzione e riorganizzazione delle disposizioni per gli apparecchi di navigazione e di informazione (allegato 5 della norma ES-TRIN 2027/1);
- apparecchiature, sistemi e reti elettronici;
- tabella unica delle disposizioni transitorie;
- disposizioni transitorie per i sistemi di propulsione elettrici e gli impianti di tubolatura a doppia parete;
- estintori a schiuma polverizzata;
- aggiornamenti dei riferimenti alla norma ES-RIS 2027/1 e alle norme internazionali;
- e
- correzioni redazionali.

Nella riunione del 16 aprile 2026 il CESNI ha deciso di programmare l'adozione della norma ES-TRIN 2027/1 per la riunione del 15 ottobre 2026. Prima della suddetta riunione del 15 ottobre 2026 si prevede che al progetto di norma siano apportate unicamente modifiche di minore entità non sostanziali. La norma ES-TRIN 2027/1 sarà pubblicata tramite un apposito sito web (cesni.eu).

A norma della direttiva (UE) 2016/1629, la norma ES-TRIN 2027/1 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, la Commissione adotta 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.

L'allegato II della direttiva (UE) 2016/1629 fa attualmente riferimento alla norma ES-TRIN 2025/1. L'articolo 9 del regolamento interno del CESNI consente l'adozione di norme unicamente dopo che sia stata presentata per iscritto una decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

In relazione ai RIS (ES-RIS)

La prima versione della norma ES-RIS (ES-RIS, edizione 2021/1) è stata formalmente adottata dal CESNI il 15 aprile 2021. Le norme ES-RIS 2023/1 modificate sono state adottate dal CESNI il 13 ottobre 2022 e la norma ES-RIS 2025/1 è stata adottata il 17 ottobre 2024. Nel corso del 2025 e del 2026 gli esperti del CESNI hanno preparato la nuova edizione della norma ES-RIS, ES-RIS 2027/1.

La norma ES-RIS 2027/1 comprenderà le seguenti modifiche di rilievo rispetto all'edizione precedente:

- l'aggiunta di requisiti e prove per l'uso di un TGAİN nelle parti I e V;
- la ristrutturazione dei messaggi PAXLST e ERIRSP negli allegati della parte III;
- la norma sulla prova per gli ASM di cui alla parte V;
- l'aggiunta di nuovi codici per gli avvisi ai naviganti, nonché l'aggiunta dell'ucraino per tali codici, nella parte IV.

Alcune modifiche minori o più tecniche sono state inoltre integrate nella norma ES-RIS 2027/1 per tenere conto degli sviluppi tecnici e delle esigenze delle delegazioni e degli utenti.

Nella riunione del 16 aprile 2026 il CESNI ha deciso di programmare l'adozione della norma ES-RIS 2027/1 per la riunione del 15 ottobre 2026. Prima della suddetta riunione del 15 ottobre 2026 si prevede che al progetto di norma siano apportate unicamente modifiche di minore entità non sostanziali. La norma ES-RIS 2027/1 sarà pubblicata tramite un apposito sito web (cesni.eu).

Conformemente alla direttiva 2005/44/CE, modificata dalla direttiva (UE) 2025/2482, la norma ES-RIS diventa parte del diritto dell'UE. In linea con l'allegato III della direttiva 2005/44/CE modificata, le specifiche tecniche applicabili ai RIS sono quelle stabilite nell'edizione più recente della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS) adottata dal CESNI.

La CCNR adotterà una risoluzione che modifica i regolamenti della CCNR al fine di aggiungere un riferimento alla norma ES-RIS 2027/1.

Poiché la norma ES-TRIN 2027/1 contiene riferimenti alla norma ES-RIS 2027/1, è importante che alla riunione del 15 ottobre 2026 siano adottate dal CESNI entrambe le norme. Per lo stesso motivo entrambe le norme devono essere applicabili a decorrere dalla stessa data, ossia dal 1° gennaio 2028.

2.2.2. Riunione del giovedì 3 dicembre 2026

ES-TRIN 2027/1 ed ES-RIS 2027/1

In vista dei prossimi aggiornamenti delle norme ES-TRIN ed ES-RIS, la CCNR ha informato la Commissione della sua intenzione di adottare risoluzioni nella riunione plenaria del 3 dicembre 2026 che modificano i pertinenti regolamenti della CCNR. Le modifiche aggiorneranno segnatamente i riferimenti alla norma ES-TRIN 2027/1 nei RVIR. Inoltre sia i RVIR che l'RPVR, il quale stabilisce le regole di navigazione per il Reno, dovranno essere modificati in particolare per introdurre la norma ES-RIS 2027/1.

Sia il diritto dell'UE che i regolamenti della CCNR prevederanno l'applicazione delle norme CESNI a decorrere dal 1° gennaio 2028, mantenendo in tal modo un quadro giuridico uniforme in tutta l'UE e le norme che disciplinano il Reno.

Banca dati europea degli scafi (European Hull Database, "EHDB")

La CCNR ha inoltre informato la Commissione della sua intenzione di adottare, nella riunione plenaria del 3 dicembre 2026 o in qualsiasi riunione successiva, una modifica dei RVIR volta ad allineare il regime del Reno ai requisiti di cui all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/1629.

Conformemente all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/1629, la Commissione tiene l'EHDB per sostenere le misure amministrative necessarie per mantenere la sicurezza e il corretto svolgimento della navigazione, nonché per assicurare l'efficace applicazione di tale direttiva. Dal 2025 la nuova versione della banca dati (EHDB2) è pienamente operativa.

A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/1629, gli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti inseriscano nell'EHDB, per ciascuna unità navale, almeno i dati seguenti: i) i dati che identificano e descrivono l'unità navale; ii) i dati relativi ai certificati rilasciati, rinnovati, sostituiti o revocati; e iii) una copia digitale di tutti i certificati rilasciati dalle autorità competenti conformemente a tale direttiva.

Al fine di garantire il pieno ed efficace utilizzo dell'EHDB2, è inoltre necessario prevedere l'inserimento nella banca dati dei dati corrispondenti relativi alle navi titolari di certificati rilasciati conformemente al quadro normativo del Reno.

La modifica dei RVIR è pertanto intesa ad allineare il regime del Reno ai requisiti di cui all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/1629. Tale modifica prevederà la trasmissione all'EHDB dei dati di identificazione, come definiti nella direttiva, relativi alle navi in possesso di un certificato di ispezione delle navi sul Reno. Il costante allineamento dei requisiti in materia di trasmissione dei dati garantirà che l'EHDB contenga informazioni relative a oltre la metà della flotta europea per la navigazione interna. Tale allineamento, che riflette la stretta cooperazione tra l'Unione e la CCNR, mira inoltre a mantenere un elevato livello di armonizzazione tra i rispettivi quadri normativi, tenendo conto del riconoscimento reciproco dei certificati dell'Unione e dei certificati del Reno.

Il progetto di modifica dei RVIR è il seguente:

« Article 2.19 Base de données européenne sur les bateaux

6. La collecte, le traitement et l'accès aux données conservées dans la base de données européenne des bateaux (EHDB) visée à l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629, ainsi que les types d'accès autorisés et les instructions concernant l'utilisation et le fonctionnement de la base de données, sont effectués conformément au règlement délégué de la Commission (UE) 2020/474. »

L'inclusione delle navi RVIR nell'EHDB apporterà diversi benefici, tra cui:

- (1) un accesso più agevole ai dati relativi alle navi: le autorità nazionali dell'UE accederanno più agevolmente ai dati relativi alle navi, il che faciliterà il loro lavoro e migliorerà l'efficienza delle loro attività di ispezione e monitoraggio;
- (2) una maggiore sicurezza della navigazione: grazie all'accesso a una serie di dati completa e armonizzata, le autorità saranno attrezzate meglio per individuare e attenuare i potenziali rischi per la sicurezza, aumentando in ultima analisi la sicurezza della navigazione sul Reno.

2.3. La posizione da adottare a nome dell'Unione

La posizione dell'Unione proposta riguarda in primo luogo l'adozione di norme relative ai requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna e i RIS da parte del CESNI, nonché l'adozione da parte della CCNR di decisioni che allineano il suo quadro normativo al corrispondente diritto dell'Unione includendo le norme CESNI nel suo quadro normativo. In secondo luogo, la posizione dell'Unione proposta riguarda l'adeguamento del quadro normativo della CCNR all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/1629. In entrambi i casi l'obiettivo è garantire l'aggiornamento continuo e armonizzato del quadro giuridico che disciplina la navigazione interna nell'Unione europea e il regime del Reno.

L'adozione delle norme CESNI costituisce un elemento ricorrente del quadro normativo dell'Unione per la navigazione interna. La direttiva (UE) 2016/1629 e la direttiva 2005/44/CE, modificata dalla direttiva (UE) 2025/2482, prevedono riferimenti alle più recenti norme CESNI, garantendo in tal modo che i requisiti tecnici applicabili alle navi adibite alla navigazione interna e i requisiti correlati ai RIS rimangano aggiornati e riflettano gli sviluppi tecnologici e l'esperienza operativa. L'Unione ha promosso attivamente l'istituzione del CESNI quale organismo comune europeo di normazione per la navigazione interna. La Commissione partecipa ai lavori del CESNI e le norme sono elaborate da esperti dell'UE e degli Stati membri della CCNR conformemente agli obiettivi strategici e alle priorità legislative stabiliti dall'Unione. Le decisioni nell'ambito del CESNI sono adottate all'unanimità dagli Stati partecipanti, vale a dire gli Stati membri dell'UE e la Svizzera, il che garantisce che le norme siano elaborate sulla base di un ampio consenso e che siano presi in considerazione tutti gli interessi pertinenti. Questo ampio consenso è stato raggiunto grazie al lavoro svolto dai sottogruppi e deve essere formalizzato nella sessione plenaria del CESNI.

Analogamente, il costante allineamento del quadro normativo della CCNR sui requisiti tecnici per le navi e i RIS al diritto dell'Unione persegue l'obiettivo comune di mantenere un regime giuridico uniforme per la navigazione interna sul Reno e in tutta l'interconnessa rete europea delle vie navigabili interne. Tale allineamento garantisce che le navi che operano a norma dei regolamenti della CCNR siano soggette a requisiti equivalenti a quelli applicabili a norma del diritto dell'Unione e viceversa e facilita l'interoperabilità dei sistemi amministrativi e tecnici.

La prevista integrazione nell'EHDB delle navi certificate a norma dei RVIR faciliterà inoltre l'accesso degli Stati membri non appartenenti alla CCNR alle informazioni sulle navi, contribuendo in tal modo alla sicurezza e all'efficienza della navigazione interna. Anche le decisioni della CCNR che si limitano ad allineare i suoi regolamenti alla corrispondente legislazione dell'Unione sono adottate all'unanimità dagli Stati membri rappresentati in seno alla CCNR e dalla Svizzera.

È pertanto opportuno che la posizione da adottare a nome dell'Unione sia di sostenere la proposta di adozione della norma europea che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN 2027/1) e della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS 2027/1), nonché la rispettiva modifica dei regolamenti della CCNR che deve

essere adottata dalla CCNR. È inoltre opportuno sostenere la modifica dei RVIR al fine di includere nell'EHDB le navi che operano a norma dei RVIR.

La posizione proposta è pienamente coerente con la politica dell'Unione in materia di trasporto per vie navigabili interne e contribuisce agli obiettivi di garantire un elevato livello di sicurezza, promuovere la digitalizzazione e l'interoperabilità della navigazione interna, agevolare la libera circolazione delle navi e mantenere condizioni di parità in tutta la rete europea delle vie navigabili interne. È coerente con la direttiva (UE) 2016/1629 e la direttiva 2005/44/CE, modificata dalla direttiva (UE) 2025/2482.

È necessario definire la posizione dell'Unione in quanto le norme adottate dal CESNI e le corrispondenti decisioni di allineamento adottate dalla CCNR possono incidere sulle norme comuni dell'Unione o modificarne la portata ai sensi dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE.

L'articolo 31, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/1629 e l'allegato III della direttiva 2005/44/CE modificata prevedono il riferimento alle ultime edizioni della pertinente norma CESNI. Pertanto la decisione in sede di CESNI avrà un impatto diretto sulle direttive summenzionate. L'allineamento dei RVIR all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/1629 amplia l'elenco delle navi da registrare nell'EHDB.

2.4. Base giuridica procedurale

Il CESNI è un organismo istituito come organismo di normazione sotto l'egida della CCNR, un'organizzazione internazionale basata sulla convenzione di Mannheim.

Le norme ES-TRIN 2027/1 ed ES-RIS 2027/1 che il CESNI è chiamato ad adottare a norma della convenzione di Mannheim produrranno effetti giuridici per l'Unione. Gli atti previsti saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare: sulla direttiva (UE) 2016/1629 e sulla direttiva 2005/44/CE, modificata dalla direttiva (UE) 2025/2482. Ciò è dovuto al fatto che l'articolo 31, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/1629 e l'allegato III della direttiva 2005/44/CE modificata prevedono il riferimento alle ultime edizioni della pertinente norma CESNI. L'adozione delle norme ES-TRIN 2027/1 ed ES-RIS 2027/1 in sede di CESNI avrà pertanto un impatto diretto sulle direttive summenzionate, in quanto tali norme saranno le più recenti.

Anche l'adozione delle norme ES-TRIN 2027/1 ed ES-RIS 2027/1, che la CCNR è chiamata ad adottare a norma della convenzione di Mannheim, produrrà effetti giuridici per l'Unione in quanto esse avranno carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 23 della convenzione di Mannheim e saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto delle direttive summenzionate. In particolare le navi certificate a norma dei RVIR sono autorizzate a navigare sulle vie navigabili interne dell'Unione a norma dell'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/1629. Il riconoscimento dei certificati delle navi rilasciati a norma dei RVIR si basa sul presupposto che tali navi soddisfino requisiti tecnici equivalenti a quelli stabiliti dal diritto dell'Unione (cfr. considerando 5 della direttiva (UE) 2016/1629). Di conseguenza, se la CCNR non adottasse la norma ES-TRIN 2027/1, l'obiettivo della direttiva (UE) 2016/1629 di mantenere un quadro tecnico comune per la navigazione interna sarebbe compromesso. Inoltre gli Stati membri che sono anche parti contraenti della CCNR sarebbero soggetti a obblighi giuridici divergenti ai sensi del diritto dell'Unione e del quadro giuridico della CCNR.

Analogamente, l'istituzione e il funzionamento dei servizi d'informazione fluviale (RIS) sono disciplinati, nel quadro della CCNR, dai RVIR e dall'RPR. L'articolo 1 della direttiva 2005/44/CE modificata prevede tuttavia l'introduzione di RIS armonizzati in tutta l'Unione. Norme tecniche divergenti per i RIS nell'ambito del regime del Reno comprometterebbero

pertanto l'obiettivo di garantire servizi d'informazione fluviale armonizzati, interoperabili e senza soluzione di continuità in tutta la rete europea delle vie navigabili interne.

L'atto previsto non integra né modifica il quadro istituzionale della convenzione di Mannheim. La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

2.5. Base giuridica sostanziale

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.

2.6. 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 (CESNI) e di Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) in merito all'adozione della norma europea che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (ES-TRIN 2027/1), della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS 2027/1) e di un progetto di modifica dei regolamenti di ispezione delle navi sul Reno (RVIR)

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 ("convenzione"), modificata con la revisione del 20 novembre 1963, è entrata in vigore il 14 aprile 1967. La convenzione 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) A norma degli articoli 22 e 23 della convenzione, 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 vincolanti non appena le pertinenti risoluzioni vincolanti della CCNR faranno riferimento a tali norme.
- (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 CESNI e rendendo tali norme obbligatorie nell'ambito dell'applicazione della convenzione.
- (4) Nella sessione del 16 ottobre 2026, il CESNI sarà chiamato ad adottare la norma europea aggiornata che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna 2027/1 ("ES-TRIN 2027/1") e la norma europea per i servizi d'informazione fluviale 2027/1 ("ES-RIS 2027/1"). A seguito di tale adozione, la CCNR intende adottare nella sessione plenaria del 3 dicembre 2026 risoluzioni che modificano il suo quadro normativo, in particolare i regolamenti di ispezione delle navi sul Reno ("RVIR") e il regolamento di polizia per la navigazione sul Reno ("RPR"), affinché facciano riferimento alle norme ES-TRIN 2027/1 ed ES-RIS 2027/1. Le norme ES-

TRIN 2027/1 ed ES-RIS 2027/1 devono sostituire, rispettivamente, le norme ES-TRIN 2025/1 ed ES-RIS 2025/1.

- (5) La norma ES-TRIN 2027/1 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) La norma ES-TRIN 2027/1, se adottata, produrrà effetti giuridici per gli Stati membri che sono parti della convenzione e inciderà in modo determinante sul contenuto delle norme dell'Unione. A norma degli articoli 31 e 32 della direttiva (UE) 2016/1629, la Commissione è tenuta ad aggiornare tempestivamente il riferimento alla versione più recente della norma ES-TRIN e a stabilire la data della sua applicazione, a condizione che, conformemente all'articolo 31, paragrafo 2, di tale direttiva, le modifiche nel processo decisionale del CESNI non pregiudichino gli interessi dell'Unione.
- (7) La norma ES-RIS 2027/1 stabilisce norme e specifiche tecniche uniformi per sostenere i RIS e garantire la loro interoperabilità. Le specifiche e le norme tecniche ai sensi della norma ES-RIS 2027/1 forniscono specifiche per il sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna, il sistema elettronico di segnalazione navale, gli avvisi ai naviganti, i sistemi di localizzazione e monitoraggio dei natanti e la compatibilità delle apparecchiature necessarie per l'uso dei RIS.
- (8) La direttiva 2005/44/CE, modificata dalla direttiva (UE) 2025/2482, fa riferimento all'ultima edizione della norma ES-RIS adottata dal CESNI.
- (9) La norma ES-RIS 2027/1, se adottata, produrrà effetti giuridici per gli Stati membri che sono parti della convenzione e inciderà in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione.
- (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 2027/1 ed ES-RIS 2027/1. Tali modifiche avranno carattere vincolante nel diritto internazionale a norma degli articoli 1 e 22 della convenzione.
- (11) Si prevede inoltre che, nella sessione plenaria del dicembre 2026 o in una sessione plenaria successiva, la CCNR modificherà i regolamenti di ispezione delle navi sul Reno ("RVIR") al fine di allineare il regime normativo del Reno all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/1629. La modifica dovrebbe introdurre obblighi che impongono la trasmissione alla banca dati europea degli scafi (European Hull Database, "EHDB"), tenuta dalla Commissione, dei dati pertinenti relativi alle navi titolari di certificati rilasciati conformemente ai RVIR e, se adottata, produrrà effetti giuridici per gli Stati membri che sono parti della convenzione.
- (12) 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.

- (13) È pertanto opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CESNI e di CCNR e in sede di sessione plenaria della CCNR per quanto riguarda la modifica dei RVIR.
- (14) 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 2027/1 ed ES-RIS 2027/1 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 2027/1 ed ES-RIS 2027/1.
3. La data di applicabilità delle norme ES-TRIN 2027/1 ed ES-RIS 2027/1 è il 1° gennaio 2028.
4. La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di CCNR è di sostenere la modifica ai RVIR che li allinea alle disposizioni dell'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/1629.

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, paragrafi 1 e 3.
2. Gli Stati membri dell'Unione che sono membri della CCNR esprimono congiuntamente, agendo nell'interesse dell'Unione, le posizioni di cui all'articolo 1, paragrafi 2 e 4.

Articolo 3

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

Articolo 4

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*