



Bruxelles, 11.3.2021  
COM(2021) 116 final

2021/0061 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna e nella Commissione centrale per la navigazione sul Reno sull'adozione di norme per i servizi armonizzati d'informazione fluviale**

## RELAZIONE

### **1. OGGETTO DELLA PROPOSTA**

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella riunione del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) del 15 aprile 2021 e in occasione di una riunione della sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR), il 2 giugno 2021, in riferimento alla prevista adozione della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS, edizione 2021/1).

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

#### **2.1. La CCNR e il CESNI**

La Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) è un'organizzazione internazionale con competenze normative in materia di trasporti per vie navigabili interne sul Reno. Ne fanno parte quattro Stati membri dell'UE (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 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 nel settore della 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 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. L'atto previsto del CESNI e della CCNR**

Nella riunione del 15 aprile 2021, il CESNI sarà chiamato ad adottare la prima edizione della norma europea relativa ai servizi d'informazione fluviale (ES-RIS, edizione 2021/1).

Nel corso del 2019 e del 2020 gli esperti del CESNI hanno preparato un progetto di norma ES-RIS 2021/1. Si tratterà della prima edizione delle norme relative ai RIS elaborate dal CESNI che costituirà la base di riferimento per le future revisioni della norma ES-RIS. L'ES-RIS 2021/1 dettaglia le specifiche tecniche nei settori disciplinati dalla 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<sup>1</sup> e dagli atti di esecuzione adottati dalla Commissione a norma dell'articolo 5 di tale direttiva. Le specifiche tecniche di cui agli atti di esecuzione 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 (ad esempio la CCNR e l'UNECE). In questa prima edizione della norma ES-RIS non sono state apportate modifiche al contenuto delle specifiche tecniche. Le norme pertinenti sono riprodotte nelle parti e negli allegati dell'ES-RIS, e non semplicemente facendo riferimento a documenti pubblicati dall'UNECE. Inoltre l'ES-RIS 2021/1 contiene la norma di prova per l' AIS interno 2021/3.0, adottata dal CESNI il 13 ottobre 2020, che era oggetto della decisione (UE) 2020/1508 del Consiglio<sup>2</sup>.

La norma ES-RIS 2021/1 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 sarà 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.

In occasione della riunione del 13 ottobre 2020 il Comitato del CESNI ha deciso di programmare l'adozione dell'ES-RIS 2021/1 nella riunione del 15 aprile 2021. Si prevede che prima di tale riunione del 15 aprile 2021 siano apportate al progetto di norma solo modifiche di lieve entità. L'ES-RIS 2021/1 sarà pubblicata tramite un sito web dedicato (cesni.eu). Tutti gli Stati membri dell'UE hanno accesso (protetto) al suddetto progetto di norma.

Le specifiche tecniche di cui all'ES-RIS 2021/1 corrispondono alle specifiche tecniche già adottate nel quadro giuridico della direttiva 2005/44/CE<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Decisione (UE) 2020/1508 del Consiglio, del 12 ottobre 2020, 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 nella Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) sull'adozione di norme relative a requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (GU L 345 del 19.10.2020, pag. 6).

<sup>3</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2032 della Commissione, del 20 novembre 2018, che modifica il regolamento (CE) n. 416/2007 della Commissione concernente le specifiche tecniche relative agli avvisi ai naviganti (GU L 332 del 28.12.2018, pag. 1).

Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1973 della Commissione, del 7 dicembre 2018, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 909/2013 della Commissione relativo alle specifiche tecniche per il sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna

La CCNR adotterà una risoluzione che modifica i regolamenti della CCNR al fine di aggiungere un riferimento alla norma ES-RIS 2021/1.

Per garantire la coerenza dei due regimi giuridici in vigore in materia di servizi armonizzati d'informazione fluviale (Reno e UE) occorre allineare gli opportuni standard. Mentre la normativa dell'UE in materia è già in vigore, i regolamenti della CCNR faranno riferimento all'ES-RIS 2021/1 a partire dal 25 aprile 2022, data corrispondente al termine per l'applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/1744 della Commissione, che è stato l'ultimo atto di esecuzione a entrare in vigore a norma della direttiva 2005/44/CE. Sarà così garantita un'armonizzazione del calendario di attuazione.

### **3. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE**

Dato che l'oggetto dell'atto previsto riguarda un settore in cui l'Unione ha competenza esclusiva e occorre assicurare che gli interessi dell'UE siano adeguatamente presi in considerazione al momento di adottare decisioni relative all'istituzione di norme per i servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS), è necessario che l'Unione assuma una posizione. A norma dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, l'Unione europea ha competenza esclusiva nei settori disciplinati dalle norme in questione, in quanto queste ultime possono incidere sulle norme comuni dell'UE. Difatti gli Stati membri istituiscono i RIS ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 2005/44/CE, conformemente alle specifiche tecniche di cui agli atti di esecuzione adottati dalla Commissione a norma dell'articolo 5 della medesima direttiva. Il contenuto dei progetti di norma in questione dovrebbe essere pienamente in linea con le norme attualmente integrate nelle specifiche tecniche vincolanti dell'UE adottate a norma della direttiva 2005/44/CE, previste nei regolamenti di esecuzione (UE) 2018/2032, 2018/1973, 2019/838 e 2019/1744. Tali norme si riferiscono alle specifiche tecniche per i servizi armonizzati d'informazione fluviale di cui si dovrebbe tener conto nell'adozione delle specifiche tecniche vincolanti a norma dell'articolo 5 della direttiva 2005/44/CE, alla luce del considerando 3 della medesima direttiva.

L'elaborazione dell'ES-RIS è frutto di un approfondito lavoro di preparazione da parte degli esperti del CESNI. Al riguardo è stata consultata un'ampia rosa di esperti del settore pubblico e privato. In fase di elaborazione delle norme a livello del CESNI sono state organizzate le seguenti riunioni tecniche:

- riunioni del gruppo di lavoro (13-14.2.2019, 11-12.12.2019, 1-2.4.2020, 23-26.6.2020, 2-3.9.2020) e
- riunione del Comitato (13.10.2020).

Tali riunioni hanno consentito di giungere a un accordo a livello di esperti sulle norme per i servizi armonizzati d'informazione fluviale.

La posizione dell'Unione qui proposta consiste nell'adottare l'ES-RIS 2021/1 in quanto mantiene il massimo livello di sicurezza della navigazione interna, segue l'evoluzione tecnica in questo settore e garantisce la compatibilità dei servizi d'informazione fluviale in Europa

---

(sistema ECDIS interno) di cui alla direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 324 del 19.12.2018, pag. 1).

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

Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1744 della Commissione, del 17 settembre 2019, concernente le specifiche tecniche del sistema elettronico di segnalazione navale per la navigazione interna e che abroga il regolamento (UE) n. 164/2010 (GU L 273 del 25.10.2019, pag. 1).

## 4. BASE GIURIDICA

### 4.1. Base giuridica procedurale

#### 4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo"*.

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo<sup>4</sup>.

Rientrano nel concetto di *"atti che hanno effetti giuridici"* gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che *"sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"*<sup>5</sup>.

#### 4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il CESNI e la CCNR sono organi istituiti da un accordo internazionale.

Sebbene non siano di per sé vincolanti, le norme adottate dal CESNI lo diventeranno per i membri della CCNR una volta che la CCNR avrà modificato il proprio quadro normativo relativo alle specifiche tecniche dei RIS incorporando il riferimento alle norme adottate dal CESNI e rendendole obbligatorie nel quadro dell'applicazione della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. L'effetto vincolante dei regolamenti della CCNR per i suoi membri deriva dalle disposizioni della convenzione di Mannheim del 17 ottobre 1868<sup>6</sup>.

L'ES-RIS 2021/1 e le sue future revisioni 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 unionale. 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).

L'ES-RIS 2021/1 contemplerà specifiche tecniche corrispondenti a quelle che sono state adottate finora nel quadro dell'articolo 5 della direttiva 2005/44/CE. Le specifiche tecniche applicabili ai RIS in forza della convenzione di Mannheim saranno in linea con quelle adottate nel quadro della direttiva 2005/44/CE e qualsiasi revisione futura dell'ES-RIS 2021/1 avrà un impatto diretto sull'*acquis* dell'Unione in questo settore.

La risoluzione che sarà adottata dalla CCNR e che modificherà i regolamenti della CCNR per incorporarvi un riferimento all'ES-RIS 2021/1 sarà un atto giuridicamente vincolante per le

---

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

<sup>5</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

<sup>6</sup> Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, del 17 ottobre 1868, modificata il 20 novembre 1963.

Parti della CCNR. Tuttavia non integrerà né modificherà il quadro istituzionale della convenzione di Mannheim.

È pertanto necessario stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel CESNI e nella CCNR ai fini dell'adozione 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 che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna e nella Commissione centrale per la navigazione sul Reno sull'adozione di norme per i servizi armonizzati d'informazione fluviale**

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 firmata a Mannheim il 17 ottobre 1868, modificata dalla convenzione firmata a Strasburgo il 20 novembre 1963 che modifica la convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, è entrata in vigore il 14 aprile 1967.
- (2) A norma dell'articolo 1 dell'accordo, la Commissione centrale per la navigazione sul Reno (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 riveduta per la navigazione sul Reno.
- (3) 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.
- (4) L'azione dell'Unione nel settore della navigazione interna dovrebbe mirare a garantire l'uniformità nell'elaborazione di specifiche tecniche relative ai RIS da applicare nell'Unione.
- (5) Affinché i trasporti sulle vie navigabili interne siano efficienti e la navigazione sicura, è importante che i RIS siano compatibili e quanto più possibile armonizzati nei diversi regimi giuridici europei.
- (6) Nella sua riunione del 15 aprile 2021, il CESNI sarà chiamato ad adottare la norma europea relativa ai servizi d'informazione fluviale (ES-RIS) 2021/1.
- (7) L'ES-RIS 2021/1 stabilisce norme e specifiche tecniche uniformi per sostenere i RIS e garantire l'interoperabilità di tali servizi. Le norme e specifiche tecniche in questione coincidono con quelle la cui adozione è prevista dalla direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>7</sup>, in particolare nei seguenti settori: sistema di

---

<sup>7</sup> 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).

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 opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel CESNI, in quanto l'ES-RIS 2021/1 sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto unionale, in particolare sulle specifiche tecniche vincolanti adottate nel quadro della direttiva 2005/44/CE.
- (10) La CCNR, nel corso della seduta plenaria del 2 giugno 2021, adotterà una risoluzione che modificherà i regolamenti della CCNR al fine di aggiungere un riferimento alla norma ES-RIS 2021/1. È quindi inoltre opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella CCNR.
- (11) L'Unione non è membro della CCNR né del CESNI. La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri di questi organi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1. La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella riunione del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna del 15 aprile 2021 è di acconsentire all'adozione della norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS) 2021/1.
2. La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella riunione della sessione plenaria della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR), nel corso della quale sarà adottata una decisione in merito ai servizi d'informazione fluviale, è di sostenere tutte le proposte che adeguano i regolamenti della CCNR alle norme ES-RIS 2021/1.

#### *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.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*