



Bruxelles, 26.1.2024
COM(2024) 33 final

ANNEX 2

ALLEGATO

della 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**

{SEC(2024) 38 final} - {SWD(2024) 15 final} - {SWD(2024) 16 final}

ALLEGATO II

"ALLEGATO II

PRINCIPI PER L'ELABORAZIONE DELLE SPECIFICHE TECNICHE RIS

1. Principi generali

Le specifiche tecniche RIS rispettano i principi generali seguenti:

- (a) indicazione dei requisiti tecnici necessari per la programmazione, l'attuazione e l'uso operativo dei servizi e dei relativi sistemi;
- (b) architettura RIS e relativa organizzazione;
- (c) raccomandazioni relative alla partecipazione delle navi al sistema RIS, ai singoli servizi e allo sviluppo graduale dei RIS.

2. Sistema ECDIS interno

Le specifiche tecniche da definire conformemente all'articolo 5 per un sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione (sistema ECDIS interno) rispettano i seguenti principi:

- (a) compatibilità con il sistema ECDIS marittimo per agevolare il traffico di imbarcazioni di navigazione interna nelle zone di traffico misto come gli estuari e il traffico marittimo-fluviale;
- (b) definizione dei requisiti minimi delle apparecchiature del sistema ECDIS interno e del contenuto minimo delle carte nautiche elettroniche tenendo conto della sicurezza della navigazione, in particolare:
 - (a) alto livello di affidabilità e di disponibilità delle apparecchiature del sistema ECDIS interno utilizzate;
 - (b) robustezza delle apparecchiature del sistema ECDIS interno per resistere alle condizioni ambientali generalmente presenti a bordo di una nave, senza subire degni della qualità o dell'affidabilità;
 - (c) inserimento nelle carte nautiche elettroniche di tutti gli elementi geografici (ad esempio limiti del canale, costruzioni sulla riva, radiofari) necessari per garantire la sicurezza della navigazione;
 - (d) monitoraggio della carta nautica elettronica mediante sovrapposizione dell'immagine radar nei casi di pilotaggio della nave;
- (c) integrazione di dati aggiornati relativi alla profondità del canale nella carta nautica elettronica e visualizzazione fino a un livello d'acqua predeterminato o del livello d'acqua effettivo;

- (d) integrazione di informazioni supplementari (ad esempio fornite da soggetti diversi dalle autorità competenti) nella carta nautica elettronica e visualizzazione nel sistema ECDIS interno senza compromettere le informazioni necessarie per la sicurezza della navigazione;
- (e) disponibilità delle carte nautiche elettroniche per gli utenti dei RIS;
- (f) messa a disposizione dei dati delle carte nautiche elettroniche a tutti i fabbricanti di applicazioni, ove opportuno ad un prezzo proporzionato rispetto al costo;
- (g) integrazione di informazioni aggiornate sui tempi di attesa in corrispondenza di chiuse, ponti e porti interni nella carta nautica elettronica e visualizzazione nel sistema ECDIS interno senza compromettere le informazioni necessarie per la sicurezza della navigazione.

3. Sistema di segnalazione navale elettronica

Le specifiche tecniche del sistema di segnalazione navale elettronica per la navigazione interna rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- (a) facilitazione dello scambio elettronico di dati tra le autorità competenti degli Stati membri, tra i soggetti della navigazione interna, della navigazione marittima e del trasporto multimodale, laddove questo interessa la navigazione interna;
- (b) uso di un messaggio normalizzato di notifica del trasporto tra la nave e l'autorità, tra l'autorità e la nave e tra autorità diverse, in modo da garantire la compatibilità con la navigazione marittima;
- (c) uso di elenchi di codici e di classificazioni riconosciuti a livello internazionale, possibilmente integrati per tener conto delle esigenze supplementari della navigazione interna;
- (d) uso di un numero europeo unico di identificazione delle navi.

4. Avvisi ai comandanti

Le specifiche tecniche degli avvisi ai comandanti, in particolare in materia di informazioni sui canali, informazioni sul traffico, gestione del traffico e programmazione del viaggio rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- (a) struttura normalizzata dei dati mediante modulistica testuale predefinita e per quanto possibile codificata in modo da permettere una traduzione automatica dei contenuti principali in altre lingue e da facilitare l'integrazione degli avvisi ai comandanti nei sistemi di programmazione dei viaggi;
- (b) compatibilità della struttura normalizzata dei dati con la struttura dei dati del sistema ECDIS interno per facilitare l'integrazione degli avvisi ai comandanti in tale sistema;
- (c) allineamento alle specifiche tecniche per la navigazione e la pianificazione del viaggio al fine di garantire la coerenza delle informazioni fornite.

5. Sistemi di localizzazione e di monitoraggio delle navi

Le specifiche tecniche dei sistemi di localizzazione e di monitoraggio delle navi rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- (a) definizione dei requisiti relativi ai sistemi e ai messaggi normalizzati e procedure perché tali messaggi possano essere inviati automaticamente;
- (b) differenziazione tra sistemi conformi ai requisiti delle informazioni tattiche sul traffico e sistemi conformi ai requisiti delle informazioni strategiche sul traffico, dal punto di vista della precisione del posizionamento e della frequenza di attualizzazione richiesta;
- (c) descrizione dei pertinenti sistemi tecnici di localizzazione e di monitoraggio delle navi quali il SAI interno (sistema automatico di identificazione per la navigazione interna);
- (d) compatibilità dei formati di dati con il sistema SAI marittimo.

6. Funzionamento della piattaforma RIS

Le specifiche tecniche della piattaforma RIS rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- (a) funzione di interfaccia digitale unica per la navigazione interna;
- (b) punto di accesso unico armonizzato per informazioni aggiornate, se possibile in tempo reale, sulle condizioni dei canali per una navigazione, una pianificazione e operazioni portuali sicure e sostenibili nell'ambito della rete TEN-T;
- (c) possibilità di realizzare catene di trasporto multimodale garantendo nel contempo un livello adeguato di protezione dei dati;
- (d) elevato livello di accuratezza dei dati per uno scambio di dati senza soluzione di continuità tra gli utenti RIS lungo la TEN-T (all'interno e all'esterno dell'Unione);
- (e) interfaccia di facile utilizzo con funzionalità efficienti, utili e pratiche come la possibilità di salvare e memorizzare profili;
- (f) punto unico armonizzato di segnalazione secondo il principio "una tantum", anche per i viaggi internazionali;
- (g) collegamento con altri sistemi che utilizzano tecnologie dell'informazione, della comunicazione, della navigazione o del posizionamento/localizzazione al fine di gestire con efficacia le infrastrutture, la mobilità e il traffico nell'ambito della rete TEN-T e fornire servizi a valore aggiunto a cittadini e operatori, tra cui sistemi per un uso della rete sicuro, ecologico ed efficiente dal punto di vista della capacità;
- (h) raccolta e comunicazione di dati d'uso anonimi e aggregati che possano essere utilizzati per il monitoraggio dell'attuazione dei RIS, compresi almeno il numero di utenti RIS, la disponibilità di dati nella piattaforma RIS, il collegamento e il numero di scambi con altri sistemi (ad esempio eFTI, EMSWe, sistemi delle comunità portuali).

7. Scambio di dati con altri sistemi o piattaforme digitali

Le specifiche tecniche per lo scambio di dati con altri sistemi o piattaforme digitali, tra cui EMSWe, eFTI, ERDMS, i sistemi delle comunità portuali dei porti interni e il sistema per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne, rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- (a) ulteriore sviluppo delle funzionalità offerte dalla piattaforma RIS;
- (b) agevolazione dello scambio elettronico di dati tra le tecnologie RIS e le banche dati e i sistemi utilizzati da altri modi di trasporto, attraverso adeguati collegamenti di dati e interfasi;
- (c) definizione dei requisiti relativi ai sistemi e delle procedure per lo scambio automatizzato dei dati;
- (d) scambio di informazioni in tempo reale, in particolare per quanto riguarda i dati in relazione ai quali il tempo ha un'importanza critica;
- (e) garanzia di uno scambio sicuro di informazioni conformemente a un sistema globale di controllo dell'accesso basato sui diritti;
- (f) previsione di un quadro in materia di scambio tra sistemi che consentirà sviluppi futuri e collegamenti con sistemi aggiuntivi, a seconda delle necessità, compresi scambi con il futuro spazio europeo di dati sulla mobilità e qualsiasi altro sistema concepito per promuovere le innovazioni nel settore del trasporto multimodale.

8. Scambio di dati con altri sistemi o piattaforme digitali

Le specifiche tecniche per lo scambio di dati con altri sistemi o piattaforme digitali, tra cui EMSWe, eFTI, ERDMS, i sistemi delle comunità portuali dei porti interni e il sistema per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne, rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- (a) ulteriore sviluppo delle funzionalità offerte dalla piattaforma RIS;
- (b) agevolazione dello scambio elettronico di dati tra le tecnologie RIS e le banche dati e i sistemi utilizzati da altri modi di trasporto, attraverso adeguati collegamenti di dati e interfasi;
- (c) definizione dei requisiti relativi ai sistemi e delle procedure per lo scambio automatizzato dei dati;
- (d) scambio di informazioni in tempo reale, in particolare per quanto riguarda i dati in relazione ai quali il tempo ha un'importanza critica;
- (e) garanzia di uno scambio sicuro di informazioni conformemente a un sistema globale di controllo dell'accesso basato sui diritti;
- (f) previsione di un quadro in materia di scambio tra sistemi che consentirà sviluppi futuri e collegamenti con sistemi aggiuntivi, a seconda delle necessità, compresi scambi con il futuro spazio europeo di dati sulla mobilità e qualsiasi altro sistema concepito per promuovere le innovazioni nel settore del trasporto multimodale.

9. Navigazione e pianificazione del viaggio

Le specifiche tecniche per la navigazione e la pianificazione del viaggio rispettano, conformemente all'articolo 5, i seguenti principi:

- (a) fornitura di informazioni aggiornate a intervalli regolari, e almeno quando si verificano cambiamenti significativi nella situazione dei canali, tali da poter incidere sulla navigazione;
- (b) fornitura almeno delle informazioni seguenti:
 - (a) tempi di attesa in corrispondenza di chiuse, ponti (mobili), porti interni;
 - (b) livello idrometrico, profondità minima rilevata, tirante d'aria, stato dello sbarramento, portata d'acqua, regime, livello idrometrico previsto, previsione della profondità minima rilevata o previsione del deflusso;
 - (c) situazione del ghiaccio e relativa navigabilità;
 - (d) orari di esercizio di chiuse, ponti (mobili), porti interni;
 - (e) informazioni meteorologiche;
- (c) fornitura attraverso il sistema ECDIS interno, gli avvisi ai comandanti e la piattaforma RIS, a seconda dei casi."