



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Numero di notifica : 2025/0445/BE (Belgium)

Decreto del governo fiammingo sulla navigazione interna innovativa

Data di ricezione : 13/08/2025

Termine dello status quo : 14/11/2025 (closed)

Message

Messaggio 001

Comunicazione della Commissione - TRIS/(2025) 2176

Direttiva (UE) 2015/1535

Notifica: 2025/0445/BE

Notifica di un progetto di testo da parte di uno Stato membro

Notification – Notificación – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificaci3n – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznamenie – Obvestilo – Anmälan – F3gra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de d3lai - Kein Fristbeginn - He ce предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμία 3ναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a kés3seket - Non fa decorrere la mora - Atid3jimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera op3znień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20252176.IT

1. MSG 001 IND 2025 0445 BE IT 13-08-2025 BE NOTIF

2. Belgium

3A. FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie

Algemene Directie Kwaliteit en Veiligheid - Dienst Verbindingsbureau - BELNotif

NG III – 2de verdieping

Koning Albert II-laan, 16

B - 1000 Brussel

be.belnotif@economie.fgov.be

3B. Vlaamse overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken -

4. 2025/0445/BE - T20T - Trasporto marittimo e fluviale e navigazione sulle vie navigabili interne

5. Decreto del governo fiammingo sulla navigazione interna innovativa

6. Navigazione interna innovativa



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

7.

8. Il progetto di decreto contiene disposizioni che consentono alle navi adibite alla navigazione interna di chiedere talune deroghe alle norme nazionali vigenti se intendono operare nelle Fiandre con navi automatizzate o telecomandate (in prosieguo "navi innovative"). Affinché tali deroghe siano concesse, l'armatore deve dimostrare di aver raggiunto un livello di sicurezza sufficientemente elevato. A tal fine, sono previsti requisiti specifici per le navi innovative:

- in primo luogo, le tecnologie utilizzate non devono dar luogo a situazioni pericolose sulle vie navigabili. La tecnologia deve funzionare in modo tale che gli altri utenti della via navigabile non siano tenuti ad adattare il loro comportamento e che non sia necessario adeguare l'infrastruttura esistente a comportamenti diversi dovuti all'automazione;

- in secondo luogo, è necessario che tutte le comunicazioni possano essere condotte come su una nave convenzionale. La nave deve quindi essere in grado di comunicare in ogni momento con tutte le parti coinvolte nella navigazione interna;

- inoltre è necessario che si possa sempre agire correttamente in vari scenari di emergenza. Occorre pertanto effettuare una o più analisi preliminari dei rischi, a seconda delle circostanze, in particolare della tecnologia utilizzata. A seconda della tecnologia in questione, la valutazione dei rischi si basa su una o più delle seguenti analisi dei rischi:

o "HAZID": identificazione del pericolo conformemente alla norma internazionale IEC/ISO 31010:2019;

o "HAZOP": studio della pericolosità e dell'operabilità conformemente alla norma internazionale IEC 61882:2016;

o gestione del rischio per quanto riguarda la sicurezza delle informazioni, la cibersecurity e la tutela della vita privata in un'organizzazione conformemente alla norma internazionale ISO/IEC 27001:2022;

o "FMECA": analisi dei modi, degli effetti e della criticità dei guasti dei sistemi a bordo e a terra conformemente alla norma internazionale IEC/ISO 31010:2019;

- in quarto luogo, la tecnologia deve sempre includere una forma di sistema di riserva in caso di guasti del sistema. Le prove devono essere fornite sulla base della documentazione dell'integratore di sistemi, del fabbricante o del cantiere navale;

- infine l'orologio (o gli orologi) a bordo della nave e nel centro di telecomando da cui viene azionata devono essere sincronizzati. Entrambi i sistemi di orologi devono quindi essere in grado di fare riferimento allo stesso orologio.

9. La necessità di creare un quadro solido per lo sviluppo tecnologico nel campo dell'automazione e del telecomando è riconosciuta a livello internazionale, e c'è il desiderio di soddisfare la domanda del settore e di garantire a questa tecnologia adeguate opportunità di sviluppo. Tuttavia rimane importante anche il requisito che tale navigazione interna innovativa raggiunga lo stesso livello di sicurezza della navigazione convenzionale.

La legislazione proposta richiede che il richiedente dimostri che, nonostante le esenzioni o le deroghe richieste, la sicurezza sia comunque garantita. Di conseguenza, il fascicolo di domanda non deve essere generico; deve dimostrare concretamente, per le esenzioni o le deroghe alle norme richieste, che la sicurezza è comunque garantita. Tale approccio intende trovare il giusto compromesso tra progresso settoriale e sicurezza in acqua.

10. Numeri o titoli dei testi di base: non sono presenti testi di base.

11. No

12.

13. No

14. No

15. No



EUROPEAN COMMISSION
Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

16.

Aspetto OTC: No

Aspetto SPS: No

Commissione europea
Punto di contatto Direttiva (UE) 2015/1535
email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu