COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 3.9.2024
COM(2024) 391 final

2024/0215 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité Europeu para a Elaboração de Normas de navegação interior e na Comissão Central para a Navegação do Reno sobre a adoção de normas no domínio da navegação interior

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão do Conselho que estabelece a posição a adotar em nome da União na reunião do Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior («CESNI»), de 17 de outubro de 2024, e na sessão plenária da Comissão Central para a Navegação do Reno («CCNR»), de 5 de dezembro de 2024, sobre a adoção prevista das normas europeias que estabelecem as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN 2025/1) e da norma europeia para os serviços de informação fluvial (norma ES-RIS 2025/1).

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A CCNR e o CESNI

A CCNR é uma organização internacional com competências regulamentares em matéria de transporte por via navegável no Reno. Quatro Estados-Membros da UE (Bélgica, França, Alemanha e Países Baixos), bem como a Suíça, são partes na CCNR.

A Convenção Revista para a Navegação do Reno, assinada no dia 17 de outubro de 1868, em Mannheim, e alterada em 14 de abril de 1967, define o quadro jurídico que rege a utilização do Reno como via navegável interior e estabelece as atribuições da CCNR (Convenção de Mannheim). Prossegue o regime do Reno estabelecido pelo Congresso de Viena em 1815. Para a tomada de decisões, os Estados-Membros da CCNR reúnem-se duas vezes por ano em reuniões plenárias. Cada Estado dispõe de um voto e as decisões são alcançadas por unanimidade. Essas resoluções são juridicamente vinculativas. A UE não é membro da CCNR.

Em 2015, a CCNR adotou uma resolução que cria o CESNI[1]. Incumbe a este comité adotar normas técnicas no domínio da navegação interior, em particular as embarcações, as tecnologias da informação e as tripulações, velar pela interpretação uniforme das normas e dos procedimentos conexos e deliberar em matérias como a segurança da navegação e a proteção do ambiente, bem como noutras matérias relacionadas com a navegação.

O CESNI é composto por peritos dos Estados-Membros da UE e da CCNR. Estes têm direito de voto com base num voto por Estado. Mas o CESNI também integra a UE e instituições internacionais, bem como peritos, nas suas atividades. A UE pode participar a qualquer momento nos trabalhos do CESNI, sem direito a voto, a par das organizações internacionais cuja missão abrange as matérias tratadas pelo Comité. Além destes direitos de participação, o CESNI pode convidar peritos (peritos individuais, sociedades de classificação, etc.). A reunião plenária do CESNI finaliza as normas acordadas a nível de peritos.

A UE e a CCNR preveem regulamentação no contexto das prescrições técnicas para embarcações de navegação interior, nomeadamente a Diretiva (UE) 2016/1629[2] e o Regulamento de Inspeção das Embarcações do Reno (RIER), bem como para serviços de informação fluvial (RIS), como definido na Diretiva 2005/44/CE[3] e no Regulamento de

---

1 Resolução 2015-I-3, CC/R (15) 1, p. 1.

2 Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE (JO L 252 de 16.9.2016, p. 118).

3 Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade (JO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

Inspeção das Embarcações do Reno. No que respeita às prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, ambos os regimes jurídicos remetem para as normas CESNI, que são normas europeias que estabelecem as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (ES-TRIN).

Em termos de RIS, a norma europeia para os serviços de informação fluvial (ES-RIS) será incorporada na legislação da UE. A proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2005/44/CE relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade (adotada pela Comissão em janeiro de 2024) refere-se à ES-RIS como norma aplicável na UE. Esta abordagem foi confirmada pelo Conselho TTE em 18 de junho de 2024. A referência à versão mais atual da ES-RIS está igualmente prevista nas regulamentações do Reno pertinentes.

2.2. Atos previstos do CESNI e da CCNR

Na sua reunião de 17 de outubro de 2024, o CESNI deverá adotar uma nova versão das normas europeias que estabelecem as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN 2025/1) e uma nova edição da norma europeia para os serviços de informação fluvial (norma ES-RIS 2025/1).

ES-TRIN

A primeira versão da norma ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1) foi finalizada pelo CESNI na sua reunião de 28 de setembro de 2015 e formalmente adotada por este comité na reunião de 26 de novembro de 2015. Posteriormente, o CESNI adotou as seguintes alterações da norma ES-TRIN:

1. Norma ES-TRIN 2017/1, em 6 de julho de 2017;
2. Norma ES-TRIN 2019/1, em 8 de novembro de 2018;
3. Norma ES-TRIN 2021/1, em 13 de outubro de 2020;
4. Norma ES-TRIN 2023/1, em 13 de outubro de 2022.

A norma ES-TRIN é regularmente atualizada para ter em conta as atividades dos grupos de trabalho do CESNI.

A atualização regular da ES-TRIN é necessária para:

- — manter o elevado nível de segurança da navegação interior,
- — acompanhar a evolução técnica (por exemplo, dos sistemas de extinção de incêndios e do equipamento de navegação),
- — assegurar a compatibilidade com o quadro jurídico da UE.

Em 2023 e 2024, os peritos do CESNI prepararam uma nova versão da norma ES-TRIN, a ES-TRIN 2025/1.

A ES-TRIN 2025/1 integra várias alterações, nomeadamente nos seguintes domínios:

- combustíveis de baixo ponto de inflamação, em especial o armazenamento e a utilização de metanol,
- marcação de zonas perigosas e rotulagem de combustíveis,
- sistemas de propulsão elétrica,
- acumuladores de ião de lítio,
- utilização de plástico reforçado com alumínio ou fibra para a construção de embarcações de passageiros,

- abandono do protocolo dos parâmetros do motor,
- reconhecimento da isenção de ensaios de campo para os motores,
- bocais de abastecimento e códigos de cor adequados,
- equipamento de navegação e informação, em especial equipamento AIS-fluvial,
- estações de tratamento de águas residuais
- casas do leme elevatórias e disposições transitórias para casas do leme rebaixáveis,
- instalações automáticas de água pulverizada sob pressão,
- peças de ligação entre a âncora e a corrente,
- camarotes,
- atualização das referências ao Estatuto do Pessoal para a Navegação no Reno, à norma ES-RIS 2025/1 e a outras normas internacionais.

Na sua reunião de 11 de abril de 2024, o CESNI decidiu agendar a adoção da norma ES-TRIN 2025/1 para a reunião de 17 de outubro de 2024. Antes da reunião de 17 de outubro de 2024, o projeto de norma apenas deverá sofrer alterações formais e de menor importância. A norma ES-TRIN 2025/1 será publicada num sítio Web específico (cesni.eu). Todos os Estados-Membros da UE têm acesso (protegido) ao referido projeto de norma.

Em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE[4], a norma ES-TRIN 2025/1 deve ser incorporada na legislação da UE.
As referências à norma adotada pelo CESNI constam do anexo II da Diretiva (UE) 2016/1629. Nos termos do artigo 31.º, n.º 1, da referida diretiva, a Comissão pode adotar atos delegados para adaptar o anexo II, atualizando, sem atrasos indevidos, a referência à versão mais recente da norma ES-TRIN e fixando a data da sua aplicação.
Atualmente, a referida diretiva remete para a ES-TRIN 2023/1. O artigo 9.º do Regulamento Interno do CESNI só permite a adoção de normas após ter sido tomada uma decisão nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.
A CCNR adotará igualmente uma resolução que altera as regulamentações do Reno (nomeadamente o RIER). Tal incluirá uma referência à norma ES-TRIN 2025/1 atualizada.
Por conseguinte, a partir de 1 de janeiro de 2026, tanto a legislação da UE como a regulamentação da CCNR farão referência à norma ES-TRIN 2025/1.

ES-RIS

A primeira versão da norma ES-RIS (ES-RIS, versão 2021/1) foi formalmente adotada pelo CESNI na reunião plenária de 15 de abril de 2021. Posteriormente, o CESNI adotou as alterações da norma ES-RIS 2023/1 em 13 de outubro de 2022:
Em 2023 e 2024, os peritos do CESNI prepararam uma nova versão da norma ES-RIS, a ES-RIS 2025/1.
A ES-RIS 2025/1 sofreu alterações de formatação, uniformizando a sua configuração, a sua estrutura geral e os seus anexos. A numeração dos artigos, capítulos, quadros, diagramas e gráficos foi revista. Integra várias melhorias na sua consistência interna e coerência entre as diferentes partes da norma.
A ES-RIS 2025/1 integra várias alterações, nomeadamente nos seguintes domínios:

[4] Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE (JO L 252 de 16.9.2016, p. 118).

— criação da Parte 0, que contém abreviaturas, definições, referências a documentos externos,
— estabelecimento de normas para os auxílios à navegação e alteração das partes pertinentes da ES-RIS,
— renumeração dos anexos, nomeadamente nas secções relativas a:
— sistemas de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação interior,
— sistema de localização e seguimento de embarcações normalizado para a navegação interior,
— notificações eletrónicas normalizadas das embarcações na navegação interior,
— modelos de avisos à navegação,
— introdução de correções e clarificações, mas sem alteração do conteúdo.

Na sua reunião de 11 de abril de 2024, o CESNI decidiu agendar a adoção da norma ES-RIS 2025/1 para a reunião de 17 de outubro de 2024. Antes da reunião de 17 de outubro de 2024, o projeto de norma apenas deverá sofrer alterações de menor importância. A norma ES-RIS 2025/1 será publicada num sítio Web específico (cesni.eu). Todos os Estados-Membros da UE têm acesso (protegido) ao referido projeto de norma.

A proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2005/44/CE relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade (adotada pela Comissão em janeiro de 2024) refere-se à ES-RIS como norma aplicável na UE para serviços de informação fluvial. A respetiva adoção pelos colegisladores está prevista para meados de 2025. Por conseguinte, é necessário adotar a ES-RIS 2025/1 para a incorporar na Diretiva 2005/44/CE como a versão mais atual da norma.

O CESNI adotará uma resolução com vista a alterar a regulamentação da CCNR, de modo a incluir uma referência à norma ES-RIS 2025/1.

Uma vez que a ES-TRIN 2025/1 contém referências à ES-RIS 2025/1, é importante que ambas as normas sejam adotadas pelo CESNI na sua reunião de 17 de outubro de 2024.

3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO

A decisão que estabelece a posição da União é necessária, uma vez que os atos a adotar produzem efeitos jurídicos para efeitos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE e, em especial, tendo em conta o seu impacto num domínio da legislação da União que é da competência exclusiva da União nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE.

As atualizações das normas técnicas ES-TRIN e ES-RIS foram objeto de um trabalho preparatório intenso ao nível dos peritos do CESNI. As consultas neste contexto abrangeram um largo espetro de peritos dos setores público e privado. Realizaram-se reuniões técnicas durante a elaboração da norma ao nível do CESNI:

Estas reuniões permitiram que se chegasse a um acordo, ao nível dos peritos, sobre as normas relativas a navegação interior.

A posição proposta da União consiste em adotar a norma ES-TRIN 2025/1 e a norma ES-RIS 2025/1, uma vez que asseguram o mais elevado nível de segurança da navegação interior, acompanham a evolução técnica neste setor e garantem a compatibilidade dos requisitos aplicáveis aos navios e dos serviços de informação fluvial na Europa.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê decisões que definem «as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo[5].

A noção de «atos que produzem efeitos jurídicos» engloba os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão. Esta noção também inclui os instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»[6].

4.1.2. Aplicação ao processo em apreço

Embora as normas adotadas pelo CESNI não sejam obrigatórias per se, passarão a sê-lo para os membros da CCNR logo que esta altere o seu quadro normativo (Regulamento de Inspeção das Embarcações do Reno [RIER], regulamentos de polícia para a navegação no Reno [RPNR]), para fazer referência às normas adotadas pelo CESNI e torná-las obrigatórias no quadro da aplicação da Convenção Revista para a Navegação do Reno. De facto, a natureza vinculativa dessa regulamentação para os membros da CCNR está estabelecida na Convenção de Mannheim.

As reuniões plenárias realizam-se duas vezes por ano. Participam representantes dos países membros da CCNR. A reunião plenária é o órgão de tomada de decisão da CCNR, que adota as resoluções da CCNR. Cada Estado dispõe de um voto e as decisões são alcançadas por unanimidade. Essas resoluções são juridicamente vinculativas.

Em conformidade com o artigo 22.º e 23.º da Convenção de Mannheim, a CCNR tem competência para estabelecer prescrições técnicas vinculativas para as embarcações de navegação interior. A resolução a adotar pela CCNR que altera a respetiva regulamentação a fim de incluir a referência à norma ES-TRIN 2025/1 será portanto um ato vinculativo para as partes na CCNR.

Por outro lado, e em conformidade com o artigo 1.º da Convenção de Mannheim, a CCNR pode alterar o seu quadro normativo relativo aos serviços de informação fluvial («RIS»), a fim de alinhar as especificações técnicas aplicáveis aos RIS com a ES-RIS 2025/1. A resolução a adotar pela CCNR para alterar a respetiva regulamentação e incluir a referência à norma ES-RIS 2025/1 será um ato vinculativo para as partes na CCNR. No entanto, não completará nem alterará o quadro institucional da Convenção de Mannheim.

Por conseguinte, os atos previstos serão vinculativos por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 1.º e com o artigo 22.º da Convenção de Mannheim.

Além disso, a norma ES-TRIN 2025/1 e a norma ES-RIS 2025/1 são atos que produzem efeitos jurídicos, tendo em vista a aplicabilidade do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, uma vez que

---

5 Acórdão do Tribunal de Justiça, de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

6 Ver Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 e 64.

podem influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE, a saber: Diretiva (UE) 2016/1629 e Diretiva 2005/44/CE.

No que diz respeito à norma ES-TRIN, tal deve-se ao facto de o quadro aplicável ao abrigo da Convenção de Mannheim ter de ser tido em conta no contexto da Diretiva (UE) 2016/1629, pois os documentos emitidos no âmbito do quadro jurídico do Reno são reconhecidos de acordo com o artigo 7.º da Diretiva (UE) 2016/1629. Além disso, as normas técnicas adotadas pelo CESNI constam do anexo II da Diretiva 2016/1629 e devem ser atualizadas através de atos delegados.

No que diz respeito aos serviços de informação fluvial, o artigo 5.º da Diretiva 2005/44 habilita a Comissão a adotar orientações técnicas e especificações técnicas, a fim de apoiar os RIS e assegurar a interoperabilidade destes serviços. O considerando 3 da diretiva estabelece que, por razões de segurança e no interesse de uma harmonização pan-europeia, o teor dos referidos requisitos e especificações técnicas comuns deverá tirar partido do trabalho realizado neste domínio por organizações internacionais relevantes, como a CCNR e a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE). A norma ES-RIS 2025/1 conterá especificações técnicas que devem ser adotadas no âmbito do artigo 5.º da Diretiva 2005/44. Este processo de adoção será alinhado com a adoção atualmente em curso da diretiva que altera a Diretiva 2005/44/CE, que remete diretamente para a ES-RIS como norma aplicável. Tendo em vista um regime de navegação harmonizado no Reno, a decisão relativa à ES-RIS na CCNR deve ser também a adoção da ES-RIS 2025/1.

Importa, pois, definir a posição a tomar em nome da União, no CESNI e na CCNR, sobre a adoção de normas que estabelecem as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior e as normas relativas aos serviços de informação fluvial harmonizados.

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é adotada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como sendo apenas acessória, a decisão a adotar nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, nomeadamente a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao processo em apreço

O objetivo principal e o conteúdo do ato previsto dizem respeito à política comum dos transportes.

Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 91.º, n.º 1, do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 91.º, n.º 1, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

2024/0215 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité Europeu para a Elaboração de Normas de navegação interior e na Comissão Central para a Navegação do Reno sobre a adoção de normas no domínio da navegação interior

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1, em conjunção com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) A Convenção Revista para a Navegação do Reno, de 17 de outubro de 1868, com a redação que lhe foi dada pela revisão de 20 de outubro de 1963 («Acordo»), entrou em vigor em 14 de abril de 1967. O Acordo mantém a Comissão Central para a Navegação do Reno («CCNR») e o regime de navegação interior do Reno estabelecido em 1815. No quadro da CCNR, o Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior («CESNI») foi criado em 3 de junho de 2015, com a finalidade de elaborar normas técnicas para vias navegáveis interiores em vários domínios, em especial no que respeita às embarcações, às tecnologias da informação e às tripulações.

(2) A Diretiva (UE) 2016/1629[1] remete para as mais recentes normas CESNI relativas às prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, nomeadamente a ES-TRIN. A CCNR remete igualmente para as normas mais recentes das suas regulamentações do Reno. Nos termos dos artigos 22.º e 23.º do Acordo, a CCNR pode adotar resoluções vinculativas que estabeleçam requisitos técnicos para embarcações de navegação interior na navegação interior do Reno. As normas a adotar pelo CESNI serão, por conseguinte, vinculativas logo que sejam referenciadas pelas resoluções vinculativas relevantes da CCNR.

(3) Nos termos do Acordo, a CCNR pode alterar o seu quadro regulamentar relativo aos serviços de informação fluvial («RIS»), remetendo para as normas adotadas pelo Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior («CESNI») e tornando essas normas obrigatórias no âmbito da aplicação da Convenção.

(4) O CESNI deverá adotar a norma europeia que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior 2025/1 (norma ES-TRIN 2025/1) e a norma europeia para os serviços de informação fluvial 2025/1 (ES-RIS 2025/1) na sua reunião de 17 de outubro de 2024. Na sequência desta adoção, a CCNR tenciona adotar uma resolução que altera as regulamentações do Reno a fim de remeter para a ES-RIS 2025/1 e para a ES-RIS 2025/1 na sua reunião plenária de 5 de dezembro de

[1] Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE (JO L 252 de 16.9.2016, p. 118).

2024. A ES-TRIN 2025/1 e a ES-RIS 2025/1 substituem a ES-TRIN 2023/1 e a ES-RIS 2023/1, respetivamente.

(5) A ES-TRIN 2025/1 estabelece prescrições técnicas uniformes necessárias para garantir a segurança das embarcações de navegação interior. Compreende prescrições relativas à construção, ao armamento e ao equipamento de embarcações de navegação interior, prescrições especiais para categorias específicas de embarcações, designadamente embarcações de passageiros, comboios impelidos e embarcações porta-contentores, prescrições relativas ao equipamento do sistema de identificação automática, prescrições relativas à identificação das embarcações, um modelo dos certificados e do registo, prescrições transitórias e, ainda, instruções de aplicação da norma técnica.

(6) Importa estabelecer a posição a adotar, em nome da União, no âmbito da CESNI e da CCNR, uma vez que a ES-TRIN 2025/1 influenciará de forma determinante o conteúdo do direito da União. O artigo 31.º e o artigo 32.º da Diretiva (UE) 2016/1629 exigem que a Comissão adote atos delegados que remetam para a versão mais recente da norma ES-TRIN e que fixe a data da sua aplicação, desde que os interesses da União não sejam comprometidos por alterações no processo de tomada de decisão do CESNI.

(7) A ES-RIS 2025/1 estabelece especificações técnicas e normas uniformes para apoiar os RIS e assegurar a sua interoperabilidade. As especificações técnicas e as normas constantes da norma ES-RIS 2025/1 coincidem com aquelas cuja adoção é requerida pela Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[7], nomeadamente nos seguintes domínios: sistema de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para navegação interior, notificações eletrónicas de embarcações, avisos à navegação, sistemas de localização e seguimento de embarcações e compatibilidade do equipamento necessário para a utilização dos RIS.

(8) As especificações técnicas relativas aos RIS têm por base os princípios técnicos estabelecidos no anexo II da Diretiva 2005/44/CE e tomam em consideração o trabalho realizado neste domínio pelas organizações internacionais competentes.

(9) Importa, portanto, estabelecer a posição a tomar em nome da União no CESNI, uma vez que a ES-RIS 2025/1 será suscetível de influenciar de forma determinante o conteúdo do direito da União, nomeadamente as especificações técnicas vinculativas adotadas no âmbito da Diretiva 2005/44/CE.

(10) A CCNR, numa próxima reunião plenária, deverá adotar resoluções que alterarão a regulamentação da CCNR de modo a incluir uma referência às normas ES-TRIN 2025/1 e ES-RIS 2025/1. Tal alteração será vinculativa por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 1.º e com o artigo 22.º da Convenção. Por conseguinte, é também apropriado estabelecer a posição a tomar em nome da União no âmbito da CCNR.

(11) Para possibilitar o maior nível de segurança na navegação interior, acompanhar a evolução técnica neste setor e garantir a compatibilidade dos requisitos para embarcações e dos serviços de informação fluvial na Europa, é importante que os requisitos técnicos para as embarcações e os serviços de informação fluvial estejam tão harmonizados quanto possível ao abrigo dos diferentes regimes jurídicos na Europa. Em particular, os Estados-Membros que também são membros da CCNR,

[7] Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade (JO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

deverão ser autorizados a apoiar decisões que se destinem a harmonizar as regras da CCNR com as que são aplicadas na União.

(12) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do CESNI e da CCNR, agindo conjuntamente no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A posição a tomar em nome da União no âmbito do CESNI, relativa à adoção das normas ES-TRIN 2025/1 e ES-RIS 2025/1, é a de aprovar a sua adoção.

2. A posição a tomar em nome da União no âmbito da CCNR é a de apoiar todas as propostas de harmonização da regulamentação da CCNR com as normas ES-TRIN 2025/1 e ES-RIS 2025/1.

Artigo 2.º

1. A posição referida no artigo 1.º, n.º 1, deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do CESNI, agindo conjuntamente no interesse da União.

2. A posição referida no artigo 1.º, n.º 2, deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros da CCNR, agindo conjuntamente no interesse da União.

Artigo 3.º

Podem ser acordadas alterações técnicas menores às posições definidas no artigo 1.º, sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Artigo 5.º

A presente decisão entra em vigor no dia da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente