COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 3.9.2024
COM(2024) 391 final

2024/0215 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior y en la Comisión Central para la Navegación del Rin sobre la adopción de normas de navegación interior

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

Esta propuesta se refiere a la Decisión del Consejo por la que se establece la posición que debe tomarse en nombre de la Unión en la reunión del Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI) de 17 de octubre de 2024 y en la sesión plenaria de la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR) de 5 de diciembre de 2024 por lo que respecta a la adopción prevista de las normas europeas que establecen las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior (ES-TRIN 2025/1) y la norma europea relativa a los servicios de información fluvial (ES-RIS 2025/1).

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. La CCNR y el CESNI

La CCNR es una organización internacional con competencias reguladoras para las cuestiones de transporte por navegación interior en el Rin. Cuatro Estados miembros (Alemania, Bélgica, Francia y Países Bajos) y Suiza son Partes en la CCNR.

El Convenio revisado para la navegación del Rin, firmado en Mannheim el 17 de octubre de 1868 y modificado el 14 de abril de 1967, define el marco jurídico que rige la utilización del Rin como vía navegable interior y establece las atribuciones de la CCNR (Convenio de Mannheim). Continúa el régimen del Rin establecido por el Congreso de Viena en 1815. Para la toma de decisiones, los Estados miembros de la CCNR se reúnen dos veces al año en sesiones plenarias. Cada Estado cuenta con un voto, y las decisiones se toman por unanimidad. Esas resoluciones son jurídicamente vinculantes. La UE no es miembro de la CCNR.

En 2015, la CCNR adoptó una resolución por la que se crea el Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI)[1]. Entre sus misiones cabe destacar la adopción de normas técnicas en materia de navegación interior, en particular con respecto a los buques, la tecnología de la información y las tripulaciones, así como la interpretación uniforme de tales normas y de los procedimientos correspondientes, y también llevar a cabo deliberaciones sobre la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente u otros ámbitos de la navegación.

El CESNI está compuesto por expertos de los Estados miembros de la UE y de la CCNR. Tienen derecho de voto sobre la base de un voto por Estado. Pero el CESNI también integra a la UE y a las instituciones internacionales, así como conocimientos especializados, en sus trabajos. La UE puede participar siempre en las actividades del CESNI, sin derecho de voto, junto con otras organizaciones internacionales cuya misión abarque los ámbitos de competencia del CESNI. Además de estos derechos de participación, el CESNI puede invitar a expertos (expertos individuales, sociedades de clasificación, etc.). La sesión plenaria del CESNI finaliza las normas acordadas a nivel de expertos.

La UE y la CCNR establecen normas en el contexto de las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior, a saber, la Directiva (UE) 2016/1629[2] y el Reglamento de inspección de navíos en el Rin (RVIR), así como a los servicios de información fluvial (SIF),

[1] Resolución 2015-I-3, CC/R (15) 1, p. 1.

[2] Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 118).

tal como se definen en la Directiva 2005/44/CE[3] y en el RVIR. En relación con las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior, ambos regímenes jurídicos se refieren a las normas europeas que establecen las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior (ES-TRIN), que son normas del CESNI.

Por lo que respecta a los SIF, la norma europea para los servicios de información fluvial (ES-RIS) se incorporará al Derecho de la Unión. La propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (adoptada por la Comisión en enero de 2024), se refiere a la norma ES-RIS como norma aplicable en la UE. El 18 de junio de 2024, el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía confirmó este planteamiento. La referencia a la versión más actual de la norma ES-RIS también está prevista en los Reglamentos del Rin pertinentes.

2.2. Actos previstos del CESNI y de la CCNR

Está previsto que, en el transcurso de su reunión de 17 de octubre de 2024, el CESNI adopte una nueva edición de las normas europeas que establecen las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior (ES-TRIN 2025/1), así como de la norma europea relativa a los servicios de información fluvial (ES-RIS 2025/1).

ES-TRIN
En el transcurso de su reunión de 28 de septiembre de 2015, el CESNI finalizó la primera versión de la norma ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1). Su adopción oficial tuvo lugar en la reunión del CESNI de 26 de noviembre de 2015. El CESNI adoptó las siguientes modificaciones de la norma ES-TRIN:

1. Norma ES-TRIN 2017/1 de 6 de julio de 2017.
2. Norma ES-TRIN 2019/1 de 8 de noviembre de 2018.
3. Norma ES-TRIN 2021/1 de 13 de octubre de 2020.
4. Norma ES-TRIN 2023/1 de 13 de octubre de 2022.

La norma ES-TRIN se actualiza de manera periódica teniendo en cuenta la labor de los grupos de trabajo del CESNI.
La actualización periódica de la norma ES-TRIN es necesaria para:

- mantener un elevado nivel de seguridad en la navegación interior,
- tener en cuenta la evolución técnica (por ejemplo, en lo referente a los sistemas contra incendios y a los equipos de navegación), y
- garantizar la compatibilidad con el marco jurídico de la UE.

A lo largo de 2023 y 2024, los expertos del CESNI han preparado la nueva edición de la norma ES-TRIN: ES-TRIN 2025/1.
La norma ES-TRIN 2025/1 incorpora diversas modificaciones, en particular en los siguientes ámbitos:

[3] Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

- combustibles de bajo punto de inflamación, en particular en lo que respecta al almacenamiento y al uso de metanol,
- marcado de zonas peligrosas y etiquetado de combustibles,
- sistemas de propulsión eléctrica,
- acumuladores de iones de litio,
- utilización de plástico reforzado con aluminio o fibra para la construcción de buques de pasaje,
- abandono del protocolo de los parámetros del motor,
- reconocimiento de la exención de los ensayos de campo para los motores,
- conexiones para la recarga y códigos de color adecuados,
- equipos de navegación e información, en particular equipos del SIA para navegación interior,
- plantas de tratamiento de aguas residuales,
- puentes de gobierno elevables y disposiciones transitorias para los puentes de gobierno de altura regulable,
- sistemas automáticos de rociadores con agua presurizada,
- piezas de conexión entre el ancla y la cadena,
- camarotes,
- actualización de las referencias al Reglamento relativo al personal de navegación en el Rin, a la norma ES-RIS 2025/1 y a otras normas internacionales.

En su reunión de 11 de abril de 2024, el CESNI decidió programar la adopción de la norma ES-TRIN 2025/1 para la reunión de 17 de octubre de 2024. Antes de esa reunión de 17 de octubre de 2024, únicamente se prevé que se efectúen algunas modificaciones menores y de carácter formal en el proyecto de norma. La norma ES-TRIN 2025/1 se publicará en un sitio web específico (cesni.eu). Todos los Estados miembros de la UE tienen acceso (protegido) a los mencionados proyectos de normas.

La norma ES-TRIN 2025/1 debe incorporarse al Derecho de la Unión, de conformidad con la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE[4].
Las referencias a la norma adoptada por el CESNI figuran en el anexo II de la Directiva (UE) 2016/1629. En virtud del artículo 31, apartado 1, de dicha Directiva, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados a fin de adaptar el anexo II y actualizar la referencia, sin demoras indebidas, a la versión más reciente de la norma ES-TRIN, y establecer la fecha de su aplicación.
En la actualidad, la mencionada Directiva hace referencia a la norma ES-TRIN 2023/1. El artículo 9 del Reglamento interno del CESNI solo permite la adopción de normas tras la adopción de una decisión de conformidad con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.
La CCNR también adoptará una resolución por la que se modifiquen sus Reglamentos del Rin (en particular, el RVIR), que incluirá una referencia a la versión actualizada ES-TRIN 2025/1.
Tanto el Derecho de la Unión como los Reglamentos de la CCNR harán referencia a la norma ES-TRIN 2025/1 a partir del 1 de enero de 2026.

[4] Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 118).

ES-RIS

En el transcurso de su sesión plenaria de 15 de abril de 2021, el CESNI adoptó formalmente la primera versión de la norma ES-RIS (norma ES-RIS, edición 2021/1). El CESNI adoptó las normas modificadas ES-RIS 2023/1 el 13 de octubre de 2022.
Durante 2023 y 2024, los expertos del CESNI han preparado la nueva edición de la norma ES-RIS: ES-RIS 2025/1.
La norma ES-RIS 2025/1 ha sido objeto de cambios en el formato; se han normalizado su presentación, su estructura general y sus anexos. Se ha revisado la numeración de los artículos, capítulos, cuadros, diagramas y gráficos. Ha incorporado diversas mejoras a su coherencia interna y a la coherencia entre las distintas partes de la norma.
La norma ES-RIS 2025/1 incorpora diversas modificaciones, en particular en los siguientes ámbitos:
— creación de la parte 0, que contiene abreviaturas, definiciones y referencias a documentos externos,
— establecimiento de normas para las ayudas a la navegación y modificación de las partes pertinentes de la norma ES-RIS,
— nueva numeración de los anexos, en particular en las secciones relativas a:
— sistemas normalizados de información y visualización de las cartas electrónicas para la navegación interior,
— sistema normalizado de seguimiento y ubicación de los buques para la navegación interior,
— información electrónica normalizada sobre los buques para la navegación interior,
— avisos a los navegantes normalizados,
— realización de correcciones y aclaraciones, pero sin modificar el contenido.

En su reunión de 11 de abril de 2024, el CESNI decidió programar la adopción de la norma ES-RIS 2025/1 para la reunión de 17 de octubre de 2024. Antes de esa reunión de 17 de octubre de 2024, únicamente se prevé efectuar algunas modificaciones menores en el proyecto de norma. La norma ES-RIS 2025/1 se publicará en un sitio web específico (cesni.eu). Todos los Estados miembros de la UE tienen acceso (protegido) a los mencionados proyectos de normas.

La propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (adoptada por la Comisión en enero de 2024), se refiere a la norma ES-RIS como norma aplicable en la UE en lo que respecta a los servicios de información fluvial. La adopción por parte de los colegisladores está prevista para mediados de 2025. Por lo tanto, es necesario adoptar la norma ES-RIS 2025/1 para incorporarla a la Directiva 2005/44/CE como la versión más actual de las normas.

La CCNR adoptará una resolución por la que se modifiquen sus Reglamentos, con el fin de incluir una referencia a la norma ES-RIS 2025/1.

Dado que la norma ES-TRIN 2025/1 contiene referencias a la norma ES-RIS 2025/1, es importante que ambas normas sean adoptadas por el CESNI en su reunión de 17 de octubre de 2024.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

La decisión por la que se establece la posición de la Unión es necesaria, dado que los actos que deben adoptarse surten efectos jurídicos a efectos del artículo 218, apartado 9, del TFUE y, en particular, teniendo en cuenta su repercusión en un ámbito de la legislación de la UE que

está sujeto a la competencia exclusiva de la Unión en virtud del artículo 3, apartado 2, del TFUE.

Las actualizaciones de las normas técnicas ES-TRIN y ES-RIS han sido objeto de una labor intensiva de preparación por parte de los expertos del CESNI. Se ha consultado a este respecto a numerosos expertos de los sectores público y privado. Mientras se elaboraba la norma tuvieron lugar reuniones técnicas del CESNI.

Estas reuniones permitieron a los expertos llegar a un acuerdo sobre las normas de navegación interior.

La posición propuesta de la Unión consiste en adoptar las normas ES-TRIN 2025/1 y ES-RIS 2025/1, ya que aseguran el máximo nivel de seguridad en la navegación interior, siguen la evolución técnica en este sector y garantizan la compatibilidad de las prescripciones aplicables a los buques, así como de los servicios de información fluvial, en Europa.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) contempla la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo en cuestión[5].

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»[6].

4.1.2. Aplicación al presente asunto

Aunque las normas adoptadas por el CESNI no son vinculantes por sí mismas, lo serán para los miembros de la CCNR una vez que esta modifique su marco legislativo [Reglamento de inspección de navíos en el Rin (RVIR), Reglamento de policía para la navegación en el Rin (RPNR)] para incluir una referencia a las normas adoptadas por el CESNI y hacerlas obligatorias en el marco de la aplicación del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin. De hecho, el carácter vinculante de dicho Reglamento para los miembros de la CCNR está establecido en el Convenio de Mannheim.

Las sesiones plenarias se celebran dos veces al año. A ellas asisten los representantes de los Estados miembros en la CCNR. La sesión plenaria es el órgano decisorio de la CCNR. Se encarga de adoptar las resoluciones de la CCNR. Cada Estado cuenta con un voto, y las decisiones se toman por unanimidad. Esas resoluciones son jurídicamente vinculantes.

---

5 Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

6 Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

De conformidad con los artículos 22 y 23 del Convenio de Mannheim, la CCNR está facultada para establecer prescripciones técnicas vinculantes aplicables a los buques de navegación interior. La Resolución que debe adoptar la CCNR, que modificará los Reglamentos de la CCNR para incluir una referencia a la norma ES-TRIN 2025/1, será, por tanto, un acto jurídicamente vinculante con respecto a las Partes en la CCNR.

Por otra parte, y de conformidad con el artículo 1 del Convenio de Mannheim, la CCNR puede modificar su marco reglamentario relativo a los servicios de información fluvial (SIF) con el fin de adaptar las especificaciones técnicas aplicables a los SIF a la norma ES-RIS 2025/1. La Resolución que debe adoptar la CCNR, que modificará los Reglamentos de la CCNR para incluir una referencia a la norma ES-RIS 2025/1, será un acto jurídicamente vinculante con respecto a las Partes en la CCNR. Sin embargo, no completará ni modificará el marco institucional del Convenio de Mannheim.

Por consiguiente, los actos previstos serán vinculantes con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con los artículos 1 y 22 del Convenio de Mannheim.

Además, las normas ES-TRIN 2025/1 y ES-RIS 2025/1 son actos que surten efectos jurídicos a efectos de la aplicación del artículo 218, apartado 9, del TFUE, ya que pueden influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión, concretamente en la Directiva (UE) 2016/1629 y la Directiva 2005/44/CE.

Por lo que respecta a la norma ES-TRIN, esto se debe a que el marco aplicable en virtud del Convenio de Mannheim debe tenerse en cuenta en el contexto de la Directiva (UE) 2016/1629, ya que los documentos expedidos con arreglo al marco jurídico del Rin se reconocen de conformidad con el artículo 7 de la Directiva (UE) 2016/1629. Además, las normas técnicas adoptadas por el CESNI se incluyen en el anexo II de la Directiva 2016/1629 y han de ser actualizadas mediante actos delegados.

Por lo que respecta a los servicios de información fluvial, el artículo 5 de la Directiva 2005/44 faculta a la Comisión para adoptar directrices y especificaciones técnicas, con el fin de apoyar los SIF y garantizar su interoperabilidad. El considerando 3 de la Directiva establece que, por razones de seguridad y en interés de la armonización a escala europea, el contenido de las prescripciones y especificaciones técnicas comunes debe basarse en el trabajo desarrollado en este ámbito por las organizaciones internacionales competentes, como, en particular, la CCNR y la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPENU). La norma ES-RIS 2025/1 contendrá especificaciones técnicas que deben adoptarse en el marco del artículo 5 de la Directiva 2005/44. Este proceso de adopción se ajustará al actual proceso de adopción de la Directiva por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE, que hace referencia de forma directa a la norma ES-RIS como norma aplicable. En pro de un régimen armonizado de navegación en el Rin, la decisión sobre la ES-RIS en la CCNR también debe ser que se adopte la norma ES-RIS 2025/1.

Por consiguiente, es necesario establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el CESNI y la CCNR con vistas a la adopción de normas sobre las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior y sobre los servicios de información fluvial armonizados.

Por lo tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente asunto

El objetivo y el contenido principales del acto previsto están relacionados con la política comercial común.

Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 91, apartado 1, del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 91, apartado 1, del TFUE, en relación con su artículo 218, apartado 9.

2024/0215 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior y en la Comisión Central para la Navegación del Rin sobre la adopción de normas de navegación interior

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Convenio revisado para la navegación del Rin de 17 de octubre de 1868, modificado por la revisión de 20 de octubre de 1963 («el Acuerdo»), entró en vigor el 14 de abril de 1967. El Acuerdo mantiene la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR) y el régimen para la navegación interior del Rin establecido en 1815. En el marco de la CCNR, el Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI) se creó el 3 de junio de 2015 a fin de elaborar normas técnicas relativas a las vías de navegación interior en distintos ámbitos, en particular con respecto a los buques, la tecnología de la información y las tripulaciones.

(2) La Directiva (UE) 2016/1629[1] hace referencia a las normas más recientes del CESNI relativas a las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior, en concreto a la norma ES-TRIN. La CCNR también se refiere a las normas más recientes en sus Reglamentos del Rin. De conformidad con los artículos 22 y 23 del Acuerdo, la CCNR puede adoptar resoluciones vinculantes que establezcan prescripciones técnicas de los buques de navegación interior en la navegación interior del Rin. Por lo tanto, las normas que adopte el CESNI serán vinculantes una vez que las resoluciones vinculantes correspondientes de la CCNR se refieran a dichas normas.

(3) De conformidad con el Acuerdo, la CCNR puede modificar su marco regulador relativo a los servicios de información fluvial (SIF) haciendo referencia a las normas adoptadas por el Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI) y haciéndolas obligatorias en el marco de la aplicación del Acuerdo.

(4) Está previsto que, en el transcurso de su reunión de 17 de octubre de 2024, el CESNI adopte la norma europea actualizada por la que se establecen las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior 2025/1 (norma ES-TRIN 2025/1), así como la norma europea relativa a los servicios de información fluvial 2025/1 (norma ES-RIS 2025/1). Tras esta adopción, la CCNR tiene la intención de adoptar una resolución por la que se modifiquen los Reglamentos del Rin para

[1] Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 118).

referirse a las normas ES-TRIN 2025/1 y ES-RIS 2025/1 en su sesión plenaria de 5 de diciembre de 2024. En consecuencia, las normas ES-TRIN 2025/1 y ES-RIS 2025/1 sustituyen a las normas ES-TRIN 2023/1 y ES-RIS 2023/1.

(5) La norma ES-TRIN 2025/1 establece unas prescripciones técnicas uniformes que son necesarias para garantizar la seguridad de los buques de navegación interior. Incluye disposiciones relativas a la construcción, el armamento y el equipamiento de los buques de navegación interior; disposiciones especiales relativas a determinadas categorías de buques tales como los buques de pasaje, los convoyes empujados y los portacontenedores; disposiciones relativas a los equipos del sistema de identificación automática; disposiciones relativas a la identificación de los buques; modelos de certificado y de registro; disposiciones transitorias, e instrucciones para la aplicación de la norma técnica.

(6) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el CESNI y la CCNR, ya que la norma ES-TRIN 2025/1 influirá de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión. Los artículos 31 y 32 de la Directiva (UE) 2016/1629 obligan a la Comisión a adoptar actos delegados que se refieran a la versión más reciente de la norma ES-TRIN y a establecer la fecha de su aplicación, siempre que los intereses de la Unión no se vean comprometidos por los cambios en el proceso de toma de decisiones del CESNI.

(7) La norma ES-RIS 2025/1 establece especificaciones y normas técnicas uniformes para apoyar los SIF y garantizar su interoperabilidad. Las especificaciones y normas técnicas que establece la norma ES-RIS 2025/1 coinciden con aquellas cuya adopción exige la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[7], en particular en los siguientes ámbitos: sistema de información y visualización de las cartas electrónicas para la navegación interior, información electrónica sobre los buques, avisos a los navegantes, sistemas de seguimiento y ubicación de los buques y compatibilidad de los equipos necesarios para el uso de los SIF.

(8) Las especificaciones técnicas relativas a los SIF se basan en los principios técnicos establecidos en el anexo II de la Directiva 2005/44/CE y tienen en cuenta el trabajo realizado en este ámbito por las organizaciones internacionales pertinentes.

(9) Procede, por tanto, establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el CESNI, puesto que la norma ES-RIS 2025/1 podrá influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, en particular las especificaciones técnicas vinculantes adoptadas en el marco de la Directiva 2005/44/CE.

(10) Está previsto que, en una de sus próximas sesiones plenarias, la CCNR adopte resoluciones que modifiquen sus Reglamentos para incluir una referencia a las normas ES-TRIN 2025/1 y ES-RIS 2025/1. Dichas modificaciones serán vinculantes con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 1 y 22 del Convenio. Por consiguiente, también procede establecer la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión en la CCNR.

(11) Con el fin de facilitar el máximo nivel de seguridad en la navegación interior, seguir la evolución técnica en este sector y garantizar la compatibilidad de las prescripciones aplicables a los buques y la compatibilidad de los servicios de información fluvial en

[7] Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

Europa, es importante que las prescripciones técnicas de los buques y los servicios de información fluvial con arreglo a los distintos regímenes jurídicos de Europa estén lo más armonizadas posible. En particular, se debe autorizar a los Estados miembros que sean también miembros de la CCNR a respaldar las decisiones de armonización de las normas de la CCNR con las que se aplican en la Unión.

(12) La posición de la Unión ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del CESNI y de la CCNR, actuando conjuntamente al servicio de los intereses de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el CESNI con respecto a la adopción de las normas ES-TRIN 2025/1 y ES-RIS 2025/1 será la de aprobar su adopción.

2. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la CCNR será la de respaldar todas las propuestas de armonización de los Reglamentos de la CCNR con las normas ES-TRIN 2025/1 y ES-RIS 2025/1.

Artículo 2

1. La posición a que se refiere el artículo 1, apartado 1, ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del CESNI, actuando conjuntamente al servicio de los intereses de la Unión.

2. La posición a que se refiere el artículo 1, apartado 2, ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros de la CCNR, actuando conjuntamente al servicio de los intereses de la Unión.

Artículo 3

Podrán acordarse modificaciones técnicas menores de las posiciones establecidas en el artículo 1 sin necesidad de una nueva decisión del Consejo.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Artículo 5

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta