

Bruselas, 16 de agosto de 2022
(OR. en)

11800/22

**Expediente interinstitucional:
2022/0234(NLE)**

**TRANS 528
MAR 152**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	11 de agosto de 2022
A:	Secretaría General del Consejo
N.º doc. Ción.:	COM(2022) 394 final
Asunto:	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

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2022) 394 final.

Adj.: COM(2022) 394 final

Bruselas, 11.8.2022
COM(2022) 394 final

2022/0234 (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

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión en la reunión del Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI) de 13 de octubre de 2022 y en una sesión plenaria de la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR) de 8 de diciembre de 2022 por lo que respecta a la adopción prevista de las normas europeas que establecen las prescripciones técnicas aplicables a las embarcaciones de navegación interior (ES-TRIN 2023/1) y la norma europea relativa a los servicios de información fluvial (ES-RIS 2023/1).

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. CCNR y CESNI

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

El Convenio revisado para la navegación del Rin, firmado en Mannheim el 17 de octubre de 1868, define el marco jurídico que rige la utilización del Rin como vía navegable interior y establece las atribuciones de la CCNR. El Convenio vigente es el resultado del Convenio por el que se modifica el Convenio revisado para la navegación del Rin, adoptado el 20 de noviembre de 1963, que entró en vigor el 14 de abril de 1967. 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 Comisión Central. Cada Estado cuenta con un voto, y las decisiones se toman por unanimidad. Dichas resoluciones son jurídicamente vinculantes. La Unión no es miembro de la CCNR.

En 2015, la CCNR adoptó una resolución por la que se creaba un comité europeo para la elaboración de normas comunes de navegación interior (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI). Entre las misiones del CESNI cabe destacar la adopción de normas técnicas en distintos ámbitos, en particular con respecto a las embarcaciones, 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 que representan a los Estados miembros de la CCNR y de la Unión, que disponen de derecho de voto según el principio de un voto por Estado. La Unión no es miembro del CESNI. Ahora bien, puede participar en las actividades del CESNI, junto con otras organizaciones internacionales cuya misión abarque los ámbitos de competencia del CESNI, aunque no tiene derecho de voto.

2.2. Actos previstos del CESNI y de la CCNR

Está previsto que, durante el transcurso de su reunión de 13 de octubre de 2022, el CESNI adopte una nueva edición de las normas europeas que establecen las prescripciones técnicas aplicables a las embarcaciones de navegación interior (ES-TRIN 2023/1), así como de la norma europea relativa a los servicios de información fluvial (ES-RIS 2023/1).

ES-TRIN

Durante 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 sesión plenaria del CESNI de 26 de noviembre de 2015. El CESNI adoptó las siguientes modificaciones de normas 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

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 Unión.

A lo largo de 2021 y 2022, los expertos del CESNI han preparado la nueva edición de la norma ES-TRIN 2023/1.

La norma ES-TRIN 2023/1 incorpora diversas modificaciones, en particular en los siguientes ámbitos:

- combustibles de bajo punto de inflamación y pilas de combustible,
- chalecos salvavidas,
- sistemas de postratamiento,
- recogida de aguas residuales,
- sistemas de extinción de incendios instalados permanentemente para la protección de objetos,
- buques de pasaje,
- embarcaciones de recreo,
- motores de propulsión eléctricos a popa del mamparo del pique de popa,
- reparación de motores en servicio,
- puentes de gobierno de altura regulable,
- instalaciones de navegación por radar e indicadores de la velocidad de giro,
- actualización de las referencias a la norma ES-RIS 2023/1,
- anclas especiales de masa reducida.

En su reunión de 13 de abril de 2022, el CESNI decidió programar la adopción de la norma ES-TRIN 2023/1 para la reunión de 13 de octubre de 2022. Antes de esa reunión de 13 de octubre de 2022, únicamente se prevé que se efectúen algunas modificaciones menores y de carácter formal en el proyecto de norma. La norma ES-TRIN 2023/1 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 2023/1 se incorporará 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 las embarcaciones de la

navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE¹.

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.

La CCNR adoptará una resolución por la que se modifiquen sus Reglamentos, con el fin de incluir una referencia a la norma ES-TRIN 2023/1.

A fin de garantizar la coherencia entre los dos regímenes jurídicos existentes relativos a las prescripciones técnicas aplicables a las embarcaciones de navegación interior (CCNR y Unión Europea), es necesario establecer estándares equivalentes. Tanto el Derecho de la Unión como los reglamentos de la CCNR harán referencia a la norma ES-TRIN 2023/1 a partir del 1 de enero de 2024.

ES-RIS

La primera versión de la norma ES-RIS (ES-RIS, edición 2021/1) fue adoptada formalmente en la sesión plenaria del CESNI de 15 de abril de 2021 y cubre las siguientes normas técnicas para los servicios de información fluvial:

Parte I: Sistemas normalizados de información y visualización de las cartas electrónicas para la navegación interior

Parte II: Sistema normalizado de seguimiento y ubicación de los buques para la navegación interior

Parte III: Requisitos de funcionamiento y de prestaciones, métodos de ensayo y resultados de ensayos requeridos para los equipos del sistema de identificación automática (SIA) para navegación interior a bordo (norma de ensayo SIA para navegación interior)

Parte IV: Información electrónica normalizada sobre los buques para la navegación interior

Parte V: Avisos normalizados a los navegantes

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

- mantener un elevado nivel de seguridad en la navegación interior,
- tener en cuenta la evolución técnica,
- garantizar la compatibilidad con el marco jurídico de la Unión y con los requisitos internacionales.

Durante 2021 y 2022, los expertos del CESNI han preparado la nueva edición de la norma ES-RIS 2023/1. Como resultado del proceso de traducción y de la corrección de pruebas por parte de los grupos de trabajo, se han aplicado varias mejoras de redacción. La norma ES-RIS 2023/1 también ha sido objeto de cambios en el formato, con la normalización de su

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 las embarcaciones de la 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).

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. Esto ha dado lugar a una actualización de la estructura general de la norma ES-RIS:

- Parte I: Sistemas de información y visualización de las cartas electrónicas para la navegación interior (ECDIS Fluvial)
- Parte II: Sistema de seguimiento y ubicación de buques para la navegación interior
- Parte III: Avisos a navegantes
- Parte IV: Información electrónica sobre los buques en la navegación interior
- Parte V: Requisitos de funcionamiento y de prestaciones, métodos de ensayo y resultados de ensayos requeridos para el ECDIS Fluvial (parte de ensayo del ECDIS Fluvial)
- Parte VI: Requisitos de funcionamiento y de prestaciones, métodos de ensayo y resultados de ensayos requeridos para los equipos del SIA para navegación interior a bordo (parte de ensayo del SIA para navegación interior)

En su reunión de 13 de abril de 2022, el CESNI decidió programar la adopción de la norma ES-RIS 2023/1 para la reunión de 13 de octubre de 2022. Antes de esa reunión de 13 de octubre de 2022, únicamente se prevé efectuar algunas modificaciones menores en el proyecto de norma. La norma ES-RIS 2023/1 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.

De conformidad con la 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 Comunidad², la norma ES-RIS 2023/1 se incorporará al Derecho de la Unión. Dicha incorporación se ajustará a la revisión en curso de la Directiva 2005/44/CE, cuya adopción está prevista para mediados de 2023.

La CCNR adoptará una resolución por la que se modifiquen sus Reglamentos, con el fin de incluir una referencia a la norma ES-RIS 2023/1.

Dado que la norma ES-TRIN 2023/1 contiene referencias a la norma ES-RIS 2023/1, es importante que ambas normas sean adoptadas por el CESNI en su reunión de 13 de octubre de 2022.

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 las siguientes reuniones técnicas del CESNI:

² 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).

- reuniones de los grupos de trabajo del CESNI/PT (23-24.6.2020, 22-23.9.2020, 17-18.11.2020, 2-3.3.2021, 23-24.6.2022, 16-17.11.2021 y 22-23.2.2022) y del CESNI/TI (28.6-2.7.2021, 8-10.9.2021, 14-17.12.2021, 9-10.3.2022);
- una reunión del CESNI (13.4.2022).

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 2023/1 y ES-RIS 2023/1, ya que facilitan el máximo nivel de seguridad en la navegación interior, siguen la evolución técnica en este sector y garantizan la compatibilidad de los requisitos aplicables a las embarcaciones, 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) prevé 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 acuerdo³.

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surtan 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 tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que puedan influir «de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»⁴.

4.1.2. Aplicación al presente asunto

Tanto el CESNI como la CCNR son organismos creados en virtud de un acuerdo internacional, a saber, el Convenio revisado para la navegación del Rin (Convenio de Mannheim)⁵.

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 (Reglamentos de inspección de navíos en el Rin, reglamento de policía para la navegación del Rin) 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.

De conformidad con el artículo 22 del Convenio de Mannheim, la CCNR está facultada para establecer prescripciones técnicas vinculantes aplicables a las embarcaciones de navegación

³ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

⁴ 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.

⁵ Convenio revisado relativo a la navegación del Rin de 17 de octubre de 1868, modificado el 20 de noviembre de 1963.

interior. La Resolución que debe adoptar la CCNR, que modificará los Reglamentos de la CCNR para incluir una referencia a la norma ES-TRIN 2023/1, será, por tanto, un acto jurídicamente vinculante con respecto a las Partes de 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 2023/1. La Resolución que debe adoptar la CCNR, que modificará los Reglamentos de la CCNR para incluir una referencia a la norma ES-RIS2023/1, será un acto jurídicamente vinculante con respecto a las Partes de 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 2023/1 y ES-RIS 2023/1 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 se refiere a la norma ES-TRIN, esto se debe a que el marco aplicable en virtud del Convenio revisado para la navegación del Rin debe tenerse en cuenta para cualquier modificación de la Directiva (UE) 2016/1629 y a que las normas técnicas adoptadas por el CESNI, que figuran en el anexo II de la Directiva 2016/1629, deben actualizarse mediante actos delegados.

Por lo que respecta a los servicios de información fluvial, el artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE 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 los requisitos y especificaciones técnicas comunes debe basarse en el trabajo desarrollado en este ámbito por las organizaciones internacionales competentes, como, en particular, la Comisión Central de Navegación por el Rin (CCNR) y la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPENU). La norma ES-RIS 2023/1 contendrá especificaciones técnicas que deben adoptarse en el marco del artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE. Este proceso se ajustará a la revisión en curso de la Directiva 2005/44/CE, cuya adopción está prevista para mediados de 2023.

Por consiguiente, es necesario establecer la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión en el CESNI y la CCNR con vistas a la adopción de normas sobre las prescripciones técnicas aplicables a las embarcaciones 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 toma una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objeto o tiene un componente doble y si uno de dichos objetos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solo 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 objeto o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente asunto

El objetivo y el contenido principales de los actos previstos están relacionados con la política común de transportes.

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 el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

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 el Convenio por el que se modifica el Convenio revisado para la navegación del Rin, adoptado el 20 de noviembre de 1963, entró en vigor el 14 de abril de 1967 («el Convenio»).
- (2) De conformidad con el artículo 22 del Convenio, la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR) puede adoptar prescripciones técnicas aplicables a las embarcaciones de navegación interior.
- (3) De conformidad con el Convenio, 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 Convenio.
- (4) El CESNI se creó el 3 de junio de 2015 en el marco de la CCNR a fin de elaborar normas técnicas relativas a las vías de navegación interior en distintos ámbitos, en particular con respecto a las embarcaciones, la tecnología de la información y las tripulaciones.
- (5) El objetivo de las actuaciones de la Unión en el sector de la navegación interior debe ser garantizar la uniformidad en la elaboración de las prescripciones y especificaciones técnicas aplicadas en la Unión, en particular en lo que respecta a las embarcaciones de navegación interior y los SIF.
- (6) A fin de garantizar un transporte eficiente y seguro por las vías de navegación interior, es importante que las prescripciones técnicas aplicables a las embarcaciones y a los SIF sean compatibles y lo más armonizadas posible en el marco de regímenes jurídicos diferentes en Europa. En particular, los Estados miembros de la UE que también son miembros de la CCNR deben apoyar las decisiones de armonización de las normas de la CCNR con aquellas que se aplican en la Unión.
- (7) Está previsto que, durante el transcurso de su reunión de 13 de octubre de 2022, el CESNI adopte la norma europea por la que se establecen las prescripciones técnicas aplicables a las embarcaciones de navegación interior 2023/1 (en lo sucesivo, «norma

ES-TRIN 2023/1»), así como la norma europea relativa a los servicios de información fluvial 2023/1 (en lo sucesivo, «norma ES-RIS 2023/1»).

- (8) La norma ES-TRIN 2023/1 establece unas prescripciones técnicas uniformes que son necesarias para garantizar la seguridad de las embarcaciones de la navegación interior. Incluye disposiciones relativas a la construcción, el armamento y el equipamiento de las embarcaciones de navegación interior; disposiciones especiales relativas a determinadas categorías de embarcaciones 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 las embarcaciones; modelos de certificado y de registro; disposiciones transitorias, así como instrucciones para la aplicación de la norma técnica.
- (9) El anexo II de la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo¹ indica que las prescripciones técnicas aplicables a las embarcaciones son las que figuran en la norma ES-TRIN 2021/1. La Comisión está facultada para actualizar esta referencia, que figura en el anexo II, a la versión más reciente de la norma ES-TRIN y establecer la fecha de su aplicación. Por consiguiente, la norma ES-TRIN 2023/1 afectará a la Directiva (UE) 2016/1629.
- (10) Procede, por tanto, establecer la posición que se ha de tomar en nombre de la Unión en el Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI), dado que la norma ES-TRIN 2023/1 podrá influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (11) La norma ES-RIS 2023/1 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 2023/1 coinciden con las que exige la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo², en particular en los siguientes ámbitos: el sistema de información y visualización de las cartas electrónicas para la navegación interior; la información electrónica sobre los buques; los avisos a los navegantes; los sistemas de seguimiento y ubicación de buques y la compatibilidad de los equipos necesarios para el uso de los SIF.
- (12) 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.
- (13) Procede, por tanto, establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el CESNI, puesto que la norma ES-RIS 2023/1 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.
- (14) 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

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 las embarcaciones de la 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).

² 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).

ES-TRIN 2023/1 y ES-RIS 2023/1. Dicha modificación será vinculante 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.

- (15) La Unión no es miembro de la CCNR ni del CESNI. La posición de la Unión ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que sean miembros de dichos organismos, actuando conjuntamente.
- (16) La posición propuesta de la Unión consiste en adoptar las normas ES-TRIN 2023/1 y ES-RIS 2023/1, ya que facilitan el máximo nivel de seguridad en la navegación interior, siguen la evolución técnica en este sector y garantizan la compatibilidad de los requisitos aplicables a las embarcaciones, así como de los servicios de información fluvial, en Europa.

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 2023/1 y ES-RIS 2023/1 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 2023/1 y ES-RIS 2023/1.

Artículo 2

- 1. La posición a la que se refiere el artículo 1, apartado 1, será expresada por los Estados miembros de la Unión que sean miembros del CESNI, actuando conjuntamente.
- 2. La posición a la que se refiere el artículo 1, apartado 2, será expresada por los Estados miembros de la Unión que sean miembros del CCNR, actuando conjuntamente.

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