

Bruselas, 11 de septiembre de 2026
(OR. en)

13050/26

**Expediente interinstitucional:
2026/0262 (NLE)**

**MAR 125
TRANS 545**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	10 de septiembre de 2026
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2026) 468 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 (CESNI) y en la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR) en relación con la adopción de la norma europea por la que se establecen las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior (ES-TRIN 2027/1), la norma europea para los servicios de información fluvial (ES-RIS 2027/1) y un proyecto de modificación del Reglamento de inspección de navíos en el Rin (RVIR)

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 468 final.

Adj.: COM(2026) 468 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 10.9.2026
COM(2026) 468 final

2026/0262 (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 (CESNI) y en la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR) en relación con la adopción de la norma europea por la que se establecen las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior (ES-TRIN 2027/1), la norma europea para los servicios de información fluvial (ES-RIS 2027/1) y un proyecto de modificación del Reglamento de inspección de navíos en el Rin (RVIR)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión del Consejo por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la reunión del Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI), que se celebrará el 15 de octubre de 2026, y en la sesión plenaria de la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR), que tendrá lugar el 3 de diciembre de 2026, por lo que respecta a la adopción prevista de la norma europea que establece las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior (ES-TRIN 2027/1) y la norma europea relativa a los servicios de información fluvial (ES-RIS 2027/1).

También establece la posición de la Unión en relación con una modificación del Reglamento de inspección de navíos en el Rin (en lo sucesivo, el «RVIR») que deberá adoptar la CCNR en su sesión plenaria del 3 de diciembre de 2026 o en cualquier reunión posterior, con el fin de adaptar el régimen del Rin a los requisitos del artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/1629.

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 contratantes en la CCNR. La UE no es miembro de la CCNR.

El Convenio revisado para la navegación del Rin, firmado en Mannheim el 17 de octubre de 1868 y modificado por la revisión de 20 de noviembre de 1963, que entró en vigor el 14 de abril de 1967 (en lo sucesivo, el «Convenio de Mannheim»), define el marco jurídico que rige la utilización del Rin como vía navegable interior y establece las atribuciones de la CCNR. 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 y la CCNR mantienen una cooperación basada, entre otras cosas, en el Acuerdo Administrativo de 22 de mayo de 2013. El Acuerdo Administrativo de 2013 tiene por objeto aumentar las sinergias y hacer que las acciones de ambas instituciones sean más complementarias y se refuercen mutuamente. La cooperación se extiende a los requisitos técnicos y las tecnologías de la información relativos a los buques de la navegación interior, así como a la modernización del marco jurídico de las cualificaciones profesionales de los trabajadores en el ámbito de la navegación interior, en consonancia con las disposiciones del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Ambas instituciones acordaron establecer un mecanismo para el desarrollo y la adopción de normas que posteriormente puedan servir de referencia, en paralelo, en sus respectivos marcos reglamentarios. Este enfoque armonizado tiene por objeto garantizar que la navegación interior se lleve a cabo con arreglo a las mismas normas en todas las vías navegables interiores, tanto de la UE como de la CCNR.

En este contexto, la CCNR adoptó en 2015 una resolución por la que se crea el CESNI¹. Entre las misiones del CESNI 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 CCNR y de la UE, es decir, los veintisiete Estados miembros de la UE y Suiza. Los Estados miembros de la CCNR y de la UE disponen de derecho de voto, con un voto por Estado. La UE, representada por la Comisión Europea, puede, al igual que otras organizaciones internacionales cuya misión abarque los ámbitos en cuestión, participar en los trabajos del CESNI sin derecho de voto.

La UE y la CCNR han establecido, respectivamente, el siguiente marco jurídico, que reviste especial importancia para la presente Decisión: i) las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior, mediante la Directiva (UE) 2016/1629² para la UE, y el RVIR para la CCNR, y ii) los servicios de información fluvial (en lo sucesivo, «SIF»), mediante la Directiva 2005/44/CE³, modificada por la Directiva (UE) 2025/2482, para la UE, y el RVIR y el Reglamento de policía para la navegación en el Rin.

En relación con lo anterior, es decir, 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.

Con respecto al segundo inciso, es decir, los SIF, la norma europea relativa a los servicios de información fluvial (ES-RIS) se ha incorporado al marco jurídico de la UE mediante la Directiva (UE) 2025/2482 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre de 2025, 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 Comunidad⁴, y en particular su anexo III. Por lo tanto, la norma ES-RIS está actualmente incluida en el marco jurídico de la UE a través de la Directiva 2005/44/CE, modificada por la Directiva (UE) 2025/2482.

La referencia a la versión más actual de las normas ES-TRIN y ES-RIS también está prevista en los Reglamentos pertinentes de la CCNR, de los que forman parte el RVIR y el Reglamento de policía para la navegación del Rin.

2.2. Actos previstos del CESNI y de la CCNR

2.2.1. Reunión del 15 de octubre de 2026

Está previsto que, en el transcurso de su reunión de 15 de octubre de 2026, el CESNI adopte una nueva edición de las normas europeas que establecen las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior (ES-TRIN 2027/1), así como de la norma europea relativa a los servicios de información fluvial (ES-RIS 2027/1).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

⁴ DO L, 2025/2482, 12.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2482/oj>.

En relación con las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior (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.

La norma ES-TRIN, adoptada en noviembre de 2015, fue modificada posteriormente por el CESNI en múltiples ocasiones sobre la base de la labor realizada por los grupos de trabajo del CESNI. En particular, se adoptaron las siguientes ediciones 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.
5. Norma ES-TRIN 2025/1 de 17 de octubre de 2024.

La actualización periódica de la norma 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 2025 y 2026, los expertos del CESNI han preparado la nueva edición de la norma ES-TRIN: la ES-TRIN 2027/1.

La norma ES-TRIN 2027/1 incorporará diversas modificaciones en los siguientes ámbitos:

- combustibles de bajo punto de inflamación, especialmente en lo que respecta al almacenamiento y al uso del hidrógeno gaseoso;
- asistentes de guía de vía para la navegación interior (en lo sucesivo, «TGAIN»), sistemas de control de la percepción y reorganización de las disposiciones relativas a los equipos de navegación e información (anexo 5 de la norma ES-TRIN 2027/1);
- equipos, sistemas y redes electrónicos;
- cuadro único de disposiciones transitorias;
- disposiciones transitorias para los sistemas de propulsión eléctrica y el sistema de dobles tuberías;
- extintores de espuma;
- actualizaciones de las referencias a la norma ES-RIS 2027/1 y a las normas internacionales, y
- correcciones de redacción

En su reunión de 16 de abril de 2026, el CESNI decidió programar la adopción de la norma ES-RIS 2027/1 para la reunión de 15 de octubre de 2026. Antes de esa reunión de 15 de octubre de 2026, únicamente se prevé que se efectúen algunas modificaciones menores y no sustanciales en el proyecto de norma. La norma ES-TRIN 2027/1 se publicará en un sitio web específico (cesni.eu).

De conformidad con la Directiva (UE) 2016/1629, la norma ES-TRIN 2027/1 debe incorporarse al Derecho de la UE. 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 adoptará 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, el anexo II de la Directiva (UE) 2016/1629 hace referencia a la norma ES-TRIN 2025/1. El artículo 9 del Reglamento interno del CESNI solo permite la adopción de normas una vez que se dispone de una decisión por escrito de conformidad con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

En relación con los SIF (ES-RIS):

El 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 ES-RIS 2023/1 y ES-RIS 2025/1 el 13 de octubre de 2022 y el 17 de octubre de 2024, respectivamente.

Durante 2025 y 2026, los expertos del CESNI han preparado la nueva edición de la norma ES-RIS: ES-RIS 2027/1.

La norma ES-RIS 2027/1 incluirá los siguientes cambios importantes con respecto a la edición anterior:

- adición de requisitos y ensayos para el uso de un TGAIn en las partes I y V;
- reestructuración de los mensajes PAXLST (mensaje de listas de pasajeros y tripulantes) y Mensaje ERIRSP [mensaje ERI (información electrónica internacional) de respuesta] en los anexos de la parte III;
- norma de ensayo para los mensajes específicos de aplicación (ASM) de la parte V;
- adición, en la parte IV, de nuevos códigos para los avisos para los navegantes, así como la adición del ucraniano en dichos códigos.

Además, se han incorporado algunas modificaciones menores o más técnicas a la norma ES-RIS 2027/1 para tener en cuenta los avances técnicos y las necesidades de las delegaciones y los usuarios.

En su reunión de 16 de abril de 2026, el CESNI decidió programar la adopción de la norma ES-RIS 2027/1 para la reunión de 15 de octubre de 2026. Antes de esa reunión de 15 de octubre de 2026, únicamente se prevé que se efectúen algunas modificaciones menores y no sustanciales en el proyecto de norma. La norma ES-RIS 2027/1 se publicará en un sitio web específico (cesni.eu).

De conformidad con la Directiva 2005/44/CE, modificada por la Directiva (UE) 2025/2482, la norma ES-RIS pasa a formar parte del Derecho de la Unión. En consonancia con el anexo III de la Directiva 2005/44/CE, las especificaciones técnicas aplicables a los SIF serán las que figuran en la última edición de la norma europea para los servicios de información fluvial (ES-RIS) adoptada por el CESNI.

La CCNR adoptará una resolución por la que se modifiquen sus Reglamentos, con el fin de incluir una referencia a la norma ES-RIS 2027/1.

Dado que la norma ES-TRIN 2027/1 contiene referencias a la norma ES-RIS 2027/1, es importante que ambas normas sean adoptadas por el CESNI en su reunión de 15 de octubre de 2026. Por el mismo motivo, ambas normas deben ser aplicables también a partir de la misma fecha, el 1 de enero de 2028.

2.2.2. Reunión del 3 de diciembre de 2026

ES-TRIN 2027/1 y ES-RIS 2027/1

En vista de las próximas actualizaciones de las normas ES-TRIN y ES-RIS, la CCNR informó a la Comisión de su intención de adoptar resoluciones en su sesión plenaria de 3 de diciembre de 2026 para modificar los Reglamentos pertinentes de la CCNR. Las modificaciones actualizarán, en particular, las referencias a la norma ES-TRIN 2027/1 en el RVIR. Además, tanto el RVIR como el Reglamento de policía para la navegación del Rin, que constituyen las normas de tráfico del Rin, deberán modificarse específicamente para introducir la norma ES-RIS 2027/1.

Tanto el Derecho de la Unión como los Reglamentos de la CCNR declararán aplicables las normas del CESNI a partir del 1 de enero de 2028, manteniendo así un marco jurídico uniforme en la UE y las normas que rigen el Rin.

Base de datos europea sobre cascos (BDEC)

La CCNR también ha informado a la Comisión de su intención de adoptar, en su reunión plenaria de 3 de diciembre de 2026 o en cualquier reunión posterior, una modificación del RVIR destinada a adaptar el régimen del Rin a los requisitos del artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/1629.

De conformidad con el artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/1629, la Comisión mantendrá la base de datos europea sobre cascos (en lo sucesivo, la «BDEC») para respaldar las medidas administrativas destinadas a garantizar la seguridad y facilitar la navegación, así como para garantizar la aplicación efectiva de dicha Directiva. Desde 2025, la nueva versión de la base de datos (BDEC 2) está plenamente operativa.

De conformidad con el artículo 19, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/1629, los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes consignen en la BDEC, para cada embarcación: i) los datos de identificación y descripción de la embarcación, ii) los datos relativos a los certificados expedidos, renovados, sustituidos o retirados, y iii) una copia digital de todos los certificados expedidos por las autoridades competentes de conformidad con dicha Directiva.

Con el fin de garantizar el uso pleno y eficaz de la BDEC 2, también es necesario prever la introducción en la base de datos de los datos sobre los buques en posesión de certificados expedidos de conformidad con el marco regulador del Rin.

Por consiguiente, la modificación del RVIR tiene por objeto adaptar el régimen del Rin a los requisitos del artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/1629. Esta modificación establecerá la transmisión a la BDEC de los datos de identificación, tal como se definen en la Directiva, de los buques que cuenten con un certificado de inspección de navíos del Rin. Gracias a la armonización continua de los requisitos de transmisión de datos, la BDEC contendrá información relativa a más de la mitad de la flota europea de vías navegables interiores. Esta puesta en consonancia, que refleja la estrecha cooperación entre la Unión y la CCNR, también pretende mantener un alto grado de armonización entre los marcos reglamentarios

respectivos, teniendo en cuenta el reconocimiento mutuo de los certificados de la Unión y los certificados del Rin.

El proyecto de modificación del RVIR es el siguiente:

«Artículo 2.19 de la base de datos europea sobre cascos

6. La recopilación, el tratamiento y el acceso a los datos guardados en la base de datos europea sobre cascos (BDEC) a la que se hace referencia en el artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/1629, así como los tipos de acceso autorizados y las instrucciones relativas a la utilización y el funcionamiento de la base de datos se llevan a cabo de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/474 de la Comisión. ».

La inclusión de los buques RVIR en la BDEC tendrá varias ventajas, entre ellas:

- 1) Un acceso más fácil a los datos de los buques: las autoridades nacionales de la UE podrán consultar más fácilmente los datos de los buques, lo cual facilitará su trabajo y mejorará la eficiencia de sus inspecciones y actividades de seguimiento.
- 2) Una mayor seguridad de la navegación: al tener acceso a un conjunto de datos exhaustivo y armonizado, las autoridades estarán mejor equipadas con vistas a detectar y mitigar los posibles riesgos para la seguridad, aumentando en última instancia la seguridad de la navegación en el Rin.

2.3. Posición que debe adoptarse en nombre de la Unión

La posición propuesta de la Unión se refiere, en primer lugar, a la adopción de normas relativas a las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior y a los SIF por parte del CESNI, así como a la adopción por parte de la CCNR de decisiones por las que se adapta su marco regulador al correspondiente Derecho de la Unión mediante la inclusión de las normas del CESNI en su marco regulador. En segundo lugar, la posición de la Unión propuesta se refiere a la adaptación del marco regulador de la CCNR al artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/1629. En ambos casos, el objetivo es garantizar la actualización continua y armonizada del marco jurídico que rige la navegación interior en la Unión Europea y el régimen del Rin.

La adopción de las normas del CESNI constituye un elemento recurrente del marco regulador de la Unión para la navegación interior. La Directiva (UE) 2016/1629, así como la Directiva 2005/44/CE, modificada por la Directiva (UE) 2025/2482, contienen referencias a las normas más recientes del CESNI, lo que garantiza que las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior y los requisitos de los SIF se mantengan actualizados y reflejen los avances tecnológicos y la experiencia operativa. La Unión ha promovido activamente la creación del CESNI como organismo europeo común de normalización para la navegación interior. La Comisión participa en el trabajo del CESNI y las normas son elaboradas por expertos de la UE y de los Estados miembros de la CCNR de conformidad con los objetivos políticos y las prioridades legislativas establecidos por la Unión. Las decisiones en el seno del CESNI son adoptadas por unanimidad por los Estados participantes, a saber, los Estados miembros de la UE y Suiza, de modo que se garantiza que las normas se elaboren sobre la base de un amplio consenso y que tengan en cuenta todos los intereses pertinentes. Este amplio consenso se ha alcanzado en un nivel inferior de trabajo y debe formalizarse en el pleno del CESNI.

Del mismo modo, la armonización periódica del marco regulador de la CCNR sobre las prescripciones técnicas aplicables a los buques y sobre los SIF con el Derecho de la Unión

contribuye al objetivo común de mantener un régimen jurídico uniforme para la navegación interior en el Rin y en toda la red interconectada europea de vías navegables interiores. Esta armonización garantiza que los buques que faenan con arreglo a los Reglamentos de la CCNR estén sujetos a requisitos equivalentes a los aplicables en virtud del Derecho de la Unión y viceversa, y facilita la interoperabilidad de los sistemas administrativos y técnicos.

Además, la integración prevista de los buques certificados en virtud del RVIR en la BDEC facilitará el acceso de Estados miembros no pertenecientes a la CCNR a la información sobre los buques y contribuirá así a la seguridad y la eficiencia de la navegación interior. Las decisiones de la CCNR que se limitan a adaptar sus reglamentos a la legislación correspondiente de la Unión también son adoptadas por unanimidad por los Estados miembros representados en la CCNR y Suiza.

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión debe ser, por tanto, secundar la propuesta de adopción de las normas europeas por las que se establecen las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior (ES-TRIN 2027/1) y la norma europea para los servicios de información fluvial (ES-RIS 2027/1), así como la modificación correspondiente de los Reglamentos de la CCNR, que debe adoptar esta organización. Además, debe respaldarse la modificación del RVIR para incluir en la BDEC a los buques que faenan con arreglo a dicho Reglamento.

La posición propuesta es plenamente coherente con la política de la Unión en materia de transporte por vías navegables interiores y contribuye a los objetivos de garantizar un alto nivel de seguridad, promover la digitalización y la interoperabilidad de la navegación interior, facilitar la libre circulación de los buques y mantener unas condiciones de competencia equitativas en toda la red europea de vías navegables interiores. Es coherente con la Directiva (UE) 2016/1629 y la Directiva 2005/44/CE, modificada por la Directiva (UE) 2025/2482.

Es necesaria una posición de la Unión porque las normas adoptadas por el CESNI y las correspondientes decisiones de armonización adoptadas por la CCNR pueden afectar a normas comunes de la Unión o alterar su ámbito de aplicación a efectos de la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE.

El artículo 31, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/1629 y el anexo III de la Directiva 2005/44/CE modificada establecen la referencia a las últimas ediciones de la norma pertinente del CESNI. Así pues, la decisión del CESNI afectará directamente a las mencionadas Directivas. La armonización del RVIR con el artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/1629 amplía los buques que deben registrarse en la BDEC.

2.4. Base jurídica procedimental

El CESNI es un organismo creado como organismo de normalización bajo los auspicios de la CCNR, que es una organización internacional basada en el Convenio de Mannheim.

Las normas ES-TRIN 2027/1 y ES-RIS 2027/1 que el CESNI debe adoptar en virtud del Convenio de Mannheim surtirán efectos jurídicos para la Unión. Los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE, en particular: la Directiva (UE) 2016/1629 y la Directiva 2005/44/CE, modificada por la Directiva (UE) 2025/2482. Esto se debe a que el artículo 31, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/1629 y el anexo III de la Directiva 2005/44/CE modificada establecen la referencia a las últimas ediciones de la norma pertinente del CESNI. Por tanto, la adopción de las normas ES-TRIN 2027/1 y ES-RIS 2027/1 en el CESNI afectará directamente a las Directivas mencionadas, ya que estas normas serán las más recientes.

La adopción de las normas ES-TRIN 2027/1 y ES-RIS 2027/1, que la CCNR debe adoptar en virtud del Convenio de Mannheim, también surtirá efectos jurídicos para la Unión, ya que serán vinculantes con arreglo al Derecho internacional de conformidad con el artículo 23 del Convenio de Mannheim y pueden influir de manera determinante en el contenido de las Directivas mencionadas. En particular, los buques certificados con arreglo al RVIR tienen derecho a navegar por las vías navegables interiores de la Unión de conformidad con el artículo 7 de la Directiva (UE) 2016/1629. El reconocimiento de los certificados de buque expedidos con arreglo al RVIR se basa en la premisa de que dichos buques cumplen requisitos técnicos equivalentes a los establecidos en el Derecho de la Unión [véase el considerando 5 de la Directiva (UE) 2016/1629]. Por consiguiente, si la CCNR no adoptara la norma ES-TRIN 2027/1, se debilitaría el objetivo de la Directiva (UE) 2016/1629 de mantener un marco técnico común para la navegación interior. Además, los Estados miembros que también son partes contratantes de la CCNR estarían sujetos a obligaciones jurídicas divergentes según el Derecho de la Unión y el marco jurídico de la CCNR.

Del mismo modo, la creación y el funcionamiento de los servicios de información fluvial (SIF) se rigen, en el marco de la CCNR, por el RVIR y el Reglamento de policía para la navegación del Rin. No obstante, el artículo 1 de la Directiva 2005/44/CE modificada exige el despliegue de SIF armonizados en toda la Unión. Por lo tanto, unas normas técnicas divergentes para los SIF en el marco del régimen del Rin pondrían en peligro el objetivo de garantizar unos servicios de información fluvial armonizados, interoperables y sin fisuras en toda la red europea de vías navegables interiores.

El acto previsto no completa ni modifica el marco institucional del Convenio de Mannheim. Por lo tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

2.5. Base jurídica sustantiva

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.

2.6. 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.

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 (CESNI) y en la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR) en relación con la adopción de la norma europea por la que se establecen las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior (ES-TRIN 2027/1), la norma europea para los servicios de información fluvial (ES-RIS 2027/1) y un proyecto de modificación del Reglamento de inspección de navíos en el Rin (RVIR)

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 noviembre de 1963, que entró en vigor el 14 de abril de 1967 («el Convenio»). 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, se creó el Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI) el 3 de junio de 2015 con objeto de elaborar normas técnicas para las vías navegables interiores en diversos ámbitos, en particular en lo referente a los buques, la tecnología de la información y las tripulaciones.
- (2) De conformidad con los artículos 22 y 23 del Convenio, la CCNR puede adoptar resoluciones vinculantes que establezcan prescripciones técnicas de los buques de navegación interior en la navegación interior del Rin. 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 Convenio, la CCNR puede modificar su marco regulador relativo a los servicios de información fluvial (SIF) haciendo referencia a las normas relativas a las prescripciones técnicas adoptadas por el CESNI y haciéndolas obligatorias en el marco de la aplicación del Convenio.
- (4) Está previsto que, en el transcurso de su reunión de 16 de octubre de 2026, el CESNI adopte la norma europea actualizada por la que se establecen las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior 2027/1 (norma ES-TRIN 2027/1), así como la norma europea relativa a los servicios de información fluvial 2027/1 (norma ES-RIS 2027/1). Tras esta adopción, la CCNR tiene la intención de adoptar, en su sesión plenaria del 3 de diciembre de 2026, resoluciones por las que se modifique su marco regulador, en particular el Reglamento de inspección de navíos en el Rin (RVIR) y el Reglamento de policía para la navegación en el Rin, para hacer

referencia a las normas ES-TRIN 2027/1 y ES-RIS 2027/1. En consecuencia, las normas ES-TRIN 2027/1 y ES-RIS 2027/1 deben sustituir a las normas ES-TRIN 2025/1 y ES-RIS 2025/1.

- (5) La norma ES-TRIN 2027/1 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) La norma ES-TRIN 2027/1, si se adopta, surtirá efectos jurídicos para los Estados miembros que son Partes en el Convenio e influirá decisivamente en el contenido de las normas de la Unión. Con arreglo a los artículos 31 y 32 de la Directiva (UE) 2016/1629, la Comisión actualizará, sin demora indebida, la referencia a la versión más reciente de la norma ES-TRIN y establecerá la fecha de su aplicación, siempre que, de conformidad con el artículo 31, apartado 2, de dicha Directiva, los intereses de la Unión no se vean comprometidos por cambios en el proceso de toma de decisiones del CESNI.
- (7) La norma ES-RIS 2027/1 establece especificaciones y normas técnicas uniformes para apoyar los SIF y garantizar su interoperabilidad. Las especificaciones técnicas y las normas recogidas en la norma ES-RIS 2027/1 establecen la especificación para el 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) La Directiva 2005/44/CE, modificada por la Directiva (UE) 2025/2482, hace referencia a la última edición de la norma ES-RIS adoptada por el CESNI.
- (9) La norma ES-RIS 2027/1, si se adopta, surtirá efectos jurídicos para los Estados miembros que son Partes en el Convenio e influirá decisivamente en el contenido de las normas de la Unión.
- (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 2027/1 y ES-RIS 2027/1. Dichas modificaciones serán vinculantes con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 1 y 22 del Convenio.
- (11) También está previsto que, en su sesión plenaria de diciembre de 2026 o en una sesión plenaria posterior, la CCNR modifique el Reglamento de inspección de navíos en el Rin (RVIR), con el fin de adaptar el régimen regulador del Rin al artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/1629. Se prevé que esta modificación introduzca obligaciones que exijan la transmisión a la base de datos europea sobre cascos (BDEC) mantenida por la Comisión, de los datos pertinentes relativos a los buques en posesión de certificados expedidos de conformidad con el RVIR y, si se adopta, surtirá efectos jurídicos para los Estados miembros que son Partes en el Convenio.
- (12) 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 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.

- (13) Es, por tanto, necesario establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el CESNI y la CCNR, y en la sesión plenaria de la CCNR con respecto a la modificación del RVIR.
- (14) 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 2027/1 y ES-RIS 2027/1 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 2027/1 y ES-RIS 2027/1.
3. La fecha de aplicación de las normas ES-TRIN 2027/1 y ES-RIS 2027/1 será el 1 de enero de 2028.
4. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el seno de la CCNR será la de respaldar la modificación del RVIR, armonizándolo con las disposiciones del artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/1629.

Artículo 2

1. La posición establecida en el artículo 1, apartados 1 y 3, 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. Las posiciones a que se refiere el artículo 1, apartados 2 y 4, han de ser expresadas 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

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta