

Bruxelas, 11 de setembro de 2026
(OR. en)

13050/26

Dossiê interinstitucional:
2026/0262 (NLE)

MAR 125
TRANS 545

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	10 de setembro de 2026
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2026) 468 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior («CESNI») e na Comissão Central para a Navegação do Reno («CCNR»), no que diz respeito à adoção da norma europeia que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior («ES-TRIN 2027/1»), da norma europeia para os serviços de informação fluvial («ES-RIS 2027/1») e de um projeto de alteração do Regulamento de Inspeção de Embarcações do Reno «RIER»)

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2026) 468 final.

Anexo: COM(2026) 468 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 10.9.2026
COM(2026) 468 final

2026/0262 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

**relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no Comité Europeu para a
Elaboração de Normas de Navegação Interior («CESNI») e na Comissão Central para a
Navegação do Reno («CCNR»), no que diz respeito à adoção da norma europeia que
estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior («ES-TRIN
2027/1»), da norma europeia para os serviços de informação fluvial («ES-RIS 2027/1») e
de um projeto de alteração do Regulamento de Inspeção de Embarcações do Reno
«RIER»)**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão do Conselho que estabelece a posição a tomar em nome da União na reunião do Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior («CESNI») da Comissão Central para a Navegação do Reno («CCNR»), de 15 de outubro de 2026, e na sessão plenária da CCNR, de 3 de dezembro de 2026, ou em qualquer reunião subsequente, sobre a adoção prevista da norma europeia que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN 2027/1) e da norma europeia para os serviços de informação fluvial (norma ES-RIS 2027/1).

Estabelece igualmente a posição da União sobre a alteração do Regulamento de Inspeção de Embarcações do Reno («RIER»), a adotar pela CCNR na sua reunião plenária de 3 de dezembro de 2026, ou em qualquer reunião subsequente, destinada a alinhar o regime do Reno com os requisitos do artigo 19.º da Diretiva (UE) 2016/1629.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A CCNR e o CESNI

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

A Convenção Revista para a Navegação do Reno, assinada no dia 17 de outubro de 1868, em Mannheim, com a redação que lhe foi dada pela revisão de 20 de novembro de 1963 e vigente desde 14 de abril de 1967 («Convenção de Mannheim»), define o quadro jurídico que rege a utilização do Reno como via navegável interior e estabelece as atribuições da CCNR. Prossegue o regime do Reno estabelecido pelo Congresso de Viena em 1815. Para a tomada de decisões, os Estados-Membros da CCNR reúnem-se duas vezes por ano em reuniões plenárias. Cada Estado dispõe de um voto e as decisões são alcançadas por unanimidade. Essas resoluções são juridicamente vinculativas.

A UE e a CCNR mantêm uma cooperação que se baseia, nomeadamente, no acordo administrativo de 22 de maio de 2013. O acordo administrativo de 2013 visa aumentar as sinergias, bem como a maior complementaridade e o reforço mútuo das ações de ambas as instituições. A cooperação abrange as prescrições técnicas e as tecnologias da informação relativas às embarcações de navegação interior, bem como a modernização do quadro jurídico das qualificações profissionais dos trabalhadores no domínio da navegação interior, em conformidade com o disposto no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE»). Ambas as instituições acordaram em estabelecer um mecanismo para a elaboração e adoção de normas que possam posteriormente ser referenciadas em paralelo nos respetivos quadros regulamentares. Esta abordagem harmonizada visa assegurar que a navegação interior seja efetuada de acordo com as mesmas regras em todas as vias navegáveis interiores da UE e da CCNR.

Neste contexto, a CCNR adotou, em 2015, uma resolução que cria o CESNI¹. Incumbe ao CESNI adotar normas técnicas no domínio da navegação interior, em particular no que diz

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

respeito às embarcações, às tecnologias da informação e às tripulações, velar pela interpretação uniforme das normas e dos procedimentos conexos e deliberar em matérias como a segurança da navegação e a proteção do ambiente, bem como noutras matérias relacionadas com a navegação.

O CESNI é composto por peritos dos Estados-Membros da CCNR e da UE, ou seja, os 27 Estados-Membros da UE e a Suíça. Os Estados-Membros da CCNR e da UE têm direito de voto à razão de um voto por Estado. A UE, representada pela Comissão Europeia, pode — tal como outras organizações internacionais cuja missão abranja os domínios em causa — participar nos trabalhos do CESNI sem direito de voto.

A UE e a CCNR estabeleceram, respetivamente, os seguintes quadros jurídicos, particularmente relevantes para a presente decisão: i) as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, através da Diretiva (UE) 2016/1629², da UE, e o Regulamento de Inspeção das Embarcações do Reno («RIER») da CCNR, e ii) os serviços de informação fluvial («RIS»), através da Diretiva 2005/44/CE³, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2025/2482, da UE, e o RIER e os regulamentos de polícia para a navegação no Reno («RPNR») aplicáveis à navegação no Reno.

No que respeita às primeiras, ou seja, às prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, ambos os quadros jurídicos remetem para as normas CESNI, nomeadamente para a norma europeia que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN).

Em relação aos últimos, ou seja, aos RIS, a norma europeia para os serviços de informação fluvial (norma ES-RIS) foi incorporada no quadro jurídico da UE através da Diretiva (UE) 2025/2482 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de novembro de 2025, que altera a Diretiva 2005/44/CE relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade⁴, designadamente no anexo III da referida diretiva. Por conseguinte, a norma ES-RIS insere-se atualmente no quadro jurídico da UE mediante a Diretiva 2005/44/CE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2025/2482.

A referência para a versão mais atual das normas ES-TRIN e ES-RIS está igualmente prevista na regulamentação pertinente da CCNR, da qual fazem parte o RIER e os RPNR.

2.2. Atos previstos do CESNI e da CCNR

2.2.1. Reunião de 15 de outubro de 2026

Na sua reunião de 15 de outubro de 2026, o CESNI deverá adotar uma nova versão da norma europeia que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN 2027/1) e uma nova versão da norma europeia para os serviços de informação fluvial (norma ES-RIS 2027/1).

No que respeita às prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN):

² Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE (JO L 252 de 16.9.2016, p. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

³ Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade (JO L 255 de 30.9.2005, p. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

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

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

Adotada em novembro de 2015, a norma ES-TRIN foi posteriormente alterada, em diversas ocasiões, pelo CESNI, com base nos trabalhos dos grupos de trabalho deste comité. Mais especificamente, foram adotadas as seguintes versões da norma ES-TRIN:

1. Norma ES-TRIN 2017/1, em 6 de julho de 2017;
2. Norma ES-TRIN 2019/1, em 8 de novembro de 2018;
3. Norma ES-TRIN 2021/1, em 13 de outubro de 2020;
4. Norma ES-TRIN 2023/1, em 13 de outubro de 2022;
5. Norma ES-TRIN 2025/1, em 17 de outubro de 2024;

A atualização regular da norma ES-TRIN é necessária para:

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

Em 2025 e 2026, os peritos do CESNI elaboraram uma nova versão da norma ES-TRIN, a norma ES-TRIN 2027/1.

A norma ES-TRIN 2027/1 incorporará várias alterações nos seguintes domínios:

- combustíveis de baixo ponto de inflamação, em especial o armazenamento e a utilização de hidrogénio gasoso,
- assistentes de orientação da via para a navegação interior (TGAIN), sistemas de monitorização do conhecimento e reorganização das disposições relativas ao equipamento de navegação e informação (anexo 5 da norma ES-TRIN 2027/1),
- equipamento eletrónico, sistemas e redes,
- quadro único das disposições transitórias,
- disposições transitórias aplicáveis aos sistemas de propulsão elétrica e ao sistema de condutas revestidas,
- extintores por atomização de espuma,
- atualizações das referências para a norma ES-RIS 2027/1 e para as normas internacionais, e
- correções redacionais.

Na sua reunião de 16 de abril de 2026, o CESNI decidiu agendar a adoção da norma ES-TRIN 2027/1 para a reunião de 15 de outubro de 2026. Antes da reunião de 15 de outubro de 2026, o projeto de norma deverá sofrer apenas alterações não substanciais de menor importância. A norma ES-TRIN 2027/1 será publicada num sítio Web específico (cesni.eu).

Nos termos da Diretiva (UE) 2016/1629, a norma ES-TRIN 2027/1 deve ser incorporada no direito da UE. As referências para a norma adotada pelo CESNI constam do anexo II da Diretiva (UE) 2016/1629. Nos termos do artigo 31.º, n.º 1, da referida diretiva, a Comissão adota atos delegados para adaptar o anexo II, atualizando, sem atrasos indevidos, a referência para a versão mais recente da norma ES-TRIN e fixando a data da sua aplicação.

Atualmente, o anexo II da Diretiva (UE) 2016/1629 remete para a norma ES-TRIN 2025/1. O artigo 9.º do Regulamento Interno do CESNI só permite a adoção de normas após a tomada de uma decisão por escrito nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

Em relação à norma RIS (ES-RIS):

A primeira versão da norma ES-RIS (ES-RIS, versão 2021/1) foi formalmente adotada pelo CESNI em 15 de abril de 2021. Posteriormente, o CESNI adotou as alterações da norma ES-RIS 2023/1, em 13 de outubro de 2022, e da norma ES-RIS 2025/1, em 17 de outubro de 2024.

Em 2025 e 2026, os peritos do CESNI prepararam uma nova versão da norma ES-RIS, a ES-RIS 2027/1.

Em relação à versão anterior, a norma ES-RIS 2027/1 incluirá as seguintes alterações importantes:

- o aditamento de requisitos e ensaios para a utilização de um TGAIN nas partes I e V,
- a reestruturação das mensagens PAXLST e ERIRSP nos anexos da parte III,
- a norma de ensaio de sistemas ASM constante da parte V,
- o aditamento de novos códigos para os avisos à navegação, bem como o aditamento da língua ucraniana para estes códigos, na parte IV.

Além disso, foram incorporadas determinadas alterações de menor importância, ou mais técnicas, na norma ES-RIS 2027/1 para ter em conta a evolução técnica e as necessidades das delegações e dos utilizadores.

Na sua reunião de 16 de abril de 2026, o CESNI decidiu agendar a adoção da norma ES-RIS 2027/1 para a reunião de 15 de outubro de 2026. Antes da reunião de 15 de outubro de 2026, o projeto de norma deverá sofrer apenas alterações não substanciais de menor importância. A norma ES-RIS 2027/1 será publicada num sítio Web específico (cesni.eu).

Em conformidade com a Diretiva 2005/44/CE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2025/2482, a norma ES-RIS torna-se parte integrante do direito da UE. Em conformidade com o anexo III da Diretiva 2005/44/CE alterada, as especificações técnicas aplicáveis aos RIS são as previstas na mais recente versão da norma europeia para os serviços de informação fluvial (ES-RIS) adotada pelo CESNI.

O CESNI adotará uma resolução com vista a alterar a regulamentação da CCNR, de modo a incluir uma referência para a norma ES-RIS 2027/1.

Uma vez que a ES-TRIN 2027/1 contém referências para a norma ES-RIS 2027/1, é importante que ambas as normas sejam adotadas pelo CESNI na sua reunião de 15 de outubro de 2026. Pela mesma razão, ambas as normas têm de ser igualmente aplicáveis a partir da mesma data, ou seja, 1 de janeiro de 2028.

2.2.2. Reunião de 3 de dezembro de 2026

Norma ES-TRIN 2027/1 e norma ES-RIS 2027/1

Tendo em vista as próximas atualizações das normas ES-TRIN e ES-RIS, a CCNR informou a Comissão da sua intenção de adotar resoluções, na sua reunião plenária de 3 de dezembro de 2026, no sentido de alterar a regulamentação da CCNR pertinente. Mais especificamente, as

alterações atualizarão as referências à norma ES-TRIN 2027/1 no RIER. Além disso, tanto o RIER como os RPNR, constituindo estes últimos as regras de tráfego do Reno, terão especialmente de ser alterados para introduzir a norma ES-RIS 2027/1.

Tanto o direito da UE como a regulamentação da CCNR declararão as normas CESNI aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2028, mantendo assim um quadro jurídico uniforme na UE e as regras aplicáveis ao Reno.

Base de Dados Europeia das Embarcações («BDEE»)

A CCNR informou igualmente a Comissão da sua intenção de adotar, na sua sessão plenária de 3 de dezembro de 2026 ou em qualquer reunião subsequente, uma alteração do RIER destinada a alinhar o regime do Reno com os requisitos do artigo 19.º da Diretiva (UE) 2016/1629.

Nos termos do artigo 19.º da Diretiva (UE) 2016/1629, a Comissão mantém a BDEE de forma a apoiar medidas administrativas com vista à preservação da segurança e da normalidade da navegação e para assegurar a aplicação da mesma diretiva. Desde 2025 que a nova versão da base de dados (BDEE2) se encontra plenamente operacional.

Nos termos do artigo 19.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2016/1629, os Estados-Membros asseguram que, para cada veículo aquático, as autoridades competentes inscrevem na BDEE i) os dados que identificam e descrevem o veículo aquático, ii) os dados relativos aos certificados emitidos, renovados, substituídos ou retirados e iii) uma cópia digital de todos os certificados emitidos pelas autoridades competentes nos termos da referida diretiva.

A fim de assegurar a utilização plena e eficaz da BDEE2, é igualmente necessário prever a introdução na base de dados dos dados correspondentes relativos às embarcações titulares de certificados emitidos nos termos do quadro regulamentar do Reno.

Deste modo, a alteração do RIER destina-se a alinhar o regime do Reno com os requisitos do artigo 19.º da Diretiva (UE) 2016/1629. Esta alteração prevê a transmissão à BDEE dos dados de identificação, na aceção da diretiva, relativos às embarcações titulares de um certificado de inspeção de embarcações do Reno. O alinhamento contínuo dos requisitos relativos à transmissão de dados assegurará que a BDEE contenha informações respeitantes a mais de metade da frota europeia de navegação interior. Este alinhamento, que reflete a estreita cooperação entre a União e a CCNR, visa igualmente manter um elevado grau de harmonização entre os respetivos quadros regulamentares, tendo em conta o reconhecimento mútuo dos certificados da União e dos certificados do Reno.

O projeto de alteração do RIER é o seguinte:

«Article 2.19 Base de données européenne sur les bateaux

6. La collecte, le traitement et l'accès aux données conservées dans la base de données européenne des bateaux (EHDB) visée à l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629, ainsi que les types d'accès autorisés et les instructions concernant l'utilisation et le fonctionnement de la base de données, sont effectués conformément au règlement délégué de la Commission (UE) 2020/474. »

A inclusão das embarcações abrangidas pelo RIER na BDEE terá várias vantagens, nomeadamente:

- (1) Acesso mais fácil aos dados das embarcações: as autoridades nacionais da UE terão um acesso mais fácil aos dados das embarcações, o que facilitará o seu trabalho e melhorará a eficiência das suas inspeções e atividades de controlo.
- (2) Maior segurança da navegação: ao terem acesso a um conjunto de dados abrangente e harmonizado, as autoridades estarão mais bem capacitadas para identificar e atenuar potenciais riscos para a segurança, aumentando, em última análise, a segurança da navegação no Reno.

2.3. Posição a tomar em nome da União

A proposta de posição da União diz respeito, em primeiro lugar, à adoção pelo CESNI de normas relativas às prescrições técnicas das embarcações de navegação interior e aos RIS, bem como à adoção pela CCNR de decisões que alinhem o seu quadro regulamentar com o direito da União correspondente, através da inclusão das normas CESNI no seu quadro regulamentar. Em segundo lugar, a proposta de posição da União diz respeito à adaptação do quadro regulamentar da CCNR ao artigo 19.º da Diretiva (UE) 2016/1629. Em ambos os casos, o objetivo é assegurar a atualização contínua e harmonizada do quadro jurídico que rege a navegação interior na União Europeia e do regime do Reno.

A adoção das normas CESNI constitui um elemento recorrente do quadro regulamentar da União relativo à navegação interior. A Diretiva (UE) 2016/1629 e a Diretiva 2005/44/CE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2025/2482, preveem referências às normas CESNI mais recentes, assegurando assim que as prescrições técnicas aplicáveis às embarcações de navegação interior e os requisitos dos RIS se mantenham atualizados e reflitam a evolução tecnológica e a experiência operacional. A União promoveu ativamente a criação do CESNI como o organismo de normalização comum europeu no domínio da navegação interior. A Comissão participa nos trabalhos do CESNI, sendo as normas elaboradas por peritos dos Estados-Membros da UE e da CCNR, em conformidade com os objetivos políticos e as prioridades legislativas estabelecidos pela União. As decisões no âmbito do CESNI são tomadas por unanimidade pelos Estados participantes, nomeadamente os Estados-Membros da UE e a Suíça, assegurando-se assim a elaboração das normas com base num amplo consenso e a consideração de todos os interesses pertinentes. Este amplo consenso foi alcançado ao nível dos subgrupos de trabalho, carecendo de formalização na reunião plenária do CESNI.

Do mesmo modo, o alinhamento regular do quadro regulamentar da CCNR relativo às prescrições técnicas das embarcações e dos RIS com o direito da União serve o objetivo comum de manter um regime jurídico uniforme para a navegação interior no Reno e em toda a rede europeia interligada de vias navegáveis interiores. Esse alinhamento garante que as embarcações a operar nos termos da regulamentação da CCNR estão sujeitas a requisitos equivalentes aos aplicáveis nos termos do direito da União e vice-versa, além de facilitar a interoperabilidade dos sistemas administrativos e técnicos.

Além disso, a prevista integração na BDEE das embarcações certificadas ao abrigo do RIER facilitará o acesso dos Estados-Membros não pertencentes à CCNR às informações sobre as embarcações, contribuindo assim para a segurança e a eficiência da navegação interior. De igual modo, as decisões da CCNR que se limitam a alinhar a sua regulamentação com a legislação da União correspondente são adotadas por unanimidade pelos Estados-Membros representados na CCNR e pela Suíça.

Por conseguinte, a posição a tomar em nome da União deve ser a de apoiar a proposta de adoção da norma europeia que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN 2027/1) e da norma europeia para os serviços de informação fluvial (norma ES-RIS 2027/1), bem como a respetiva alteração da regulamentação da CCNR a adotar por esta última. Além disso, deve apoiar-se a alteração do RIER no sentido de incluir na BDEE as embarcações que operam nos termos do RIER.

A proposta de posição é plenamente coerente com a política da União para o transporte por vias navegáveis interiores e contribui para os objetivos de garantir um elevado nível de segurança, promover a digitalização e a interoperabilidade da navegação interior, facilitar a livre circulação de embarcações e manter condições de concorrência equitativas em toda a rede europeia de vias navegáveis interiores. É coerente com a Diretiva (UE) 2016/1629 e a Diretiva 2005/44/CE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2025/2482.

É necessária uma posição da União porque as normas adotadas pelo CESNI e as correspondentes decisões de alinhamento adotadas pela CCNR são suscetíveis de afetar regras comuns da União ou alterar o seu âmbito de aplicação, na aceção do artigo 3.º, n.º 2, último período, do TFUE.

O artigo 31.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2016/1629 e o anexo III da Diretiva 2005/44/CE alterada preveem a referência para as versões mais recentes da norma CESNI aplicável. Assim, a decisão do CESNI terá um impacto direto nas diretivas acima referidas. O alinhamento do RIER com o artigo 19.º da Diretiva (UE) 2016/1629 alarga o leque de embarcações a registar na BDEE.

2.4. Base jurídica processual

O CESNI é um organismo criado enquanto organismo de normalização sob os auspícios da CCNR, uma organização internacional baseada na Convenção de Mannheim.

As normas ES-TRIN 2027/1 e ES-RIS 2027/1 que o CESNI é chamado a adotar ao abrigo da Convenção de Mannheim produzirão efeitos jurídicos para a União. Os atos previstos podem influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE, nomeadamente a Diretiva (UE) 2016/1629 e a Diretiva 2005/44/CE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2025/2482. Tal deve-se ao facto de o artigo 31.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2016/1629 e o anexo III da Diretiva 2005/44/CE alterada preverem a referência para as versões mais recentes da norma CESNI aplicável. Assim, a adoção das normas ES-TRIN 2027/1 e ES-RIS 2027/1 no CESNI terá um impacto direto nas diretivas acima referidas, uma vez que estas normas serão as mais recentes.

A adoção das normas ES-TRIN 2027/1 e ES-RIS 2027/1, que a CCNR é chamada a adotar ao abrigo da Convenção de Mannheim, produzirá igualmente efeitos jurídicos para a União, uma vez que serão vinculativas por força do direito internacional, nos termos do artigo 23.º da Convenção de Mannheim, e podem influenciar de forma determinante o conteúdo das diretivas acima referidas. Mais concretamente, as embarcações certificadas ao abrigo do RIER estão autorizadas a navegar nas vias navegáveis interiores da União nos termos do artigo 7.º da Diretiva (UE) 2016/1629. O reconhecimento dos certificados das embarcações emitidos ao abrigo do RIER baseia-se na premissa de que essas embarcações cumprem prescrições técnicas equivalentes às estabelecidas no direito da União [ver considerando 5 da Diretiva (UE) 2016/1629]. Por conseguinte, se a CCNR não adotasse a norma ES-TRIN 2027/1, o objetivo da Diretiva (UE) 2016/1629 de manter um quadro técnico comum para a navegação interior ficaria comprometido. Além disso, os Estados-Membros que são também partes

contratantes na CCNR estariam sujeitos a obrigações jurídicas divergentes ao abrigo do direito da União e do quadro jurídico da CCNR.

De igual modo, a criação e o funcionamento dos Serviços de Informação Fluvial (RIS) regem-se, no quadro da CCNR, pelo RIER e pelo RPNR. No entanto, o artigo 1.º da Diretiva 2005/44/CE alterada exige a implantação de RIS harmonizados em toda a União. Assim, a existência de normas técnicas divergentes para os RIS no âmbito do regime do Reno comprometeria o objetivo de assegurar serviços de informação fluvial harmonizados, interoperáveis e sem descontinuidades em toda a rede europeia de vias navegáveis interiores.

O ato previsto não complementa nem altera o quadro institucional da Convenção de Mannheim. Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

2.5. Base jurídica material

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

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

2.6. Conclusão

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

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior («CESNI») e na Comissão Central para a Navegação do Reno («CCNR»), no que diz respeito à adoção da norma europeia que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior («ES-TRIN 2027/1»), da norma europeia para os serviços de informação fluvial («ES-RIS 2027/1») e de um projeto de alteração do Regulamento de Inspeção de Embarcações do Reno «RIER»)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção Revista para a Navegação do Reno, de 17 de outubro de 1868, com a redação que lhe foi dada pela revisão de 20 de novembro de 1963 e vigente desde 14 de abril de 1967 («Convenção»). A Convenção mantém a Comissão Central para a Navegação do Reno («CCNR») e o regime de navegação interior do Reno estabelecido em 1815. No quadro da CCNR, o Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior («CESNI») foi criado em 3 de junho de 2015, com a finalidade de elaborar normas técnicas para vias navegáveis interiores em vários domínios, em especial no que respeita às embarcações, às tecnologias da informação e às tripulações.
- (2) Nos termos dos artigos 22.º e 23.º da Convenção, a CCNR pode adotar resoluções vinculativas que estabeleçam prescrições técnicas aplicáveis às embarcações de navegação interior na navegação interior do Reno. As normas a adotar pelo CESNI serão vinculativas logo que sejam referenciadas pelas resoluções vinculativas relevantes da CCNR.
- (3) Nos termos da Convenção, a CCNR pode alterar o seu quadro regulamentar relativo aos serviços de informação fluvial («RIS»), remetendo para as normas técnicas adotadas pelo CESNI e tornando essas normas técnicas obrigatórias no âmbito da aplicação da Convenção.
- (4) O CESNI deverá adotar a norma europeia que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior 2027/1 («norma ES-TRIN 2027/1») e a norma europeia para os serviços de informação fluvial 2027/1 («norma ES-RIS 2027/1») na sua reunião de 16 de outubro de 2026. Na sequência desta adoção, a CCNR tenciona adotar, na sua sessão plenária de 3 de dezembro de 2026, resoluções que alteram o seu quadro regulamentar, nomeadamente, o Regulamento de Inspeção de Embarcações do Reno («RIER») e os regulamentos de polícia para a navegação no Reno («RPNR»), remetendo para as normas ES-TRIN 2027/1 e ES-RIS 2027/1. As normas ES-TRIN

2027/1 e ES-RIS 2027/1 substituem as normas ES-TRIN 2025/1 e ES-RIS 2025/1, respetivamente.

- (5) A norma ES-TRIN 2027/1 estabelece prescrições técnicas uniformes necessárias para garantir a segurança das embarcações de navegação interior. Compreende prescrições relativas à construção, ao armamento e ao equipamento de embarcações de navegação interior, prescrições especiais para categorias específicas de embarcações, designadamente embarcações de passageiros, comboios impelidos e embarcações porta-contentores, prescrições relativas ao equipamento do sistema de identificação automática, prescrições relativas à identificação das embarcações, um modelo dos certificados e do registo, prescrições transitórias e, ainda, instruções de aplicação da norma técnica.
- (6) Se for adotada, a norma ES-TRIN 2027/1 produzirá efeitos jurídicos para os Estados-Membros que são partes na Convenção e influenciará de forma determinante o conteúdo das regras da União. Nos termos dos artigos 31.º e 32.º da Diretiva (UE) 2016/1629, a Comissão atualiza, sem demora indevida, a referência para a versão mais recente da norma ES-TRIN, fixando a data da sua aplicação, desde que, em conformidade com o artigo 31.º, n.º 2, da mesma diretiva, os interesses da União não sejam comprometidos por alterações no processo de tomada de decisão do CESNI.
- (7) A norma ES-RIS 2027/1 estabelece especificações técnicas e normas uniformes para apoiar os RIS e assegurar a sua interoperabilidade. As especificações técnicas e normas estabelecidas na norma ES-RIS 2027/1 prevê as especificações relativas ao sistema de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para navegação interior, às notificações eletrónicas de embarcações, aos avisos à navegação, aos sistemas de localização e seguimento de embarcações e à compatibilidade do equipamento necessário para a utilização dos RIS.
- (8) A Diretiva 2005/44/CE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2025/2482, remete para a última versão da norma ES-RIS adotada pelo CESNI.
- (9) Se for adotada, a norma ES-RIS 2027/1 produzirá efeitos jurídicos para os Estados-Membros que são partes na Convenção e influenciará de forma determinante o conteúdo do direito da União.
- (10) A CCNR, numa próxima reunião plenária, deverá adotar resoluções que alterarão a regulamentação da CCNR de modo a incluir uma referência para as normas ES-TRIN 2027/1 e ES-RIS 2027/1. Tal alteração será vinculativa por força do direito internacional, em conformidade com os artigos 1.º e 22.º da Convenção.
- (11) Prevê-se igualmente que, na sua sessão plenária de dezembro de 2026, ou numa sessão plenária subsequente, a CCNR altere o Regulamento de Inspeção das Embarcações do Reno («RIER»), a fim de alinhar o regime regulamentar do Reno com o artigo 19.º da Diretiva (UE) 2016/1629. Esta alteração deverá introduzir obrigações exigindo a transmissão à Base de Dados Europeia das Embarcações («BDEE»), mantida pela Comissão, de dados pertinentes relativos às embarcações titulares de certificados emitidos em conformidade com o RIER e, se for adotada, produzirá efeitos jurídicos para os Estados-Membros que são partes na Convenção.
- (12) Para possibilitar o maior nível de segurança na navegação interior, acompanhar a evolução técnica neste setor e garantir a compatibilidade dos requisitos para embarcações e dos serviços de informação fluvial na Europa, é importante que os requisitos técnicos para as embarcações e os serviços de informação fluvial estejam

tão harmonizados quanto possível ao abrigo dos diferentes regimes jurídicos na Europa.

- (13) Por conseguinte, é necessário estabelecer a posição a tomar, em nome da União, no âmbito do CESNI e da CCNR, e na sessão plenária desta última, no que respeita à alteração do RIER.
- (14) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do CESNI e da CCNR, agindo conjuntamente no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

- 1. A posição a tomar em nome da União no âmbito do CESNI, relativa à adoção das normas ES-TRIN 2027/1 e ES-RIS 2027/1, é a de aprovar a sua adoção.
- 2. A posição a tomar em nome da União no âmbito da CCNR é a de apoiar todas as propostas de harmonização da regulamentação da CCNR com as normas ES-TRIN 2027/1 e ES-RIS 2027/1.
- 3. A data de aplicabilidade das normas ES-TRIN 2027/1 e ES-RIS 2027/1 é 1 de janeiro de 2028.
- 4. A posição a tomar em nome da União no âmbito da CCNR é a de apoiar a alteração do RIER que o alinha com o disposto no artigo 19.º da Diretiva (UE) 2016/1629.

Artigo 2.º

- 1. A posição referida no artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, é expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do CESNI, agindo conjuntamente no interesse da União.
- 2. A posição referida no artigo 1.º, n.ºs 2 e 4, é expressa pelos Estados-Membros da União que são membros da CCNR, agindo conjuntamente no interesse da União.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente / A Presidente