



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 11.8.2022
COM(2022) 394 final

2022/0234 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a adotar em nome da União na reunião do Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI), de 13 de outubro de 2022, e na reunião plenária da Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR), de 8 de dezembro de 2022, sobre a adoção prevista das normas europeias que estabelecem as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN 2023/1) e da norma europeia para os serviços de informação fluvial (norma ES-RIS 2023/1).

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. CCNR e CESNI

A Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR) é uma organização internacional com competências regulamentares em matéria de transporte fluvial no Reno. Quatro Estados-Membros da UE (Bélgica, França, Alemanha e Países Baixos), bem como a Suíça, são Partes na CCNR.

A Convenção Revista para a Navegação do Reno, assinada no dia 17 de outubro de 1868, em Mannheim, define o quadro jurídico que rege a utilização do Reno como via navegável interior e estabelece as atribuições da CCNR. A Convenção que é atualmente aplicável resulta da Convenção que altera a Convenção Revista para a Navegação do Reno, adotada em 20 de novembro de 1963 e em vigor desde 14 de abril de 1967. As reuniões plenárias realizam-se duas vezes por ano. Participam representantes dos países membros da CCNR. A reunião plenária é o órgão de tomada de decisão da CCNR. Adota as resoluções da Comissão Central. Cada Estado dispõe de um voto e as decisões são alcançadas por unanimidade. Essas resoluções são juridicamente vinculativas. A UE não é membro da CCNR.

Em 2015, a CCNR adotou uma resolução que instituiu o Comité Europeu para a Elaboração de Normas Comuns no domínio da Navegação Interior (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure – CESNI). Incumbe a este comité adotar normas técnicas em vários domínios, em particular as embarcações, as tecnologias da informação e as tripulações, velar pela interpretação uniforme das normas e dos procedimentos conexos e deliberar em matérias como a segurança da navegação e a proteção do ambiente, bem como noutras matérias relacionadas com a navegação.

O CESNI é constituído por peritos que representam os países membros da CCNR e da UE, que têm direito de voto à razão de um voto por Estado. A UE não é membro do CESNI. Pode contudo participar, sem direito a voto, nos trabalhos deste comité, a par das organizações internacionais cuja missão abrange as matérias tratadas pelo CESNI.

2.2. Atos previstos do CESNI e da CCNR

Na sua reunião de 13 de outubro de 2022, o CESNI deverá adotar uma nova versão das normas europeias que estabelecem as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN 2023/1) e uma nova edição da norma europeia para os serviços de informação fluvial (ES-RIS 2023/1).

A ES-TRIN

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

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

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

A atualização regular da ES-TRIN é necessária para:

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

Em 2021 e 2022, os peritos do CESNI preparam uma nova versão da norma ES-TRIN 2023/1.

A ES-TRIN 2023/1 integra várias alterações, nomeadamente, nos seguintes domínios:

- Combustíveis e pilhas de combustível com baixo ponto de inflamação,
- Coletes salva-vidas,
- Sistemas de pós-tratamento,
- Recolha de águas residuais,
- Sistemas permanentes de extinção de incêndios para proteção de objetos,
- Embarcações de passageiros,
- Embarcações de recreio,
- Motores de propulsão elétricos à ré da antepara do pique tanque de ré,
- Reparação de motores em serviço,
- Casas do leme rebaixáveis
- Instalações de radar e indicadores de velocidade angular
- Atualização das referências à ES-RIS 2023/1,
- Âncoras especiais de massa reduzida.

Na sua reunião de 13 de abril de 2022, o CESNI decidiu agendar a adoção da norma ES-TRIN 2023/1 para a reunião de 13 de outubro de 2022. Antes da reunião de 13 de outubro de 2022, o projeto de norma apenas deverá sofrer alterações formais e de menor importância. A norma ES-TRIN 2023/1 será publicada num sítio Web específico (cesni.eu). Todos os Estados-Membros da UE têm acesso (protegido) ao referido projeto de norma.

Em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE¹, a norma ES-TRIN 2023/1 será incorporada na legislação da UE.

As referências à norma adotada pelo CESNI constam do anexo II da Diretiva (UE) 2016/1629. Nos termos do artigo 31.º, n.º 1, da referida diretiva, a Comissão pode adotar atos

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

delegados para adaptar o anexo II, atualizando, sem atrasos indevidos, a referência à versão mais recente da norma ES-TRIN, e para fixar a data da sua aplicação.

O CESNI adotará uma resolução com vista a alterar a regulamentação da CCNR, de modo a incluir uma referência à norma ES-TRIN 2023/1.

Para garantir a coerência dos dois regimes jurídicos existentes em matéria de prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (CCNR e UE), devem ser aplicadas as mesmas normas. Por conseguinte, a partir de 1 de janeiro de 2024, tanto a legislação da UE como a regulamentação da CCNR farão referência à norma ES-TRIN 2023/1.

ES-RIS

A primeira versão da ES-RIS (ES-RIS, edição 2021/1) foi formalmente adotada na reunião plenária do CESNI de 15 de abril de 2021 e abrange as seguintes normas técnicas para os RIS:

- Parte I: Sistemas de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação interior
- Parte II: Sistema de localização e seguimento de embarcações normalizado para a navegação interior
- Parte III: Requisitos operacionais e de desempenho do equipamento de bordo AIS-fluvial, métodos de ensaio e resultados dos ensaios exigidos (norma complementar de ensaio de navegação interior AIS)
- Parte IV: Notificações eletrónicas normalizadas das embarcações na navegação interior
- Parte V: Modelos de avisos à navegação

A norma ES-RIS é regularmente atualizada para ter em conta as atividades dos grupos de trabalho do CESNI. A atualização regular da norma ES-RIS é necessária para:

- manter o elevado nível de segurança existente na navegação interior,
- acompanhar a evolução técnica,
- assegurar a compatibilidade com o quadro jurídico da UE e os requisitos internacionais.

Em 2021 e 2022, os peritos do CESNI prepararam uma nova versão da norma ES-RIS 2023/1. Foram introduzidas várias melhorias editoriais em resultado do processo de tradução e da revisão de provas pelos grupos de trabalho. A ES-RIS 2023/1 também sofreu alterações de formatação, uniformizando a sua configuração, a sua estrutura geral e os seus anexos. A numeração dos artigos, capítulos, quadros, diagramas e gráficos foi revista. Integra várias melhorias na sua consistência interna e coerência entre as diferentes partes da norma. Daí resultou uma estrutura global atualizada da ES-RIS:

- Parte I: Sistema de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação interior (ECDIS-Fluvial);
- Parte II: Sistema de localização e seguimento de embarcações para a navegação interior
- Parte III: Avisos à navegação
- Parte IV: Comunicações eletrónicas sobre as embarcações na navegação interior
- Parte V: Requisitos operacionais e de desempenho do ECDIS-fluvial, métodos de ensaio e resultados dos ensaios exigidos (módulo de ensaios do ECDIS-fluvial)

Parte VI: Requisitos operacionais e de desempenho do equipamento de bordo AIS-fluvial, métodos de ensaio e resultados dos ensaios exigidos (módulo de ensaios do AIS-fluvial)

Na sua reunião de 13 de abril de 2022, o CESNI decidiu agendar a adoção da norma ES-RIS 2023/1 para a reunião de 13 de outubro de 2022. Antes da reunião de 13 de outubro de 2022, os projetos de norma apenas deverão sofrer alterações de menor importância. A norma ES-RIS 2023/1 será publicada num sítio Web específico (cesni.eu). Todos os Estados-Membros da UE têm acesso (protegido) ao referido projeto de norma.

Em conformidade com a Diretiva 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 Comunidade², a norma ES-RIS 2023/1 deve ser incorporada na legislação da UE, o que será alinhado com a revisão atualmente em curso da Diretiva 2005/44/CE, cuja adoção está prevista para meados de 2023.

O CESNI adotará uma resolução com vista a alterar a regulamentação da CCNR, de modo a incluir uma referência à norma ES-RIS 2023/1.

Uma vez que a ES-TRIN 2023/1 contém referências à ES-RIS 2023/1, é importante que ambas as normas sejam adotadas pelo CESNI na sua reunião de 13 de outubro de 2022.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

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

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

- reuniões do grupo de trabalho CESNI/PT (23-24.06.2020, 22-23.09.2020, 17-18.11.2020, 2-3.03.2021, 23-24.06.2022, 16-17.11.2021 e 22-23.02.2022) e CESNI/TI (28.06-02.07.2021, 08-10.09.2021, 14-17.12.2021, 09-10.03.2022)
- reunião do comité (que decorreu em 13.04.2022).

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

A posição proposta da União consiste em adotar a norma ES-TRIN 2023/1 e a norma ES-RIS 2023/1, uma vez que asseguram o mais elevado nível de segurança da navegação interior, acompanham a evolução técnica neste setor e garantem a compatibilidade dos requisitos aplicáveis aos navios e dos serviços de informação fluvial na Europa.

² 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).

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

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

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro do organismo ou Parte no acordo³.

A noção de «*atos que produzem efeitos jurídicos*» engloba os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão. Esta noção também inclui os instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «*tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União*»⁴.

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

Tanto o CESNI como a CCNR são organismos criados ao abrigo de um acordo internacional, nomeadamente a Convenção Revista para a Navegação do Reno (Convenção de Mannheim)⁵.

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

Em conformidade com o artigo 22.º da Convenção de Mannheim, a CCNR tem competência para estabelecer prescrições técnicas vinculativas para as embarcações de navegação interior. A resolução a adotar pela CCNR que altera a respetiva regulamentação a fim de incluir a referência à norma ES-TRIN 2023/1 será portanto um ato vinculativo para as Partes na CCNR.

Por outro lado, e em conformidade com o artigo 1.º da Convenção de Mannheim, a CCNR pode alterar o seu quadro normativo relativo aos serviços de informação fluvial (RIS), a fim de alinhar as especificações técnicas aplicáveis aos RIS com a ES-RIS 2023/1. A resolução a adotar pela CCNR para alterar a respetiva regulamentação e incluir a referência à norma ES-RIS 2023/1 será um ato vinculativo para as Partes na CCNR. No entanto, não completará nem alterará o quadro institucional da Convenção de Mannheim.

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

Além disso, a norma ES-TRIN 2023/1 e a norma ES-RIS 2023/1 são atos que produzem efeitos jurídicos, tendo em vista a aplicabilidade do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, uma vez que

³ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

⁴ Ver Acórdão do Tribunal de Justiça, de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64.

⁵ Convenção Revista para a Navegação do Reno, de 17 de outubro 1868, conforme alterada em 20 de novembro de 1963.

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

No que diz respeito à norma ES-TRIN, tal deve-se ao facto de o quadro aplicável ao abrigo da Convenção Revista para a Navegação do Reno ter de ser tido em conta para quaisquer alterações à Diretiva (UE) 2016/1629 e de as normas técnicas adotadas pelo CESNI estarem incluídas no anexo II da Diretiva (UE) 2016/1629 e terem de ser atualizadas por meio de atos delegados.

No que diz respeito aos serviços de informação fluvial, o artigo 5.º da Diretiva 2005/44/CE habilita a Comissão a adotar orientações técnicas e especificações técnicas, a fim de apoiar os RIS e assegurar a interoperabilidade destes serviços. O considerando 3 da diretiva estabelece que, por razões de segurança e no interesse de uma harmonização pan-europeia, o teor dos referidos requisitos e especificações técnicas comuns deverá tirar partido do trabalho realizado neste domínio por organizações internacionais relevantes, como a Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR) e a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE). A norma ES-RIS 2023/1 conterá especificações técnicas que devem ser adotadas no âmbito do artigo 5.º da Diretiva 2005/44/CE. Este processo de adoção será alinhado com a revisão atualmente em curso da Diretiva 2005/44/CE, cuja adoção está prevista para meados de 2023.

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

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

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

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

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O objetivo e o conteúdo principais dos atos previstos estão relacionados com a política comum dos transportes.

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

4.3. Conclusão

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

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

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

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1, em 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, conforme alterada pela Convenção que altera a Convenção Revista para a Navegação do Reno, adotada em 20 de novembro de 1963, entrou em vigor em 14 de abril de 1967 («Convenção»).
- (2) Nos termos do artigo 22.º da Convenção, a Comissão Central para a Navegação do Reno («CCNR») pode adotar prescrições técnicas para as embarcações de navegação interior.
- (3) Nos termos do artigo 1.º do Acordo, a Comissão Central para a Navegação do Reno pode alterar o seu quadro regulamentar relativo aos serviços de informação fluvial («RIS»), remetendo para as normas adotadas pelo Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior («CESNI») e tornando essas normas obrigatórias no âmbito da aplicação da Convenção.
- (4) O «CESNI» foi criado em 3 de junho de 2015 no âmbito da CCNR, com a incumbência de elaborar normas técnicas em vários domínios para a navegação interior, em particular no que respeita às embarcações, às tecnologias da informação e às tripulações.
- (5) A ação da União no setor da navegação interior deve ter por objetivo assegurar a uniformidade da elaboração das prescrições e das especificações técnicas aplicáveis na União, nomeadamente às embarcações de navegação interior e aos RIS.
- (6) Para assegurar a eficiência do transporte e a navegação segura nas vias navegáveis interiores é importante que as prescrições técnicas aplicáveis às embarcações e aos RIS sejam compatíveis e tão harmonizadas quanto possível nos diferentes regimes jurídicos na Europa. Em particular, os Estados-Membros da UE que também são membros da CCNR devem apoiar as decisões que se destinam a harmonizar as regras da CCNR com as regras aplicáveis na União.
- (7) Na sua reunião de 13 de outubro de 2022, o CESNI deverá adotar a norma europeia que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior (norma ES-TRIN 2023/1) e a norma europeia para os serviços de informação fluvial (ES-RIS 2023/1).

(8) A ES-TRIN 2023/1 estabelece prescrições técnicas uniformes necessárias para garantir a segurança das embarcações de navegação interior. Compreende prescrições relativas à construção, ao armamento e ao equipamento das embarcações, prescrições especiais para categorias específicas de embarcações, designadamente embarcações de passageiros, comboios impelidos e embarcações porta-contentores, disposições relativas ao equipamento do Sistema de Identificação Automática, disposições relativas à identificação das embarcações, um modelo dos certificados e do registo, disposições transitórias e, ainda, instruções de aplicação da norma técnica.

(9) O anexo II da Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ refere as prescrições técnicas aplicáveis aos veículos aquáticos como sendo as previstas na norma ES-TRIN 2021/1. A Comissão está habilitada a atualizar esta referência feita no anexo II para a versão mais recente da norma ES-TRIN e a fixar a data da sua aplicação. Por conseguinte, a ES-TRIN 2023/1 afetará a Diretiva (UE) 2016/1629.

(10) É, pois, apropriado estabelecer a posição a adotar em nome da União no âmbito do Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior («CESNI»), uma vez que a norma ES-TRIN 2023/1 pode influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da União, a saber, a Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho.

(11) A ES-RIS 2023/1 estabelece especificações técnicas e normas uniformes para apoiar os RIS e assegurar a sua interoperabilidade. As especificações técnicas e as normas constantes da norma ES-RIS 2023/1 coincidem com aquelas cuja adoção é requerida pela Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho², nomeadamente nos seguintes domínios: Sistemas de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação interior; Notificações electrónicas das embarcações; Avisos à navegação; Sistemas de localização e seguimento de embarcações e compatibilidade dos equipamentos necessários à utilização dos RIS.

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

(13) Importa, portanto, estabelecer a posição a tomar em nome da União no CESNI, uma vez que a ES-RIS 2023/1 será suscetível de influenciar de forma determinante o conteúdo do direito da União, nomeadamente as especificações técnicas vinculativas adotadas no âmbito da Diretiva 2005/44/CE.

(14) A CCNR, numa próxima reunião plenária, deverá adotar resoluções que alterarão os regulamentos da CCNR de modo a incluir uma referência às normas ES-TRIN 2023/1 e ES-RIS 2023/1. Tal alteração será vinculativa por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 1.º e com o artigo 22.º da Convenção. Por conseguinte, é também apropriado estabelecer a posição a tomar em nome da União no âmbito da CCNR.

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

² 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).

- (15) A União não é membro da CCNR nem do CESNI. A posição da União deve ser expressa conjuntamente pelos Estados-Membros da União que são membros dessas instâncias.
- (16) A posição proposta da União consiste em adotar a norma ES-TRIN 2023/1 e a norma ES-RIS 2023/1, uma vez que asseguram o mais elevado nível de segurança da navegação interior, acompanham a evolução técnica neste setor e garantem a compatibilidade dos requisitos aplicáveis aos navios e dos serviços de informação fluvial na Europa,

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 2023/1 e ES-RIS 2023/1, 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 2023/1 e ES-RIS 2023/1.

Artigo 2.º

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

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Artigo 5.º

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

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*