COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 3.9.2024
COM(2024) 391 final

2024/0215 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur l'adoption de standards dans le domaine de la navigation intérieure

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision du Conseil établissant la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la réunion du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) le 17 octobre 2024 et lors de la session plénière de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) le 5 décembre 2024 sur l'adoption envisagée des standards européens établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (standard ES-TRIN 2025/1) et du standard européen relatif aux services d'information fluviale (ES-RIS 2025/1).

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. CCNR et CESNI

La CCNR est une organisation internationale ayant des compétences réglementaires en matière de transport fluvial sur le Rhin. Quatre États membres (l'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas) et la Suisse sont parties à la CCNR.

La Convention révisée pour la navigation du Rhin (convention de Mannheim), signée le 17 octobre 1868 à Mannheim et modifiée le 14 avril 1967, définit le cadre juridique régissant l'utilisation du Rhin en tant que voie navigable intérieure et établit les attributions de la CCNR. Elle perpétue le régime applicable au Rhin établi par le Congrès de Vienne en 1815. Les États membres de la CCNR se réunissent deux fois par an en session plénière dans le cadre du processus décisionnel, selon lequel chaque État possède une voix et les décisions sont prises à l'unanimité. Ces résolutions sont juridiquement contraignantes. L'UE n'est pas membre de la CCNR.

En 2015, la CCNR a adopté une résolution créant le CESNI[1]. Au rang des missions du CESNI figurent l'adoption de normes techniques («standards») dans le domaine de la navigation intérieure, notamment en ce qui concerne les bateaux, la technologie d'information et les équipages, l'interprétation uniforme de ces normes et des procédures correspondantes ainsi que les délibérations sur la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement ou d'autres domaines de la navigation.

Le CESNI est composé d'experts des États membres de l'UE et de la CCNR. Ses membres disposent d'un droit de vote sur la base d'une voix par État. Le CESNI compte également l'UE et des institutions internationales parmi ses membres et fait appel aux conseils d'experts dans ses travaux. L'UE ne dispose pas de droit de vote mais peut toujours participer aux travaux du CESNI, comme peuvent le faire les organisations internationales dont la mission couvre les domaines relevant du CESNI. Outre ces droits de participation, le CESNI peut inviter des experts (experts individuels, sociétés de classification, etc.). La session plénière du CESNI finalise les standards qui ont été convenus au niveau des experts.

L'UE et la CCNR prévoient des réglementations dans le contexte des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure [à savoir la directive (UE) 2016/1629[2] et le règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR)] et aux services d'information fluviale (SIF)

---

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

2 Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

tels que définis dans la directive 2005/44/CE[3] et le règlement de visite des bateaux du Rhin. En ce qui concerne les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, les deux régimes juridiques renvoient aux standards du CESNI — standards européens établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN).

En ce qui concerne les SIF, le standard européen relatif aux services d'information fluviale (ES-RIS) sera intégré dans le droit de l'UE. La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (adoptée par la Commission en janvier 2024) fait de l'ES-RIS le standard applicable dans l'UE. Cette approche a été confirmée par le Conseil lors de sa session TTE (Transports, télécommunications et énergie) du 18 juin 2024. La référence à la version la plus récente de l'ES-RIS est également prévue dans les règlements relatifs à la navigation du Rhin concernés.

2.2. Actes envisagés par le CESNI et la CCNR

Lors de sa réunion du 17 octobre 2024, le CESNI doit adopter une nouvelle version du standard établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2025/1) et une nouvelle version du standard européen relatif aux services d'information fluviale (ES-RIS 2025/1).

ES-TRIN

La première version du standard ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1) a été finalisée par le CESNI lors de sa réunion du 28 septembre 2015. Elle a été officiellement adoptée par le comité du CESNI lors de sa réunion du 26 novembre 2015. Les modifications suivantes du standard ES-TRIN ont été adoptées par le CESNI:

1. le standard ES-TRIN 2017/1 le 6 juillet 2017
2. le standard ES-TRIN 2019/1 le 8 novembre 2018
3. le standard ES-TRIN 2021/1 le 13 octobre 2020
4. le standard ES-TRIN 2023/1 le 13 octobre 2022

L'ES-TRIN est régulièrement mis à jour en tenant compte des travaux des groupes de travail du CESNI.

La mise à jour régulière de l'ES-TRIN est nécessaire pour:

- - maintenir le niveau élevé de sécurité de la navigation intérieure;
- - suivre l'évolution technique (par exemple, des systèmes de lutte contre l'incendie et des équipements de navigation);
- - assurer la compatibilité avec le cadre juridique de l'UE.

Au cours de 2023 et 2024, des experts du CESNI ont élaboré la nouvelle version du standard ES-TRIN (ES-TRIN 2025/1).

L'ES-TRIN 2025/1 intègre plusieurs modifications, notamment en ce qui concerne les domaines suivants:

[3] Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (JO L 255 du 30.9.2005, p. 152).

- les combustibles à faible point d'éclair, en particulier le stockage et l'utilisation de méthanol,
- le marquage des zones dangereuses et l'étiquetage des carburants,
- les systèmes de propulsion électrique,
- les accumulateurs au lithium-ion,
- l'utilisation d'aluminium ou de plastique renforcé de fibres pour la construction de bateaux à passagers,
- l'abandon du recueil des paramètres du moteur,
- la reconnaissance de l'exemption des essais sur le terrain pour les moteurs,
- les orifices de remplissage et les codes couleurs appropriés,
- les équipements de navigation et d'information, en particulier les équipements AIS Intérieur,
- les installations de traitement des eaux usées,
- les timoneries élévatrices et les dispositions transitoires pour les timoneries rétractables,
- les systèmes automatiques d'extinction par eau diffusée sous pression,
- les jonctions chaîne-ancre,
- les cabines de couchage,
- la mise à jour des références aux règlements relatifs au personnel de navigation du Rhin, à l'ES-RIS 2025/1 et à d'autres normes internationales.

Au cours de sa réunion du 11 avril 2024, le CESNI a décidé de programmer l'adoption du standard ES-TRIN 2025/1 lors de la réunion du 17 octobre 2024. Avant cette réunion du 17 octobre 2024, seules des modifications formelles et mineures devraient être apportées au projet de standard. Le standard ES-TRIN 2025/1 sera publié sur le site web prévu à cet effet (cesni.eu). Tous les États membres de l'UE disposent d'un accès (protégé) aux projets de standards susvisés.

Conformément à la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE[4], le standard ES-TRIN 2025/1 doit être incorporé au droit de l'UE.
Les références au standard adopté par le CESNI figurent à l'annexe II de la directive (UE) 2016/1629. En vertu de l'article 31, paragraphe 1, de ladite directive, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en vue d'adapter l'annexe II aux fins d'actualiser dans les meilleurs délais la référence à la version la plus récente du standard ES-TRIN et de fixer la date de sa mise en application.
Actuellement, ladite directive fait référence à l'ES-TRIN 2023/1. L'article 9 du règlement intérieur du CESNI n'autorise l'adoption de standards qu'après qu'une décision a été prise conformément à l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.
La CCNR adoptera également une résolution modifiant ses règlements relatifs à la navigation du Rhin (en particulier le RVBR). Elle comportera une référence à la version actualisée de l'ES-TRIN 2025/1.
Le droit de l'UE et la réglementation de la CCNR feront référence au standard ES-TRIN 2025/1 à partir du 1er janvier 2026.

[4] Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

ES-RIS

La première version du standard ES-RIS (ES-RIS 2021/1) a été officiellement adoptée lors de la réunion plénière du CESNI du 15 avril 2021. Les standards ES-RIS 2023/1 modifiés ont été adoptés par le CESNI le 13 octobre 2022.
Au cours de 2023 et 2024, des experts du CESNI ont élaboré la nouvelle version du standard ES-RIS (ES-RIS 2025/1).
L'ES-RIS 2025/1 a subi des modifications de formatage, avec une normalisation de sa présentation, de sa structure générale et de ses annexes. La numérotation des articles, chapitres, tableaux, diagrammes et graphiques a été révisée. Diverses améliorations ont été apportées à sa cohérence interne et à la cohérence entre les différentes parties du standard.
L'ES-RIS 2025/1 intègre plusieurs modifications, notamment en ce qui concerne les domaines suivants:
- création d'une partie 0 contenant des abréviations, des définitions, des références à des documents externes
- établissement de standards pour les aides à la navigation et modification des parties pertinentes de l'ES-RIS
- renumérotation des annexes, notamment dans les sections portant sur:
    - le système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure
    - le système de suivi et de localisation des bateaux de navigation intérieure
    - la notification électronique des bateaux en navigation intérieure
    - les avis à la batellerie
- corrections et clarifications, mais sans modification du contenu.

Au cours de sa réunion du 11 avril 2024, le CESNI a décidé de programmer l'adoption du standard ES-RIS 2025/1 lors de la réunion du 17 octobre 2024. Avant cette réunion du 17 octobre 2024, seules des modifications mineures devraient être apportées au projet de standard. L'ES-RIS 2025/1 sera publié sur le site web prévu à cet effet (cesni.eu). Tous les États membres de l'UE disposent d'un accès (protégé) aux projets de standards susvisés.

La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (adoptée par la Commission en janvier 2024) fait de l'ES-RIS le standard applicable dans l'UE pour les services d'information fluviale. L'adoption envisagée par les colégislateurs est prévue pour la mi-2025. Par conséquent, il est nécessaire d'adopter l'ES-RIS 2025/1 afin de l'intégrer dans la directive 2005/44/CE en tant que version la plus récente des standards.

La CCNR adoptera une résolution modifiant sa réglementation afin d'y inclure une référence à l'ES-RIS 2025/1.

Étant donné que l'ES-TRIN 2025/1 contient des références à l'ES-RIS 2025/1, il est important que ces deux standards soient adoptés par le CESNI lors de sa réunion du 17 octobre 2024.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

La décision établissant la position de l'Union est nécessaire étant donné que les actes à adopter ont des effets juridiques aux fins de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE et, en particulier, compte tenu de leur incidence sur un domaine de la législation de l'UE qui relève de la compétence exclusive de l'Union en vertu de l'article 3, paragraphe 2, du TFUE.

Les mises à jour des standards techniques ES-TRIN et ES-RIS ont fait l'objet d'une préparation intensive au niveau des experts du CESNI. Un large éventail d'experts des secteurs public et privé a été consulté à ce propos. Les réunions techniques se sont tenues au cours de l'élaboration du standard au niveau du CESNI:

Ces réunions ont permis de parvenir à un accord au niveau des experts sur les standards dans le domaine de la navigation intérieure.

La proposition de position de l'Union consiste à adopter l'ES-TRIN 2025/1 et l'ES-RIS 2025/1 étant donné qu'ils garantissent le niveau le plus élevé de sécurité de la navigation intérieure, suivent l'évolution technique dans ce secteur et garantissent la compatibilité des exigences applicables aux bateaux ainsi que la compatibilité des services d'information fluviale en Europe.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «*les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord*».

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique, que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord[5].

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont «*vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union*»[6].

4.1.2. Application en l'espèce

Bien que les standards adoptés par le CESNI ne soient pas contraignants en soi, ils deviendront contraignants pour les membres de la CCNR, une fois que cette dernière aura modifié son cadre réglementaire [le règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et le règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)] pour faire référence aux standards adoptés par le CESNI et rendre ces standards obligatoires dans le cadre de l'application de la Convention révisée pour la navigation du Rhin. En effet, le caractère contraignant de ces règlements pour les membres de la CCNR est établi dans la convention de Mannheim.

Des réunions plénières auxquelles assistent des représentants des États membres de la CCNR se tiennent deux fois par an. La réunion plénière est l'organe décisionnel de la CCNR. C'est dans ce cadre que les résolutions de la CCNR sont adoptées. Chaque État possède une voix, et les décisions sont prises à l'unanimité. Ces résolutions sont juridiquement contraignantes.

Conformément aux articles 22 et 23 de la convention de Mannheim, la CCNR a le pouvoir d'établir des prescriptions techniques contraignantes pour les bateaux de navigation intérieure.

---

5 Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

6 Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, dans l'affaire C-399/12, Allemagne/Conseil, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

La résolution devant être adoptée par la CCNR, qui modifiera sa réglementation pour y inclure une référence à l'ES-TRIN 2025/1, constituera donc un acte juridiquement contraignant à l'égard des parties à la CCNR.

D'autre part, et conformément à l'article 1 de la convention de Mannheim, la CCNR peut modifier son cadre réglementaire relatif aux services d'information fluviale (SIF) afin d'aligner les spécifications techniques applicables aux SIF sur l'ES-RIS 2025/1. La résolution devant être adoptée par la CCNR, qui modifiera sa réglementation pour y inclure une référence à l'ES-RIS 2025/1, constituera un acte juridiquement contraignant à l'égard des parties à la CCNR. Toutefois, elle ne complétera ni ne modifiera le cadre institutionnel de la convention de Mannheim.

Les actes envisagés seront donc contraignants en vertu du droit international, conformément aux articles 1 et 22 de la convention de Mannheim.

En outre, l'ES-TRIN 2025/1 et l'ES-RIS 2025/1 sont des actes ayant des effets juridiques aux fins de l'application de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, étant donné qu'ils ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union, à savoir la directive (UE) 2016/1629 et la directive 2005/44/CE.

En ce qui concerne le standard ES-TRIN, cela s'explique par le fait que le cadre applicable en vertu de la convention de Mannheim doit être pris en compte dans le contexte de la directive (UE) 2016/1629, car les documents délivrés au titre du cadre juridique relatif à la navigation du Rhin sont reconnus conformément à l'article 7 de la directive (UE) 2016/1629. En outre, les standards techniques adoptés par le CESNI figurent à l'annexe II de la directive (UE) 2016/1629 et doivent être mis à jour par voie d'actes délégués.

En ce qui concerne les services d'information fluviale, l'article 5 de la directive 2005/44/CE habilite la Commission à adopter des orientations techniques et des spécifications techniques afin d'encourager les SIF et d'assurer leur interopérabilité. Selon le considérant 3 de la directive, pour des raisons de sécurité et pour assurer une harmonisation à l'échelle européenne, le contenu de ces exigences et spécifications techniques communes devrait se fonder sur les travaux effectués dans ce domaine par les organisations internationales compétentes, notamment la CCNR et la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU). L'ES-RIS 2025/1 contiendra des spécifications techniques qu'il sera nécessaire d'adopter dans le cadre de l'article 5 de la directive 2005/44/CE. Ce processus d'adoption sera aligné sur l'actuel processus d'adoption de la directive modifiant la directive 2005/44/CE, qui fait directement référence à l'ES-RIS en tant que standard applicable. Dans un souci d'harmonisation du régime de navigation sur le Rhin, la décision de la CCNR concernant l'ES-RIS devrait également consister à adopter l'ES-RIS 2025/1.

Il est donc nécessaire d'établir la position à adopter, au nom de l'Union, au sein du CESNI et de la CCNR pour l'adoption de standards établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure et de standards relatifs à des services d'information fluviale harmonisés.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé à propos duquel une position

est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux fins ou a deux composantes et si l'une de ces fins ou de ces composantes est identifiable comme principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la fin ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé portent principalement sur la politique commerciale commune.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 91, paragraphe 1, du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 91, paragraphe 1, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

2024/0215 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur l'adoption de standards dans le domaine de la navigation intérieure

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1, lu conjointement avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) La convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, telle que modifiée par la révision du 20 octobre 1963 (ci-après l'«accord»), est entrée en vigueur le 14 avril 1967. L'accord conserve la Commission centrale pour la navigation du Rhin («CCNR») et le régime de navigation intérieure du Rhin établi en 1815. Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure («CESNI») a été créé le 3 juin 2015 dans le cadre de la CCNR dans le but d'élaborer des normes techniques pour la navigation intérieure dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bateaux, la technologie d'information et les équipages.

(2) La directive (UE) 2016/1629[1] fait référence aux derniers standards CESNI concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, à savoir les standards ES-TRIN. La CCNR fait également référence aux standards les plus récents de ses règlements relatifs à la navigation du Rhin. En vertu des articles 22 et 23 de l'accord, la CCNR peut adopter des résolutions contraignantes établissant des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure du Rhin. Les standards à adopter par le CESNI seront donc contraignants dès que les résolutions contraignantes pertinentes de la CCNR feront référence à ces standards.

(3) En vertu de l'accord, la CCNR peut modifier son cadre réglementaire relatif aux services d'information fluviale (ci-après les «SIF») en se référant aux standards adoptés par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (ci-après le «CESNI») et en rendant ces standards obligatoires dans le cadre de l'application de l'accord.

(4) Lors de sa session du 17 octobre 2024, le CESNI devrait adopter le nouveau standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure 2025/1 (ci-après l'«ES-TRIN 2025/1») et le standard européen relatif aux services d'information fluviale 2025/1 (ci-après l'«ES-RIS 2025/1»). À la suite de cette

[1] Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

adoption, la CCNR a l'intention d'adopter une résolution modifiant les règlements relatifs à la navigation du Rhin afin qu'ils renvoient à l'ES-TRIN 2025/1 et à l'ES-RIS 2025/1, lors de sa session plénière du 5 décembre 2024. L'ES-TRIN 2025/1 et l'ES-RIS 2025/1 remplacent respectivement l'ES-TRIN 2023/1 et l'ES-RIS 2023/1.

(5) L'ES-TRIN 2025/1 fixe les prescriptions techniques uniformes nécessaires pour assurer la sécurité des bateaux de navigation intérieure. Il comprend des dispositions concernant la construction, l'aménagement et l'équipement des bateaux de navigation intérieure, des dispositions spéciales pour certaines catégories de bateaux tels que les bateaux à passagers, les convois poussés et les bateaux porte-conteneurs, des dispositions concernant les appareils AIS (système d'identification automatique), des dispositions concernant l'identification des bateaux, les modèles de certificat et de registre, des dispositions transitoires, ainsi que des instructions pour l'application du standard technique.

(6) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du CESNI et de la CCNR, étant donné que l'ES-TRIN 2025/1 influencera de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union. Les articles 31 et 32 de la directive (UE) 2016/1629 imposent à la Commission d'adopter des actes délégués faisant référence à la dernière version du standard ES-TRIN et de fixer la date de son application, à condition que les intérêts de l'Union ne soient pas compromis par des changements dans le processus décisionnel du CESNI.

(7) L'ES-RIS 2025/1 établit des spécifications techniques et des standards uniformes afin de soutenir les SIF et de garantir leur interopérabilité. Les spécifications techniques et les standards relevant de l'ES-RIS 2025/1 correspondent aux spécifications techniques et aux standards dont la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil[7] requiert l'adoption, en particulier dans les domaines suivants: système électronique de visualisation des cartes et d'information pour la navigation intérieure, notification électronique des bateaux, avis à la batellerie, systèmes de suivi et de localisation des bateaux et compatibilité des équipements nécessaires à l'utilisation des SIF.

(8) Les spécifications techniques relatives aux SIF sont fondées sur les principes techniques énoncés à l'annexe II de la directive 2005/44/CE et tiennent compte des travaux réalisés dans ce domaine par les organisations internationales compétentes.

(9) En conséquence, il convient d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du CESNI étant donné que l'ES-RIS 2025/1 aura vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir les spécifications techniques contraignantes adoptées dans le cadre de la directive 2005/44/CE.

(10) Lors d'une prochaine session plénière, la CCNR devrait adopter des résolutions qui modifieront sa réglementation afin d'y inclure une référence à l'ES-TRIN 2025/1 et à l'ES-RIS 2025/1. Cette modification sera contraignante en vertu du droit international, conformément aux articles 1 et 22 de la Convention. Par conséquent, il convient également d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CCNR.

(11) Afin de faciliter le plus haut niveau de sécurité dans la navigation intérieure, de suivre l'évolution technique dans ce secteur et de garantir la compatibilité des exigences applicables aux bateaux et des services d'information fluviale en Europe, il importe que les exigences techniques applicables aux bateaux et aux services d'information

[7] Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (JO L 255 du 30.9.2005, p. 152).

fluviale soient aussi harmonisées que possible dans le cadre des différents régimes juridiques en Europe. En particulier, les États membres qui sont également membres de la CCNR devraient être autorisés à soutenir les décisions visant à harmoniser les règles de la CCNR avec celles qui sont appliquées au sein de l'Union.

(12) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du CESNI et de la CCNR, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à prendre, au nom de l'Union, au sein du CESNI en ce qui concerne l'adoption de l'ES-TRIN 2025/1 et de l'ES-RIS 2025/1 consiste à se prononcer en faveur de leur adoption.

2. La position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CCNR consiste à soutenir toutes les propositions visant à harmoniser les règlements de la CCNR avec l'ES-TRIN 2025/1 et l'ES-RIS 2025/1.

Article 2

1. La position mentionnée à l'article 1er, paragraphe 1, est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du CESNI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

2. La position mentionnée à l'article 1er, paragraphe 2, est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de la CCNR, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

Article 3

Des modifications techniques mineures aux positions exposées à l'article 1er peuvent être convenues sans que le Conseil doive adopter une autre décision.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Article 5

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président