



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 16 août 2022
(OR. en)

11800/22

Dossier interinstitutionnel:
2022/0234(NLE)

TRANS 528
MAR 152

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	11 août 2022
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	COM(2022) 394 final
Objet:	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 au sein de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, sur l'adoption de standards dans le domaine de la navigation intérieure

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2022) 394 final.

p.j.: COM(2022) 394 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 11.8.2022
COM(2022) 394 final

2022/0234 (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 au sein 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 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) du 13 octobre 2022 et lors d'une réunion en session plénière de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) du 8 décembre 2022 sur l'adoption envisagée des standards européens établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (standard ES-TRIN 2023/1) et du standard européen relatif aux services d'information fluviale (ES-RIS 2023/1).

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. CCNR et CESNI

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (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, signée le 17 octobre 1868 à Mannheim, définit le cadre juridique régissant l'utilisation du Rhin en tant que voie navigable intérieure et établit les attributions de la CCNR. La Convention actuellement applicable est le fruit d'une Convention portant amendement de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, adoptée le 20 novembre 1963 et entrée en vigueur le 14 avril 1967. 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 Commission centrale sont adoptées. 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 établissant un Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de navigation intérieure (CESNI). Au rang des missions du CESNI figurent l'adoption de normes techniques («standards») dans différents domaines, 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 représentant les États membres de la CCNR et de l'UE qui ont un droit de vote en vertu du principe d'une voix par État. L'UE n'est pas membre du CESNI. Elle peut participer aux travaux du CESNI, comme peuvent le faire les organisations internationales dont la mission couvre les domaines relevant du CESNI, mais elle n'a pas de droit de vote.

2.2. Actes envisagés par le CESNI et la CCNR

Lors de sa réunion du 13 octobre 2022, le CESNI doit adopter une nouvelle version du standard établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2023/1) et une nouvelle version du standard européen relatif aux services d'information fluviale (ES-RIS 2023/1).

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 CESNI lors de sa session plénière 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

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 2021 et 2022, des experts du CESNI ont élaboré la nouvelle version du standard ES-TRIN (ES-TRIN 2023/1).

L'ES-TRIN 2023/1 intègre plusieurs modifications, notamment en ce qui concerne les domaines suivants:

- les combustibles à faible point d'éclair et piles à combustible,
- les gilets de sauvetage,
- les dispositifs de post-traitement des gaz d'échappements,
- la collecte des eaux usées,
- les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets,
- les bateaux à passagers,
- les bateaux de plaisance,
- les moteurs de propulsion électriques en arrière de la cloison de coqueron arrière,
- les réparations des moteurs en service,
- les timoneries rétractables,
- les installations radar de navigation et indicateurs de vitesse de giration,
- l'actualisation des références à l'ES-RIS 2023/1,
- les ancres spéciales à masse réduite.

Au cours de sa réunion du 13 avril 2022, le CESNI a décidé de programmer l'adoption du standard ES-TRIN 2023/1 lors de la réunion du 13 octobre 2022. Avant cette réunion du 13 octobre 2022, seules des modifications formelles et mineures devaient être apportées au projet de standard. Le standard ES-TRIN 2023/1 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/C¹, le standard ES-TRIN 2023/1 sera 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.

La CCNR adoptera une résolution modifiant sa réglementation afin d'y inclure une référence au standard ES-TRIN 2023/1.

Afin d'assurer la cohérence des deux régimes juridiques existants pour les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (CCNR et UE), il est nécessaire de prévoir les mêmes standards. Le droit de l'UE et la réglementation de la CCNR feront référence au standard ES-TRIN 2023/1 à partir du 1^{er} janvier 2024.

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 et couvre les normes techniques suivantes pour les SIF:

Partie I: Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure

Partie II: Système standard de suivi et de localisation des bateaux de navigation intérieure

Partie III: Exigences opérationnelles et de performance, méthodes d'essai et résultats d'essais requis pour les équipements embarqués AIS Intérieur (standard d'essai AIS Intérieur)

Partie IV: Notification électronique des bateaux en navigation intérieure

Partie V: Avis à la batellerie

L'ES-RIS est régulièrement mis à jour en tenant compte des travaux des groupes de travail du CESNI. Les mises à jour régulières de l'ES-RIS sont nécessaires pour:

- maintenir le niveau élevé de sécurité de la navigation intérieure,
- suivre l'évolution technique,
- assurer la compatibilité avec le cadre juridique de l'UE et les exigences internationales.

Au cours de 2021 et 2022, des experts du CESNI ont élaboré la nouvelle version du standard ES-RIS (ES-RIS 2023/1). Diverses améliorations rédactionnelles ont été apportées à la suite de la traduction et de la relecture par les groupes de travail. L'ES-RIS 2023/1 a également 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. Il en a résulté une mise à jour de la structure générale de l'ES-RIS:

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).

- Partie I: Systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur)
- Partie II: Système de suivi et de localisation des bateaux de navigation intérieure
- Partie III: Avis aux capitaines
- Partie IV: Notification électronique des bateaux en navigation intérieure
- Partie V: Exigences opérationnelles et de performance, méthodes d'essai et résultats d'essais requis pour ECDIS Intérieur (partie essai d'ECDIS Intérieur)
- Partie VI: Exigences opérationnelles et de performance, méthodes d'essai et résultats d'essais requis pour les équipements embarqués AIS Intérieur (partie essai d'AIS Intérieur)

Au cours de sa réunion du 13 avril 2022, le CESNI a décidé de programmer l'adoption du standard ES-RIS 2023/1 lors de la réunion du 13 octobre 2022. Avant cette réunion du 13 octobre 2022, seules des modifications mineures devraient être apportées au projet de standard. L'ES-RIS 2023/1 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 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 communautaires², l'ES-RIS 2023/1 sera intégré dans le droit de l'UE, avec un alignement sur la révision en cours de la directive 2005/44/CE, dont l'adoption est envisagée à la mi-2023.

La CCNR adoptera une résolution modifiant sa réglementation afin d'y inclure une référence à l'ES-RIS 2023/1.

Étant donné que l'ES-TRIN 2023/1 contient des références à l'ES-RIS 2023/1, il est important que ces deux standards soient adoptés par le CESNI lors de sa réunion du 13 octobre 2022.

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 suivantes se sont tenues au cours de l'élaboration du standard au niveau du CESNI:

- réunions des groupes de travail du CESNI/PT (23-24.6.2020, 22-23.9.2020, 17-18.11.2020, 2-3.3.2021, 23-24.6.2022, 16-17.11.2021 et 22-23.2.2022) et du CESNI/TI (28.6-2.7.2021, 8-10.9.2021, 14-17.12.2021, 9-10.3.2022)
- réunion du Comité (13.4.2022).

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

² 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).

La proposition de position de l'Union consiste à adopter l'ES-TRIN 2023/1 et l'ES-RIS 2023/1 étant donné qu'ils facilitent 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'accord³.

La notion d'*«actes ayant des effets juridiques»* englobe les actes ayant 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»*⁴.

4.1.2. Application au cas d'espèce

Le CESNI et la CCNR sont tous deux des instances créées en vertu d'un accord international, à savoir la Convention révisée pour la navigation du Rhin (convention de Mannheim)⁵.

Bien que les règles adoptées par le CESNI ne soient pas contraignantes en soi, elles deviendront contraignantes pour les membres de la CCNR, une fois que cette dernière aura modifié son cadre réglementaire (le règlement de visite des bateaux du Rhin, le règlement de police pour la navigation du Rhin) 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 dudit règlement pour les membres de la CCNR est établi dans la convention de Mannheim.

Conformément à l'article 22 de la convention de Mannheim, la CCNR a le pouvoir d'établir des prescriptions techniques contraignantes pour les bateaux de navigation intérieure. La résolution devant être adoptée par la CCNR, qui modifiera sa réglementation pour y inclure une référence à l'ES-TRIN 2023/1, 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 2023/1. La résolution devant être adoptée par la CCNR, qui modifiera sa réglementation pour y inclure une

³ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

⁴ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

⁵ Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, telle que modifiée le 20 novembre 1963.

référence à l'ES-RIS 2023/1, constituera un acte juridiquement contraignant à l'égard des parties à la CCNR. Toutefois, elle ne complètera 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 2023/1 et l'ES-RIS 2023/1 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 l'ES-TRIN, il faut en effet que le cadre applicable en vertu de la Convention révisée pour la navigation du Rhin soit pris en compte pour toute modification de la directive (UE) 2016/1629 et que les standards techniques adoptés par le CESNI et figurant à l'annexe II de la directive (UE) 2016/1629 soient mis à jour au moyen 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 Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU). L'ES-RIS 2023/1 contiendra des spécifications techniques qu'il sera nécessaire d'adopter dans le cadre de l'article 5 de la directive 2005/44/CE. Cette procédure sera alignée sur la révision en cours de la directive 2005/44/CE et l'adoption est prévue à la mi-2023.

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 de 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 pour lequel 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 au cas d'espèce

L'objectif et le contenu des actes envisagés concernent essentiellement la politique de transport 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.

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 au sein 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, modifiée par la Convention portant amendement de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, adoptée le 20 novembre 1963, est entrée en vigueur le 14 avril 1967 (ci-après la «Convention»).
- (2) Conformément à l'article 22 de la Convention, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (ci-après la «CCNR») peut adopter des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.
- (3) En vertu de la Convention, 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 la Convention.
- (4) Le 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, les technologies de l'information et les équipages.
- (5) L'action de l'Union dans le secteur de la navigation intérieure devrait viser à assurer l'uniformité dans l'élaboration des prescriptions et spécifications techniques appliquées dans l'Union, en ce qui concerne les bateaux de la navigation intérieure et les SIF.
- (6) Aux fins de garantir l'efficacité et la sécurité du transport par voies navigables intérieures, il est important que les prescriptions techniques applicables aux bateaux et les SIF soient compatibles et aussi harmonisées que possible dans le cadre des différents régimes juridiques en Europe. En particulier, les États membres de l'UE qui sont également membres de la CCNR devraient soutenir les décisions visant à harmoniser les règles de la CCNR avec celles qui sont appliquées au sein de l'Union.
- (7) Lors de sa réunion du 13 octobre 2022, le CESNI devrait adopter le standard établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure 2023/1

(ci-après l'«ES-TRIN 2023/1») et le standard européen relatif aux services d'information fluviale 2023/1 (ci-après l'«ES-RIS 2023/1»).

- (8) L'ES-TRIN 2023/1 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.
- (9) L'annexe II de la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil¹ fait référence aux prescriptions techniques applicables aux bâtiments telles qu'elles sont énoncées dans l'ES-TRIN 2021/1. La Commission est habilitée à actualiser la référence figurant à l'annexe II afin de citer la version la plus récente du standard ES-TRIN et à fixer la date de sa mise en application. Par conséquent, l'ES-TRIN 2023/1 aura une incidence sur la directive (UE) 2016/1629.
- (10) En conséquence, il convient d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du CESNI étant donné que l'ES-TRIN 2023/1 aura vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil.
- (11) L'ES-RIS 2023/1 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 2023/1 correspondent aux spécifications techniques et aux standards dont la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil² requiert l'adoption, en particulier dans les domaines suivants: système de visualisation des cartes électroniques et d'informations 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.
- (12) 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.
- (13) 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 2023/1 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.
- (14) 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 2023/1 et à l'ES-RIS 2023/1. 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.

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).

² 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).

- (15) L'Union n'est pas membre de la CCNR ni du CESNI. La position de l'Union doit être exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de ces instances, agissant conjointement,
- (16) La proposition de position de l'Union consiste à adopter l'ES-TRIN 2023/1 et l'ES-RIS 2023/1 étant donné qu'ils facilitent 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,

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 2023/1 et de l'ES-RIS 2023/1 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 réglementations de la CCNR avec l'ES-TRIN 2023/1 et l'ES-RIS 2023/1.

Article 2

1. La position visée à l'article 1^{er}, paragraphe 1, est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du CESNI, agissant conjointement.
2. La position visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2, est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de la CCNR, agissant conjointement.

Article 3

Des modifications techniques mineures à la position exposée à l'article 1^{er} 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
La présidence*