



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 10.9.2026
COM(2026) 468 final

2026/0262 (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 (CESNI) et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), concernant l'adoption du standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2027/1), du standard européen relatif aux services d'information fluviale (ES-RIS 2027/1) et d'un projet de modification du règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR)

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) de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) le 15 octobre 2026 et lors de la session plénière du 3 décembre 2026 ou de toute autre réunion ultérieure sur l'adoption envisagée du standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (standard ES-TRIN 2027/1) et du standard européen relatif aux services d'information fluviale (ES-RIS 2027/1).

Elle établit également la position de l'Union concernant une modification du règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) qui doit être adoptée par la CCNR lors de sa réunion plénière du 3 décembre 2026 ou de toute réunion ultérieure, afin d'aligner le régime rhénan sur les exigences de l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629.

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 les parties contractantes à la CCNR. L'UE n'est pas membre de la CCNR.

La Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée le 17 octobre 1868 à Mannheim, telle que modifiée par la révision du 20 novembre 1963 qui est entrée en vigueur le 14 avril 1967 (ci-après la «convention de Mannheim»), 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 et la CCNR entretiennent une coopération fondée, entre autres, sur l'accord administratif du 22 mai 2013. L'accord administratif de 2013 vise à accroître les synergies et à rendre les actions des deux institutions plus complémentaires et se renforçant mutuellement. La coopération s'étend aux prescriptions techniques et aux technologies de l'information concernant les bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'à la modernisation du cadre juridique des qualifications professionnelles des travailleurs dans le domaine de la navigation intérieure, conformément aux dispositions du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Les deux institutions sont convenues de mettre en place un mécanisme d'élaboration et d'adoption de standards pouvant ensuite être référencés en parallèle dans leurs cadres réglementaires respectifs. Cette approche harmonisée vise à garantir que la navigation intérieure est effectuée selon les mêmes règles sur l'ensemble des voies navigables intérieures de l'UE et de la CCNR.

Dans ce contexte, la CCNR a adopté en 2015 une résolution instituant le CESNI¹. Au rang des missions du CESNI figurent l'adoption de normes techniques («standards») dans le domaine

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

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 la CCNR et de l'UE, à savoir les 27 États membres de l'UE et la Suisse. Les États membres de la CCNR et de l'UE disposent d'un droit de vote sur la base d'une voix par État. L'UE, représentée par la Commission européenne, peut, à l'instar d'autres organisations internationales dont la mission couvre les domaines concernés, participer aux travaux du CESNI sans droit de vote.

L'UE et la CCNR, respectivement, ont établi le cadre juridique suivant, qui revêt une importance particulière pour la présente décision: i) les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, au moyen de la directive (UE) 2016/1629² pour l'UE et du RVBR pour la CCNR, et ii) les services d'information fluviale (SIF), au moyen de la directive 2005/44/CE³, telle que modifiée par la directive (UE) 2025/2482 pour l'UE, et du RVBR ainsi que du règlement de police pour la navigation du Rhin (ci-après le «RPNR»), pour la navigation du Rhin.

En ce qui concerne les prescriptions techniques précitées applicables aux bateaux de navigation intérieure, les deux régimes juridiques renvoient aux standards du CESNI — standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN).

En ce qui concerne ce dernier point, à savoir les SIF, le standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS) a été intégré dans le cadre juridique de l'UE au moyen de la directive (UE) 2025/2482 du Parlement européen et du Conseil du 26 novembre 2025 modifiant la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires⁴, et notamment l'annexe III de ladite directive. L'ES-RIS est donc actuellement inclus dans le cadre juridique de l'UE par la directive 2005/44/CE telle que modifiée par la directive (UE) 2025/2482.

La référence à la version la plus récente de l'ES-TRIN et de l'ES-RIS est également prévue dans les règlements pertinents de la CCNR, dont font partie le RVBR et le RPNR.

2.2. Actes envisagés par le CESNI et la CCNR

2.2.1. Réunion du 15 octobre 2026

Lors de sa réunion du 15 octobre 2026, le CESNI doit adopter une nouvelle version du standard établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2027/1) et une nouvelle version du standard européen relatif aux services d'information fluviale (ES-RIS 2027/1).

En ce qui concerne les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN):

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

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. 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>.

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 lors de la réunion du CESNI du 26 novembre 2015.

Le standard ES-TRIN adopté en novembre 2015 a ensuite été modifié à plusieurs reprises par le CESNI sur la base des travaux des groupes de travail du CESNI. En particulier, les éditions suivantes de l'ES-TRIN ont été adoptées:

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
5. le standard ES-TRIN 2025/1 le 17 octobre 2024

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); et
- assurer la compatibilité avec le cadre juridique de l'UE.

En 2025 et 2026, des experts du CESNI ont élaboré la nouvelle version du standard ES-TRIN, à savoir ES-TRIN 2027/1.

L'ES-TRIN 2027/1 intégrera diverses modifications concernant les domaines suivants:

- les combustibles à faible point d'éclair, en particulier le stockage et l'utilisation d'hydrogène gazeux;
- les assistants de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN), les systèmes de surveillance de la vigilance et la réorganisation des dispositions relatives aux appareils de navigation et d'information (annexe 5 de l'ES-TRIN 2027/1);
- les appareils, systèmes et réseaux électroniques;
- le tableau unique des dispositions transitoires;
- les dispositions transitoires pour les installations de propulsion électrique et le système de gainage;
- les extincteurs à mousse atomisée;
- des mises à jour des références à l'ES-RIS 2027/1 et aux standards internationaux; ainsi que
- des corrections formelles.

Au cours de sa réunion du 16 avril 2026, le CESNI a décidé de programmer l'adoption du standard ES-TRIN 2027/1 lors de la réunion du 15 octobre 2026. Avant cette réunion du 15 octobre 2026, seules des modifications mineures non substantielles devraient être apportées au projet de standard. L'ES-TRIN 2027/1 sera publié sur le site web prévu à cet effet (cesni.eu).

Conformément à la directive (UE) 2016/1629, l'ES-TRIN 2027/1 devrait être intégré dans le droit de l'Union. 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 adopte 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, l'annexe II à la directive (UE) 2016/1629 fait référence à l'ES-TRIN 2025/1. L'article 9 du règlement intérieur du CESNI n'autorise l'adoption de standards qu'une fois qu'une décision prise conformément à l'article 218, paragraphe 9, du TFUE est disponible par écrit.

En ce qui concerne les SIF (ES-RIS):

La première version du standard ES-RIS (ES-RIS 2021/1) a été officiellement adoptée par le CESNI le 15 avril 2021. Les standards ES-RIS 2023/1 modifiés ont été adoptés par le CESNI le 13 octobre 2022 et l'ES-RIS 2025/1 le 17 octobre 2024.

Au cours de 2025 et 2026, des experts du CESNI ont élaboré la nouvelle version du standard ES-RIS (ES-RIS 2027/1).

Ce standard ES-RIS 2027/1 comprendra les principaux changements suivants par rapport à l'édition précédente:

- l'ajout de prescriptions et d'essais pour l'utilisation d'un TGAÏN dans les parties I et V;
- la restructuration de la liste des passagers (PAXLST) et des messages (ERIRSP) dans les annexes de la partie III;
- le standard d'essai pour les messages spécifiques aux applications (ASM) figurant dans la partie V;
- l'ajout de nouveaux codes pour les avis à la batellerie, ainsi que l'ajout de l'ukrainien pour ces codes, dans la partie IV.

En outre, certaines modifications mineures ou plus techniques ont été intégrées dans l'ES-RIS 2027/1 afin de tenir compte des évolutions techniques et des besoins des délégations et des utilisateurs.

Au cours de sa réunion du 16 avril 2026, le CESNI a décidé de programmer l'adoption du standard ES-RIS 2027/1 lors de la réunion du 15 octobre 2026. Avant cette réunion du 15 octobre 2026, seules des modifications mineures non substantielles devraient être apportées au projet de standard. L'ES-RIS 2027/1 sera publié sur le site web prévu à cet effet (cesni.eu).

Conformément à la directive 2005/44/CE, telle que modifiée par la directive (UE) 2025/2482, le standard ES-RIS devient partie intégrante du droit de l'Union. Conformément à l'annexe III de la directive 2005/44/CE modifiée, les spécifications techniques applicables aux SIF sont celles qui figurent dans la dernière édition du standard européen relatif aux services d'information fluviale (ES-RIS) adoptée par le CESNI.

La CCNR adoptera une résolution modifiant sa réglementation afin d'y inclure une référence à l'ES-RIS 2027/1.

Étant donné que l'ES-TRIN 2027/1 contient des références à l'ES-RIS 2027/1, il est important que ces deux standards soient adoptés par le CESNI lors de sa réunion du 15 octobre 2026. Pour la même raison, les deux standards doivent également être applicables à partir de la même date, à savoir le 1^{er} janvier 2028.

2.2.2. Réunion du 3 décembre 2026

ES-TRIN 2027/1 et ES-RIS 2027/1

Dans la perspective des prochaines mises à jour de l'ES-TRIN et de l'ES-RIS, la CCNR a informé la Commission de son intention d'adopter, lors de sa réunion plénière du 3 décembre 2026, des résolutions modifiant les règlements pertinents de la CCNR. Les modifications actualiseront en particulier les références à l'ES-TRIN 2027/1 dans le RVBR. En outre, tant le RVBR que le RPNR, ce dernier constituant les règles de circulation pour le Rhin, devront, en particulier, être modifiés pour introduire l'ES-RIS 2027/1.

Tant le droit de l'UE que les règlements de la CCNR prévoient que les standards du CESNI s'appliqueront à partir du 1^{er} janvier 2028, garantissant ainsi un cadre juridique uniforme dans l'ensemble de l'UE et dans la réglementation relative au Rhin.

La base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure («EHDB»)

La CCNR a également informé la Commission de son intention d'adopter, lors de sa réunion plénière du 3 décembre 2026 ou de toute autre réunion ultérieure, une modification du RVBR visant à aligner le régime rhénan sur les exigences de l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629.

Conformément à l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629, la Commission assure la tenue de l'EHDB afin de soutenir les mesures administratives visant à maintenir la sécurité et à faciliter la navigation, ainsi que d'assurer l'application effective de ladite directive. Depuis 2025, la nouvelle version de la base de données (EHDB2) est pleinement opérationnelle.

Conformément à l'article 19, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/1629, les États membres veillent à ce que, pour chaque bâtiment, les autorités compétentes introduisent dans l'EHDB, notamment: i) les données identifiant et décrivant le bâtiment; ii) les données relatives aux certificats délivrés, renouvelés, remplacés ou retirés; et iii) une copie numérique de tous les certificats délivrés par les autorités compétentes conformément à la présente directive;

Afin de garantir l'utilisation pleine et effective de l'EHDB2, il est également nécessaire de prévoir l'introduction dans la base de données des données correspondantes relatives aux bateaux détenteurs de certificats délivrés conformément au cadre réglementaire du Rhin.

La modification du RVBR vise donc à aligner le régime rhénan sur les exigences de l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629. Cette modification prévoira la transmission à l'EHDB des données d'identification, telles que définies dans la directive, relatives aux bateaux détenteurs d'un certificat de visite des bateaux du Rhin. La poursuite de l'alignement des exigences en matière de transmission des données permettra de garantir que l'EHDB contient des informations relatives à plus de la moitié de la flotte européenne de navigation intérieure. Cet alignement, qui reflète l'étroite coopération entre l'Union et la CCNR, vise également à maintenir un degré élevé d'harmonisation entre les cadres réglementaires respectifs, en tenant compte de la reconnaissance mutuelle des certificats de l'Union et des certificats du Rhin.

Le projet de modification du RVBR est le suivant:

«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. »

L'inclusion des navires RVBR dans l'EHDB présentera plusieurs avantages, notamment:

- (1) un accès plus aisé aux données relatives aux navires: les autorités nationales de l'UE auront plus facilement accès aux données relatives aux navires, ce qui facilitera leur travail et améliorera l'efficacité de leurs inspections et de leurs activités de suivi;
- (2) une amélioration de la sécurité de la navigation: en ayant accès à un ensemble de données complet et harmonisé, les autorités seront mieux équipées pour détecter et atténuer les risques potentiels pour la sécurité, ce qui, à terme, renforcera la sécurité de la navigation sur le Rhin.

2.3. Position à prendre au nom de l'Union

La proposition de position de l'Union concerne, en premier lieu, l'adoption, par le CESNI, de standards relatifs aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et aux SIF, ainsi que l'adoption, par la CCNR, de décisions alignant son cadre réglementaire sur le droit de l'Union correspondant en intégrant les standards du CESNI dans ledit cadre. En second lieu, la proposition de position de l'Union concerne l'adaptation du cadre réglementaire de la CCNR à l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629. Dans les deux cas, l'objectif est d'assurer la mise à jour continue et harmonisée du cadre juridique régissant la navigation intérieure dans l'Union européenne et le régime rhénan.

L'adoption des standards CESNI constitue un élément récurrent du cadre réglementaire de l'Union pour la navigation intérieure. La directive (UE) 2016/1629 ainsi que la directive 2005/44/CE, telle que modifiée par la directive (UE) 2025/2482, prévoient des références aux standards CESNI les plus récents, garantissant ainsi que les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et les prescriptions SIF restent à jour et reflètent les évolutions technologiques et l'expérience opérationnelle. L'Union a activement encouragé la création du CESNI en tant qu'organisme européen commun de normalisation pour la navigation intérieure. La Commission participe aux travaux du CESNI et les standards sont élaborés par des experts des États membres de l'UE et de la CCNR conformément aux objectifs stratégiques et aux priorités législatives établis par l'Union. Les décisions au sein du CESNI sont prises à l'unanimité par les États participants, à savoir les États membres de l'UE et la Suisse, en veillant à ce que les standards soient élaborés sur la base d'un large consensus et que tous les intérêts pertinents soient pris en considération. Ce large consensus a été atteint concernant les travaux des sous-groupes et doit être formalisé lors de la session plénière du CESNI.

De même, l'alignement régulier sur le droit de l'Union du cadre réglementaire de la CCNR relatif aux prescriptions techniques applicables aux bateaux et aux SIF sert l'objectif commun consistant à maintenir un régime juridique uniforme pour la navigation intérieure sur le Rhin et dans l'ensemble du réseau interconnecté européen de voies navigables intérieures. Cet alignement garantit que les navires opérant dans le cadre des règlements de la CCNR sont soumis à des exigences équivalentes à celles applicables en vertu du droit de l'Union et inversement, et facilite l'interopérabilité des systèmes administratifs et techniques.

En outre, l'intégration prévue des navires certifiés au titre du RVBR dans l'EHDB facilitera l'accès des États membres non membres de la CCNR aux informations sur les navires et

contribuera ainsi à la sécurité et à l'efficacité de la navigation intérieure. Les décisions de la CCNR qui se bornent à aligner ses règlements sur la législation correspondante de l'Union sont également adoptées à l'unanimité par les États membres représentés au sein de la CCNR et par la Suisse.

La position à prendre au nom de l'Union devrait donc consister à soutenir l'adoption proposée du standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2027/1) et du standard européen relatif aux services d'information fluviale (ES-RIS 2027/1), ainsi que la modification correspondante des règlements de la CCNR qui doivent être adoptés par cette dernière. En outre, il convient de soutenir la modification du RVBR afin d'inclure les navires opérant dans le cadre du RVBR dans l'EHDB.

La proposition de position est pleinement cohérente avec la politique de l'Union en matière de transport par voie de navigation intérieure et contribue aux objectifs consistant à assurer un niveau élevé de sécurité, à promouvoir la numérisation et l'interopérabilité de la navigation intérieure, à faciliter la libre circulation des navires et à maintenir des conditions de concurrence équitables dans l'ensemble du réseau européen de voies navigables intérieures. Elle est conforme à la directive (UE) 2016/1629 et à la directive 2005/44/CE, telle que modifiée par la directive (UE) 2025/2482.

Une position de l'Union est nécessaire parce que les standards adoptés par le CESNI et les décisions d'alignement correspondantes adoptées par la CCNR sont susceptibles d'affecter des règles communes de l'Union ou d'en altérer la portée au sens de l'article 3, fin du paragraphe 2, du TFUE.

L'article 31, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/1629 et l'annexe III de la directive 2005/44/CE modifiée prévoient la référence aux dernières éditions du standard CESNI pertinent. La décision du CESNI aura donc une incidence directe sur les directives susmentionnées. L'alignement du RVBR sur l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629 élargit la liste des navires devant être enregistrés dans l'EHDB.

2.4. Base juridique procédurale

Le CESNI est un organisme créé en tant qu'organisme de normalisation sous les auspices de la CCNR, qui est une organisation internationale fondée sur la convention de Mannheim.

L'ES-TRIN 2027/1 et l'ES-RIS 2027/1, que le CESNI est appelé à adopter en vertu de la convention de Mannheim, produiront des effets juridiques pour l'Union. Les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'UE, en l'occurrence: la directive (UE) 2016/1629 et la directive 2005/44/CE telle que modifiée par la directive (UE) 2025/2482. En effet, l'article 31, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/1629 et l'annexe III de la directive 2005/44/CE modifiée prévoient la référence aux dernières éditions du standard CESNI pertinent. Par conséquent, l'adoption des standards ES-TRIN 2027/1 et ES-RIS 2027/1 dans le CESNI aura une incidence directe sur les directives susmentionnées, étant donné que ces standards seront les plus récents.

L'adoption de l'ES-TRIN 2027/1 et de l'ES-RIS 2027/1, que la CCNR est appelée à adopter en vertu de la convention de Mannheim, produira également des effets juridiques pour l'Union, car ils seront contraignants en vertu du droit international conformément à l'article 23 de la convention de Mannheim et ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu des directives susmentionnées. En particulier, les bateaux certifiés au titre du RVBR sont autorisés à naviguer sur les voies d'eau intérieures de l'Union conformément à l'article 7 de la directive (UE) 2016/1629. La reconnaissance des certificats

des bateaux délivrés au titre du RVBR repose sur l'hypothèse que ces bateaux satisfont aux mêmes prescriptions techniques que celles prévues par le droit de l'Union [voir considérant 5 de la directive (UE) 2016/1629]. Par conséquent, si la CCNR n'adoptait pas l'ESTRIN 2027/1, l'objectif de la directive (UE) 2016/1629 consistant à maintenir un cadre technique commun pour la navigation intérieure serait compromis. En outre, les États membres qui sont également parties contractantes à la CCNR seraient soumis à des obligations juridiques divergentes en vertu du droit de l'Union et du cadre juridique de la CCNR.

De même, la mise en place et le fonctionnement des services d'information fluviale (SIF) sont régis, dans le cadre de la CCNR, par le RVBR et le RPNR. L'article 1^{er} de la directive 2005/44/CE modifiée exige toutefois le déploiement de SIF harmonisés dans l'ensemble de l'Union. Des standards techniques divergents en matière de SIF dans le cadre du régime rhénan compromettraient donc l'objectif consistant à garantir des services d'information fluviale harmonisés, interopérables et fluides sur l'ensemble du réseau européen de voies navigables intérieures.

L'acte envisagé ne complète ni ne modifie le cadre institutionnel de la convention de Mannheim. En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

2.5. Base juridique matérielle

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.

2.6. 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 (CESNI) et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), concernant l'adoption du standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2027/1), du standard européen relatif aux services d'information fluviale (ES-RIS 2027/1) et d'un projet de modification du règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR)

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 novembre 1963 (ci-après la «convention»), est entrée en vigueur le 14 avril 1967. La convention maintient la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et le régime de navigation intérieure du Rhin établi en 1815. Dans le cadre de la CCNR, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a été créé le 3 juin 2015 afin d'élaborer des standards techniques pour la navigation intérieure dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bateaux, les technologies de l'information et les équipages.
- (2) En vertu des articles 22 et 23 de la convention, 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 contraignants dès que les résolutions contraignantes pertinentes de la CCNR feront référence à ces standards.
- (3) En vertu de la convention, la CCNR peut modifier son cadre réglementaire relatif aux services d'information fluviale (SIF) en se référant aux standards adoptés par le CESNI et en rendant ces standards obligatoires dans le cadre de l'application de la convention.
- (4) Lors de sa session du 16 octobre 2026, le CESNI devrait adopter le standard européen actualisé établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure 2027/1 (ci-après l'«ES-TRIN 2027/1») et le standard européen relatif aux services d'information fluviale 2027/1 (ci-après l'«ES-RIS 2027/1»). À la suite de cette adoption, la CCNR a l'intention d'adopter des résolutions modifiant son cadre réglementaire, en particulier le règlement de visite des bateaux du Rhin (ci-après le «RVBR») et le règlement de police pour la navigation du Rhin (ci-après le «RPNR»), afin de faire référence à l'ES-TRIN 2027/1 et à l'ES-RIS 2027/1 lors de sa session

plénière du 3 décembre 2026. L'ES-TRIN 2027/1 et l'ES-RIS 2027/1 doivent remplacer respectivement l'ES-TRIN 2025/1 et l'ES-RIS 2025/1.

- (5) L'ES-TRIN 2027/1 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) S'il est adopté, l'ES-TRIN 2027/1 produira des effets juridiques pour les États membres qui sont parties à la convention et influencera de manière déterminante le contenu des règles de l'Union. En vertu des articles 31 et 32 de la directive (UE) 2016/1629, la Commission actualise dans les meilleurs délais la référence à la version la plus récente du standard ES-TRIN et fixe la date de sa mise en application, à condition que, conformément à l'article 31, paragraphe 2, de ladite directive, les intérêts de l'Union ne soient pas compromis par des changements dans le processus décisionnel du CESNI.
- (7) L'ES-RIS 2027/1 établit des spécifications techniques et des standards uniformes afin de soutenir les SIF et de garantir leur interopérabilité. Les prescriptions techniques et les standards relevant de l'ES-RIS 2027/1 définissent des spécifications techniques pour les systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure, la notification électronique des bateaux, les avis à la batellerie, les systèmes de suivi et de localisation des bateaux et la compatibilité des équipements nécessaires à l'utilisation des SIF.
- (8) La directive 2005/44/CE, telle que modifiée par la directive (UE) 2025/2482, fait référence à la dernière édition de l'ES-RIS adoptée par le CESNI.
- (9) S'il est adopté, l'ES-RIS 2027/1 produira des effets juridiques pour les États membres qui sont parties à la convention et influencera de manière déterminante le contenu du droit de l'Union.
- (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 2027/1 et à l'ES-RIS 2027/1. Cette modification sera contraignante en vertu du droit international, conformément aux articles 1 et 22 de la Convention.
- (11) Il est également envisagé que, lors de sa session plénière de décembre 2026, ou lors d'une session plénière ultérieure, la CCNR modifie le règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), afin d'aligner le régime réglementaire du Rhin sur l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629. Cette modification devrait introduire des obligations exigeant la transmission à la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure (ci-après l'«EHDB»), gérée par la Commission, des données pertinentes relatives aux navires détenteurs de certificats délivrés conformément au RVBR et, si elle est adoptée, elle produira des effets juridiques pour les États membres qui sont parties à la convention.
- (12) 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 fluviale soient aussi harmonisées que possible dans le cadre des différents régimes juridiques en Europe.

- (13) Il convient donc d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du CESNI et de la CCNR ainsi que lors de la session plénière de la CCNR, en ce qui concerne la modification du RVBR.
- (14) 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 2027/1 et de l'ES-RIS 2027/1 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 2027/1 et l'ES-RIS 2027/1.
3. La date d'applicabilité de l'ES-TRIN 2027/1 et de l'ES-RIS 2027/1 est fixée au 1^{er} janvier 2028.
4. La position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CCNR consiste à soutenir la modification du RVBR visant à l'aligner sur les dispositions de l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629.

Article 2

1. La position énoncée à l'article 1^{er}, paragraphe 1, et à l'article 1^{er}, paragraphe 3, est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du CESNI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.
2. Les positions mentionnées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, et à l'article 1^{er}, paragraphe 4, sont exprimées 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 1^{er} peuvent être convenues sans que le Conseil doive adopter une autre décision.

Article 4

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président