

COM(2020) 632 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 1^{er} octobre 2020

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 1^{er} octobre 2020

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

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 établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure

Bruxelles, le 30 septembre 2020
(OR. en)

11147/20

**Dossier interinstitutionnel:
2020/0283 (NLE)**

**MAR 116
TRANS 417**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2020) 632 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 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur l'adoption de standards établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2020) 632 final.

p.j.: COM(2020) 632 final



Bruxelles, le 30.9.2020
COM(2020) 632 final

2020/0283 (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 établissant les prescriptions techniques des bateaux de 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 2020 et lors d'une réunion en session plénière de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) du 3 décembre 2020 sur l'adoption envisagée des standards européens établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (standard ES-TRIN 2021/1) et du standard d'essai complémentaire AIS intérieur 2021/3.0.

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 révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, aussi appelée «Acte de Mannheim», définit le cadre juridique régissant l'utilisation du Rhin en tant que voie navigable intérieure et établit les attributions de la CCNR. La version de la Convention actuellement applicable est le fruit d'une convention modifiant 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'Union européenne 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'Union 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 2020, le CESNI doit adopter une nouvelle version du standard établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (standard ES-TRIN 2021/1).

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. Standard ES-TRIN 2017/1 le 6 juillet 2017
2. Standard ES-TRIN 2019/1 le 8 novembre 2018

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 2019 et 2020, des experts du CESNI ont élaboré la nouvelle version de l'ES-TRIN (standard ES-TRIN 2021/1).

L'ES-TRIN 2021/1 intègre plusieurs modifications, notamment en ce qui concerne les domaines suivants:

- distance de sécurité, franc-bord et marques d'enfoncement (chapitre 4);
- abaissement des seuils de bruit généré par les bateaux faisant route et en stationnement (article 8.10);
- extincteurs d'incendie portatifs [article 13.03, chiffres 2 à 4];
- accumulateurs lithium-ion (article 10.11);
- mise à disposition et utilisation des appareils individuels de protection acoustique [article 14.09, chiffre 3];
- portes dans les logements [article 15.02, chiffre 11];
- local affecté à un service électrique dans les bateaux à passagers (article 19.07);
- équipements des bateaux de plaisance [article 26.01, chiffre 1, lettre h)];
- dispositions transitoires sur:
 - les dispositifs fixes d'extinction de l'incendie;
 - les systèmes de propulsion des bateaux à passagers;
 - les normes européennes et internationales pour les bateaux exploités uniquement sur les voies d'eau situées en dehors du Rhin;
- soutage de gaz naturel liquéfié (GNL) (annexe 8, point 2.8);
- précisions concernant la validité du certificat de l'Union sur le Rhin (ESI-1-1);
- reconnaissance d'une ancre spéciale à masse réduite (ESI-II-9);
- mise à jour des références croisées aux normes européennes et internationales;
- nombreuses corrections rédactionnelles dans les différentes versions linguistiques.

Le standard ES-TRIN 2021/1 sera mis à jour en même temps que le standard d'essai complémentaire AIS intérieur 2021/3.0 auquel il renvoie. Le standard d'essai AIS intérieur 2021/3.0 a été élaboré par des experts du CESNI au cours de 2019 et 2020. Ce standard définit les exigences opérationnelles et de performance, les méthodes d'essai et les

résultats d'essais requis pour les équipements embarqués AIS intérieur. Le standard d'essai révisé AIS intérieur 2021/3.0 reflète les évolutions techniques, ainsi que le nouveau cadre normatif [règlement d'exécution (UE) 2019/838 de la Commission du 20 février 2019¹, recommandation UIT-R M.1371-5² et édition 2018 de la norme internationale CEI 61993-2³].

Au cours de sa réunion du 30 avril 2020, le CESNI a décidé de programmer l'adoption du standard ES-TRIN 2021/1 et du standard d'essai complémentaire AIS intérieur 2021/3.0 lors de la réunion du 13 octobre 2020. Avant cette réunion du 13 octobre 2020, seules des modifications formelles et mineures devaient être apportées au projet de standard. Le standard ES-TRIN 2021/1 sera publié sur le site web prévu à cet effet (cesni.eu). Tous les États membres de l'Union 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/CE⁴, le standard ES-TRIN 2021/1 sera incorporé au droit de l'UE.

Les références aux standards adoptés 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 la réglementation de la CCNR afin d'y inclure une référence au standard ES-TRIN 2021/1 et au standard d'essai complémentaire AIS intérieur 2021/3.0.

Afin d'assurer la cohérence des deux régimes juridiques existants pour les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (Rhin et UE), il est nécessaire de prévoir les mêmes standards. Le droit de l'Union et la réglementation de la CCNR feront référence au standard ES-TRIN 2021/1 à partir du 1^{er} janvier 2022.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

La décision établissant la position de l'Union est nécessaire pour garantir que les intérêts de l'Union sont pris en considération de manière appropriée lors de l'adoption des décisions concernant l'établissement de standards relatifs aux bateaux de navigation intérieure.

La mise à jour du standard technique ES-TRIN a 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:

¹ Règlement d'exécution (UE) 2019/838 de la Commission du 20 février 2019 concernant les spécifications techniques applicables aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux et abrogeant le règlement (CE) n° 415/2007 (JO L 138 du 24.5.2019, p. 31).

² Recommandation UIT-R M.1371-5, «Caractéristiques techniques d'un système d'identification automatique utilisant l'accès multiple par répartition dans le temps et fonctionnant dans la bande de fréquences attribuée aux services mobiles maritimes en ondes métriques»

³ Norme internationale CEI 61993-2:2018 «Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes - Systèmes d'identification automatique (AIS) Partie 2: Équipements AIS de type Classe A embarqués - Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés»

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).

- réunions de travail (27-28.6.2018; 26-27.9.2018; 20-21.11.2018; 5-6.3.2019; 25-26-27.6.2019; 24-25.9.2019; 19-20.11.2019; 25-26.2.2020) et
- réunion du comité (30.4.2020).

Ces réunions ont permis de parvenir à un accord au niveau des experts sur les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure.

La proposition de position de l'Union consiste à adopter le standard ES-TRIN 2021/1, étant donné qu'il maintient le niveau le plus élevé de sécurité de la navigation intérieure, suit l'évolution technique dans ce secteur et garantit la compatibilité des exigences applicables aux bateaux 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'accord⁵.

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*»⁶.

4.1.2. Application au cas d'espèce

Le CESNI et la CCNR sont tous deux des instances créées par un accord international.

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) pour faire référence au standard adopté par le CESNI et rendre ce standard obligatoire dans le cadre de l'application de la convention révisée pour la navigation du Rhin. Le caractère contraignant dudit règlement pour les membres de la CCNR est établi dans la convention de Mannheim du 17 octobre 1868⁷.

En outre, le standard ES-TRIN 2021/1 et le standard d'essai complémentaire AIS intérieur 2021/3.0 sont des actes ayant des effets juridiques aux fins de l'application de l'article 218, paragraphe 9, TFUE, étant donné qu'ils sont de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union. En effet, il doit être tenu compte du cadre

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, Allemagne/Conseil, C-399/12, EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

⁷ Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, telle que modifiée le 20 novembre 1963.

réglementaire applicable en vertu de la convention révisée pour la navigation du Rhin pour toute modification de la directive (UE) 2016/1629.

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.

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 au standard ES-TRIN 2021/1 et au standard d'essai complémentaire AIS intérieur 2021/3.0, constituera un acte juridiquement contraignant à l'égard des parties à la CCNR.

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.

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 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur l'adoption de standards établissant les prescriptions techniques des bateaux de 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 modifiant la Convention révisée pour la navigation du Rhin, adoptée le 20 novembre 1963, est entrée en vigueur le 14 avril 1967.
- (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) L'action de l'Union dans le secteur de la navigation intérieure devrait viser à assurer l'uniformité dans l'élaboration des prescriptions techniques appliquées dans l'Union, en ce qui concerne les bateaux de la navigation intérieure.
- (4) Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (ci-après le «CESNI») a été institué le 3 juin 2015 dans le cadre de la CCNR afin 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.
- (5) Pour garantir l'efficacité du transport par voies navigables intérieures, il est important que les prescriptions techniques applicables aux bateaux soient compatibles et 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 soutenir les décisions visant à harmoniser les règles de la CCNR avec celles qui sont appliquées au sein de l'Union.
- (6) Le CESNI devrait adopter le standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ci-après le «standard ES-TRIN») 2021/1 et le standard d'essai complémentaire AIS intérieur 2021/3.0 lors de sa réunion du 13 octobre 2020.
- (7) Le standard ES-TRIN 2021/1 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. Le standard d'essai complémentaire AIS intérieur 2021/3.0 définit les exigences opérationnelles et de performance, les méthodes d'essai et les résultats d'essais requis pour les équipements embarqués AIS intérieur.

- (8) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), étant donné que le standard ES-TRIN 2021/1 aura une influence déterminante sur le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil.
- (9) L'annexe II de la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil fait référence aux prescriptions techniques applicables aux bâtiments telles qu'elles sont énoncées dans le standard ES-TRIN 2019/1. La Commission est habilitée à actualiser la référence, laquelle figure à l'annexe II, à la version la plus récente du standard ES-TRIN et à fixer la date de sa mise en application. Par conséquent, le standard ES-TRIN 2021/1 aura une incidence sur la directive (UE) 2016/1629.
- (10) Lors de sa réunion du 3 décembre 2020, la CCNR devrait adopter une résolution qui modifiera sa réglementation afin d'y inclure une référence au standard ES-TRIN 2021/1 et au standard d'essai complémentaire AIS intérieur 2021/3.0. Par conséquent, il convient également d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CCNR.
- (11) 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,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à prendre au nom de l'Union au sein du comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) le 13 octobre 2020 consiste à approuver l'adoption du standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ci-après dénommé «standard ES-TRIN») 2021/1 et du standard d'essai complémentaire AIS intérieur 2021/3.0.
2. La position à prendre au nom de l'Union lors de la session plénière de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) au cours de laquelle des prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure doivent être arrêtées consiste à soutenir toutes les propositions visant à aligner les prescriptions techniques sur celles du standard ES-TRIN 2021/1 et du standard d'essai complémentaire AIS intérieur 2021/3.0.

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.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*