

Bruxelles, le 23.5.2017
COM(2017) 273 final

2017/0110 (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 lors de la session plénière de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) sur l'adoption de standards établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et sur la modification des dispositions transitoires concernant ces bateaux

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne l'adoption, en application de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, d'une 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), du 6 juillet 2017, en ce qui concerne un standard européen établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, et lors de la réunion en session plénière de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), du 31 mai 2017, en ce qui concerne l'adoption des modifications à apporter aux dispositions transitoires concernant ces bateaux.

La décision établissant la position de l'Union est nécessaire pour garantir que les intérêts de l'Union soient pris en compte d'une manière appropriée dans les instances internationales lors de l'adoption de règles relatives à la mise en place de standards techniques pour les bateaux de navigation intérieure. Ces standards sont intégrés au droit de l'Union notamment en vertu de 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, qui fait directement référence à ces standards.

1.1. 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.

En 2015, la CCNR a approuvé la création et le fonctionnement du 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 standards 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 partie à la CCNR ou au 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.

Le CESNI adopte des standards à l'unanimité des voix des États membres de la CCNR et de l'UE présents. En l'absence de consensus sur la décision d'inscrire l'adoption de standards à l'ordre du jour, le CESNI statue à la majorité des deux tiers des voix des membres présents à la réunion. Dans un deuxième temps, le CESNI adopte des standards à l'unanimité des voix des États membres de la CCNR et de l'UE présents. Une fois adoptés, les standards se voient attribuer un numéro de référence unique et sont publiés.

La CCNR a acquis une expérience considérable dans l'établissement des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure. Créé dans le cadre de la CCNR et avec le concours de tous les États membres de l'UE, le CESNI possède l'expertise et la représentativité géographique nécessaires pour élaborer des standards communs à l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne.

1.2. Le standard européen établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure

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 aux standards établis par le CESNI par «ES-TRIN 2017/01» à partir du 7 octobre 2018 (soit la date limite de transposition de la directive (UE) 2016/1629 et la date d'applicabilité de l'ES-TRIN 2017/01).

La cohérence entre le droit de l'Union et la réglementation de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) pour les bateaux de navigation intérieure sera totale à partir du 8 octobre 2018.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Afin de garantir l'adaptation progressive de la flotte existante aux nouvelles prescriptions techniques, le règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) prévoyait des dispositions transitoires. La période de transition peut varier dans une large mesure (de quelques années à plusieurs décennies).

Dans le cadre du «moratoire du 12 juin 2014», la CCNR a prolongé cette période de trois ans, soit jusqu'au 30 novembre 2017, pour les huit dispositions transitoires suivantes:

- installation et mesure du tuyau et des raccords d'aération sur les réservoirs à carburant;
- niveau de bruit maximal pour les bateaux stationnaires, pression acoustique maximale admissible dans la salle des machines, niveau de pression acoustique du bruit propre du bateau au poste de gouverne, de bruit et de vibrations dans les locaux d'habitation;
- application du standard européen aux canots de service;
- plaque du fabricant, dispositifs de sécurité, documents de bord pour les grues;
- échappées aménagées à bord des bateaux à passagers ne passant pas par les cuisines;
- spécifications relatives au système de propulsion des bateaux à passagers;
- spécifications du système d'alarme pour alerter le commandement et l'équipage des navires à passagers;
- spécifications relatives aux installations électriques.

L'intention de la CCNR était d'exploiter cette période de trois ans pour trouver des solutions permanentes laissant suffisamment de temps aux opérateurs pour les adopter.

Il convient de noter que les dispositions transitoires en vigueur, prévues par le RVBR, cesseront d'être applicables le 30 novembre 2017, soit onze mois avant le 7 octobre 2018 [date d'applicabilité du standard ES-TRIN prévue à la fois dans la directive (UE) 2016/1629 et le cadre réglementaire de la CCNR].

Ces dispositions transitoires sont également incluses dans le standard ES-TRIN 2015/1 [auquel se réfère la directive (UE) 2016/1629]. Le nouveau standard ES-TRIN (2017/1) prévoit d'intégrer les dispositions couvrant, le cas échéant, toutes les dispositions transitoires qui font l'objet du moratoire. Pour deux de ces dispositions transitoires, des solutions permanentes sont incluses dans le standard ES-TRIN 2017/1 (installation et mesure du tuyau et des raccords d'aération sur les réservoirs à carburant; et plaque du fabricant, dispositifs de

sécurité, documents de bord pour les grues) et pour les six autres, l'ES-TRIN 2017/1 prévoit une prolongation de l'applicabilité des dispositions transitoires (jusqu'à l'ES-TRIN 2019).

Afin de couvrir la période entre la fin du moratoire et la date d'application du standard ES-TRIN 2017/1, il est nécessaire de prolonger partiellement le moratoire dans le RVBR au moins jusqu'au 6 octobre 2017 (date à laquelle l'ES-TRIN 2017/1 commencera à s'appliquer).

Aussi la CCNR a-t-elle l'intention de proposer une modification du RVBR pour les dispositions transitoires qui doivent cesser d'être applicables le 30 novembre 2017.

Les États membres de la CCNR, dont quatre États membres de l'UE, seront invités à approuver en mai 2017, à l'occasion de la prochaine session plénière de la CCNR, la prolongation de ces dispositions transitoires.

ES-TRIN

La première version du standard ES-TRIN (ES-TRIN 2015) 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.

La décision (UE) 2015/2176 du Conseil¹ a établi la position à prendre au nom de l'Union au sein du CESNI et lors de la session plénière de la CCNR sur l'adoption du standard ES-TRIN 2015.

Ce standard 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 l'identification des bateaux, les modèles de certificat et de registre, des dispositions transitoires, ainsi que des instructions pour l'application de la norme technique.

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, de la timonerie et des équipements de navigation);
- assurer la compatibilité avec le cadre juridique de l'UE (par exemple, le règlement sur les engins mobiles non routiers).

Au cours de l'année 2016, des experts du CESNI ont élaboré le standard ES-TRIN 2017/1.

L'ES-TRIN 2017/1 intègre plusieurs modifications, notamment en ce qui concerne les domaines suivants:

- timonerie élévatrice;
- actualisation de la référence à diverses normes internationales;
- émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs;
- matériel et installations électriques;

¹ JO L 307 du 25.11.2015, p. 25.

- système de lutte contre l'incendie;
- plaque du constructeur pour les grues;
- mise à jour des dispositions relatives à l'équipement de navigation et d'information;
- corrections des dispositions transitoires concernant les appareils homologués.

Lors de sa réunion du 23 mars 2017, le CESNI a décidé, à l'unanimité, de soumettre la version actualisée de l'ES-TRIN (ES-TRIN 2017/1) pour adoption à la réunion du 6 juillet 2017. Avant cette réunion de juillet, seules des modifications formelles et mineures devraient être apportées au projet de standard ES-TRIN. Les standards seront publiés sur un site web prévu à cet effet (cesni.eu).

2. LÉGISLATION ET COMPÉTENCE DE L'UE EN LA MATIÈRE

La directive 2006/87/CE garantit, pour les bâtiments conformes aux prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure exposés à l'annexe II, la délivrance de certificats de l'Union pour bateaux de la navigation intérieure dont l'équivalence avec les prescriptions techniques établies en application de la convention révisée pour la navigation du Rhin a été établie.

Les certificats délivrés sur la base de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin et les certificats de l'Union pour bateaux de la navigation intérieure sont considérés comme équivalents du point de vue des prescriptions techniques pour les bateaux, notamment parce que les prescriptions techniques établies dans le cadre juridique de l'UE sont fondées principalement sur les prescriptions techniques du règlement de visite des bateaux du Rhin.

En outre, l'article 20 de la directive 2006/87/CE prévoit que toute modification de l'annexe II pour l'adapter au progrès technique ou aux évolutions en la matière qui découlent du travail d'autres organisations internationales, notamment de la CCNR, doit veiller à ce que les certificats délivrés en application des cadres réglementaires respectifs continuent à être équivalents afin de procurer un niveau de sécurité équivalent.

Par conséquent, toute évolution découlant de modifications des prescriptions techniques dans le cadre de la CCNR et, partant, des dispositions transitoires qui y sont prévues, est susceptible d'avoir une incidence sur la directive 2006/87/CE.

En outre, le 16 septembre 2016, la directive (UE) 2016/1629 a été publiée.

Les États membres destinataires de la directive sont tenus d'adopter toutes les mesures nécessaires pour s'y conformer au plus tard le 7 octobre 2018.

L'annexe II de la directive contient les prescriptions techniques applicables aux bâtiments. Cette annexe fait référence au standard ES-TRIN 2015/1. En outre, l'article 31, paragraphe 1, de la directive dispose que 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.

Comme indiqué plus haut, le CESNI, agissant sous l'autorité de la CCNR et ouvert aux experts de tous les États membres, est chargé de l'élaboration des normes techniques (standards) applicables au domaine de la navigation intérieure, auxquelles l'Union doit faire référence.

Le considérant (21) de la directive (UE) 2016/1629 explique que le CESNI a été mis en place afin de faciliter l'harmonisation des standards techniques appliqués dans le secteur de la navigation intérieure dans toute l'Europe. La directive rappelle aussi qu'afin de garantir un

niveau élevé de sécurité et d'efficacité de la navigation intérieure, de préserver l'équivalence des certificats pour bateaux de navigation intérieure et de prendre en compte le progrès scientifique et technique ainsi que les autres évolutions dans le secteur, la référence qu'elle fait au standard européen applicable établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (ci-après dénommé «standard ES-TRIN») devrait être tenue à jour.

3. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

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:

- réunions de travail (23-24.02.2016; 14-15.06.2016; 30-31.08.2016; 29-30.11.2016; 21-22.02.2017) et
- réunion du comité (23.03.2017).

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

4. NÉCESSITÉ D'UNE DÉCISION AU TITRE DE L'ARTICLE 218, PARAGRAPHE 9, DU TFUE

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE dispose que «le Conseil, sur proposition de la Commission (...), adopte une décision (...) 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».

En ce qui concerne l'applicabilité de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, la procédure qui y est décrite doit être respectée lorsque les conditions qu'il prévoit sont remplies. Ces conditions sont les suivantes: a) le domaine concerné relève de la compétence de l'Union, b) la position de l'Union est exprimée dans une instance créée par un accord international, lorsque cette instance est appelée à adopter c) des actes ayant des effets juridiques. La jurisprudence a précisé que la participation de l'Union à l'instance concernée en qualité de membre n'est pas une condition préalable à l'applicabilité de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

Il est manifeste, en l'espèce, non seulement que les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure relèvent de la compétence de l'Union, mais qu'en outre l'Union a exercé cette compétence par la directive 2006/87/CE et la directive (UE) 2016/1629, et que le domaine des prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure est régi, pour l'essentiel, par des règles communes de l'Union.

Aussi bien le CESNI que la CCNR satisfont au deuxième critère, étant donné qu'il s'agit d'instances créées par un accord international.

Bien que les règles adoptées par le CESNI ne soient pas contraignantes en soi, il est clair qu'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 1868².

En outre, il ressort également de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qu'un acte non contraignant d'une organisation internationale peut être considéré comme un «acte ayant des effets juridiques» aux fins de l'application de l'article 218, paragraphe 9, TFUE lorsque cet acte a vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union. Comme expliqué ci-dessus, il doit être tenu compte du cadre réglementaire applicable en vertu de la convention révisée pour la navigation du Rhin pour toute modification de la directive 2006/87/CE.

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.

Le Conseil doit par conséquent adopter une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE établissant la position à prendre au nom de l'Union, tout d'abord au sein du CESNI pour l'adoption de standards établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, et ensuite au sein de la CCNR pour la modification du RVBR en ce qui concerne les dispositions transitoires.

² Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, telle que modifiée le 20 novembre 1963.

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 lors de la session plénière de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) sur l'adoption de standards établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et sur la modification des dispositions transitoires concernant ces bateaux

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) 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.
- (2) Les dispositions transitoires pertinentes devraient être prolongées jusqu'au 6 octobre 2018 lors de la réunion en session plénière de la CCNR du 31 mai 2017.
- (3) Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a été institué le 3 juin 2015 dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) afin 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.
- (4) Le CESNI devrait adopter un standard concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure lors de sa réunion du 6 juillet 2017.
- (5) Huit prescriptions techniques spécifiques visées dans le règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) dans le cadre de la CCNR bénéficient actuellement des dispositions transitoires du RVBR. L'application de ces dispositions transitoires du RVBR a été prolongée à la suite d'un moratoire. Cette prolongation doit prendre fin le 30 novembre 2017. La directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil garantit, pour les bâtiments conformes aux prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure exposées à l'annexe II de ladite directive, la délivrance de certificats de l'Union pour les bateaux de navigation intérieure, dont l'équivalence avec les prescriptions techniques établies en application de la convention révisée pour la navigation du Rhin a été établie. En outre, ces dispositions transitoires font partie du standard ES-TRIN 2015/1, qui s'applique conformément à l'annexe II de la directive (UE) 2016/1629.
- (6) Afin d'assurer la continuité entre les règles en vigueur et les prescriptions contenues dans le standard ES-TRIN 2017/1, il est proposé de prolonger jusqu'au 6 octobre 2018 l'application des dispositions transitoires du RVBR couvertes par le moratoire.

- (7) Le standard devant être adopté par le CESNI 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 la 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 l'équipement 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.
- (8) La directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil³, qui abroge la directive n° 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil⁴ avec effet au 7 octobre 2018, fait, dans son annexe II, directement référence aux prescriptions techniques applicables aux bâtiments telles qu'elles sont énoncées dans le standard ES-TRIN 2015/1. 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.
- (9) Par conséquent, le standard concernant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure qui doit être adopté dans le cadre du CESNI, aura une incidence sur la directive (UE) 2016/1629.
- (10) L'Union n'est pas membre de la CCNR ni du CESNI. Il est par conséquent nécessaire que le Conseil autorise les États membres à exprimer la position de l'Union sur l'adoption du standard concernant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure et sur les modifications relatives aux dispositions transitoires concernant ces bateaux,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la réunion en session plénière de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) du 31 mai 2017 consistera à approuver la prolongation, au moins jusqu'au 6 octobre 2018, du moratoire des dispositions transitoires pour les huit prescriptions techniques suivantes:
- (a) installation et mesure du tuyau et des raccords d'aération sur les réservoirs à carburant;
 - (b) niveau de bruit maximal pour les bateaux stationnaires, pression acoustique maximale admissible dans la salle des machines, niveau de pression acoustique du bruit propre du bateau au poste de gouverne, de bruit et de vibrations dans les locaux d'habitation;
 - (c) application du standard européen aux canots de service;
 - (d) plaque du fabricant, dispositifs de sécurité, documents de bord pour les grues;

³ 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).

⁴ Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil ([JO L 389 du 30.12.2006, p. 1](#)).

- (e) échappées aménagées à bord des bateaux à passagers ne passant pas par les cuisines;
 - (f) spécifications relatives au système de propulsion des bateaux à passagers;
 - (g) spécifications du système d'alarme pour alerter le commandement et l'équipage des navires à passagers;
 - (h) spécifications relatives aux installations électriques.
2. La position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la réunion du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), du 6 juillet 2017, consistera à approuver l'adoption du standard européen établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure («ES-TRIN») 2017/1.

Article 2

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

Article 3

Les modifications mineures apportées à la position énoncée 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