

Bruxelles, le 17 octobre 2018
(OR. en)

13269/18

Dossier interinstitutionnel:
2018/0363(NLE)

MAR 146
TRANS 458

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	17 octobre 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 707 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(2018) 707 final.

p.j.: COM(2018) 707 final

Bruxelles, le 17.10.2018
COM(2018) 707 final

2018/0363 (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 8 novembre 2018 et lors d'une réunion en session plénière de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) sur l'adoption envisagée des standards européens établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (standard ES-TRIN 2019/1).

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La Convention révisée pour la navigation du Rhin

La Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 définit le cadre juridique régissant l'utilisation du Rhin en tant que voie navigable intérieure et établit les attributions de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). La version de la Convention actuellement applicable est le fruit de la Convention du 20 novembre 1963, entrée en vigueur le 14 avril 1967.

Quatre États membres (l'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas) et la Suisse sont actuellement parties à la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

2.2. CCNR et CESNI

La CCNR est une organisation internationale qui a pour mission de mettre en œuvre des initiatives visant à garantir la liberté de navigation sur le Rhin et à favoriser la navigation sur ce dernier. 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 la 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, les technologies de l'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.

2.3. L'acte envisagé par le CESNI et la CCNR

Lors de sa réunion du 8 novembre 2018, le CESNI devrait adopter un standard établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (standard ES-TRIN 2019).

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 première modification du standard ES-TRIN (ES-TRIN 2017) a été adoptée par le CESNI lors de sa session plénière du 6 juillet 2017.

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 des années 2017 et 2018, des experts du CESNI ont élaboré le standard modifié ES-TRIN 2019/1.

L'ES-TRIN 2019/1 intègre plusieurs modifications, notamment en ce qui concerne les domaines suivants:

- les défibrillateurs externes automatisés;
- les systèmes de lutte contre l'incendie - K_2CO_3 ;
- les dispositions spéciales pour les systèmes de propulsion électrique (chapitre 11);
- les dispositions transitoires pour:
 - le niveau de bruit maximal,
 - les moteurs,
 - le matériel et les installations électriques;
 - les canots de service,
 - les échappées aménagées à bord des bateaux à passagers,
 - le système de propulsion des bateaux à passagers, et
 - le matériel de sécurité à l'arrière de la cloison du coqueron arrière.

Lors de sa réunion du 10 avril 2018, le CESNI a décidé de soumettre le standard ES-TRIN 2019 pour adoption lors de la réunion du 8 novembre 2018. Avant cette réunion de novembre, seules des modifications formelles et mineures devraient être apportées au projet de standard. Le standard ES-TRIN 2019/1 sera publié sur le site web prévu à cet effet (cesni.eu). Tous les États membres de l'Union disposent d'un accès (protégé) au projet de standard susvisé.

Le standard ES-TRIN 2019/1 sera intégré au droit de l'Union 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/CE¹.

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.

Afin d'assurer la cohérence des deux régimes juridiques existants pour les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (Rhin et UE), il est nécessaire de prévoir les

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).

mêmes standards. Le droit de l'Union et la réglementation de la CCNR feront référence au standard ES-TRIN 2019/1 à partir du 1^{er} janvier 2020.

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:

- réunions de travail (21-22.2.2017; 28-29.6.2017; 27-28.9.2017; 28-30.11.2017; 20-22.2.2018) et
- réunion du comité (10.4.2018).

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

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'accord².

La notion d'*«actes ayant des effets juridiques»* englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui *«ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»*³.

4.1.2. Application en l'espèce

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

² Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

³ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

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 (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 1868⁴.

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, du 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 (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.

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 au sein du CESNI 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 pour 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 en l'espèce

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

⁴ Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, telle que modifiée le 20 novembre 1963.

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

4.3. Conclusion

La base juridique de la proposition de décision devrait être l'article 91, paragraphe 1, lu conjointement 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, en liaison avec l'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 navigation intérieure.
- (2) 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, les technologies de l'information et les équipages.
- (3) 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 être autorisés à soutenir les décisions visant à harmoniser les règles de la CCNR avec celles qui sont appliquées au sein de l'Union.
- (4) Le CESNI devrait adopter le standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ci-après le «standard ES-TRIN») 2019/1 lors de sa réunion du 8 novembre 2018.
- (5) Le standard ES-TRIN 2019/1 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) La directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil⁵ fait, dans son annexe II, directement référence aux prescriptions techniques applicables aux bâtiments telles qu'elles sont énoncées dans le standard ES-TRIN 2017/1⁶. 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.
- (7) Par conséquent, le standard ES-TRIN 2019/1 aura une incidence sur la directive (UE) 2016/1629.
- (8) 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 au sein de ces organes la position de l'Union sur l'adoption du standard ES-TRIN 2019/1,

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), lors de sa réunion du 8 novembre 2018, consistera à approuver l'adoption du standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure («standard ES-TRIN») 2019/1.
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 2019/1.

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.

⁵ 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).

⁶ Annexe II telle que modifiée par la directive déléguée (UE) 2018/970 de la Commission du 18 avril 2018 modifiant les annexes II, III et V de la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (JO L 174 du 10.7.2018, p. 15).

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président