



Council of the European Union
General Secretariat

Brussels, 11 March 2024

**Interinstitutional files:
2024/0011 (COD)**

WK 3825/2024 INIT

LIMITE

TRANS

MAR

CODEC

IA

This is a paper intended for a specific community of recipients. Handling and further distribution are under the sole responsibility of community members.

WORKING DOCUMENT

From: General Secretariat of the Council
To: Working Party on Shipping

Subject: DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
amending Directive 2005/44/EC on harmonized river information services (RIS) on
inland waterways in the Community.
- Comments by France

Delegations will find attached comments by **France** on the above proposal.



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

Paris, le 7 mars 2024

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Commentaires des autorités françaises sur la proposition de révision de la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires

Réf. : Documents ST 6008/24 + ADD1 à ADD6

Comme suite à la réunion du groupe de travail « Transport maritime » du 26 février dernier, les autorités françaises transmettent par la présente note à la Présidence leurs commentaires ci-dessous concernant la **proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires.**

De façon préliminaire, les autorités françaises reconnaissent la nécessité de renforcer l'accompagnement par les acteurs institutionnels du secteur de la navigation intérieure, en raison des grands défis auxquels il fait face aujourd'hui. **Elles soutiennent donc globalement cette révision.**

Les autorités françaises seront toutefois vigilantes au **respect du principe de subsidiarité et en particulier à la préservation des compétences des États membres en matière de navigation intérieure ainsi qu'au respect des exigences de sûreté.**

Elles porteront en outre une attention particulière à la **soutenabilité budgétaire de cette révision** car l'étude d'impact semble sous-estimer les coûts induits de mise en œuvre pour les États membres qui devront s'acquitter d'investissements conséquents, tels que le déploiement d'une meilleure couverture du réseau téléphonique sur l'ensemble des nombreuses zones encore non couvertes le long des voies navigables.

Plus précisément, les autorités françaises souhaitent faire part des commentaires détaillés ci-dessous.

À l'article 4 (Mise en place des SIF)

Les autorités françaises s'interrogent sur la possibilité d'imposer l'information électronique relative au transport de marchandises (electronic Freight Transport Information – eFTI) au travers de cette directive – permettant ainsi aux États membres de recevoir les données des entreprises au format électronique – alors qu'aucune obligation en matière de fourniture de ces données n'est imposée par la réglementation européenne.

Les autorités françaises demandent en outre la suppression du paragraphe 3.(g) qui vise à **étendre le champ d'application de l'eFTI aux informations relatives aux matières dangereuses** alors qu'il s'agit, au titre du principe de subsidiarité, de compétences réservées aux polices nationales.

Au § 3.(f) **elles s'interrogent sur la pertinence du nouveau rôle attribué aux guichets uniques maritimes nationaux** en tant que récepteur des données du système d'identification automatique (*Automatic Identification System – AIS*) pour la navigation intérieure. Les données AIS constituent des données personnelles en navigation intérieure qui n'ont pas vocation à être diffusées automatiquement aux guichets uniques nationaux, qui relèvent du domaine maritime. Les autorités françaises resteront donc vigilantes à l'égard d'un partage de ces données avec le système de guichet unique maritime européen (*European Maritime Single Window environment – EMSWe*) de l'Agence européenne pour la sécurité maritime. **Elles proposent dès lors de modifier la rédaction de ce sous-paragraphe** pour inciter au partage de ces informations entre les SIF et d'autres systèmes électroniques de l'Union mais pas à leur utilisation dans d'autres modes de transport :

*« (f) ~~ensure~~ **promote** that at least traffic related information is exchanged between RIS and electronic information exchange environments established by Union law ~~and used in other transport modes, including through maritime National Single Windows within EMSWe;~~ »*

Au § 7 les autorités françaises proposent de faire référence à l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT) signé à Bucarest le 18 avril 2012 qui abroge et remplace l'Arrangement de Bâle du 6 avril 2000.

À l'art. 8 bis (Traitement des plaintes)

Les autorités françaises demandent que les plaintes soient mieux définies afin que la charge induite pour les États membres en matière de rapportage annuel à la Commission – prévu par le § 8 – puisse être évaluée.

À l'art. 10 (Procédure d'amendement)

Les autorités françaises s'opposent à la rédaction proposée de cet article.

En effet la rédaction des § 1 et 2 relatifs à l'adoption d'actes délégués pour modifier les annexes I (Exigences minimales concernant les données) et III (Spécifications techniques pour les SIF) **semble renforcer les prérogatives de la Commission au détriment de celles des États membres**. En effet la Commission pourrait ainsi réviser les standards applicables puisque l'acteur à qui cette responsabilité incombe n'est pas précisé. Il conviendrait dès lors de s'assurer que ces dispositions ne permettraient pas à la Commission d'outrepasser les missions confiées au Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

En outre, **les autorités françaises souhaitent que soient encadrés les actes délégués pouvant être adoptés par la Commission** car la révision des exigences minimales en matière de données (annexe I) pourrait conduire à une surcharge administrative pour les États membres au regard des enjeux de disponibilité et de faisabilité de la remontée des informations.

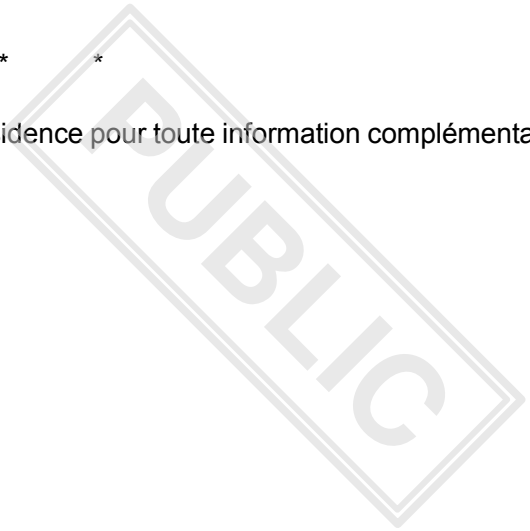
Au § 3 les autorités françaises souhaitent rappeler que les États membres doivent, préalablement à l'adoption d'un standard dans le domaine de la navigation intérieure au CESNI, y être autorisés par une décision du Conseil prise en vertu de l'art. 218(9) du TFUE. La Commission peut donc s'assurer à travers d'une telle décision que le standard CESNI n'est pas contraire aux intérêts de l'UE. **Elles proposent donc de simplifier la rédaction de ce paragraphe comme il suit :**

« 3. ~~In the absence of pertinent and up-to-date technical specifications, or when technical specifications developed by CESNI do not comply with any applicable requirements set out in the Annex II or where changes in the decision-making process of CESNI or in other elements of the standard would compromise Union interests and where duly justified by an appropriate analysis, the~~

Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 10a to amend Annex III to provide appropriate technical specifications based on the principles set out in Annex II. »

* * * * *

Les autorités françaises se tiennent à la disposition de la Présidence pour toute information complémentaire.



Courtesy translation

This is a courtesy translation. In the event there are any differences with the French version, the latter shall prevail.

Following the meeting of the Working Party on Shipping on February 26, 2024, the French authorities hereby have the honour of transmitting to the Presidency their comments on the **Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2005/44/EC on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community.**

As a preliminary, the French authorities acknowledge the need for a greater support of the inland navigation sector from the institutional bodies given the major challenges the sector is facing. **They therefore support this revision.**

However, the French authorities will be vigilant to **the principle of subsidiarity to be respected, and in particular the preservation of Member States' competences in the field of inland navigation, as well as compliance with safety requirements.**

They will also pay particular attention to the **budgetary sustainability of this revision**, as the impact assessment seems to underestimate the implementation costs for the Member States which will have to make substantial investments, such as the deployment of improved telephone network coverage in all the many areas not yet covered along inland waterways.

More specifically, the French authorities would like to make the following comments.

Article 4 (Setting-up of RIS)

The French authorities question the possibility of imposing through this directive the electronic Freight Transport Information (eFTI) – which enables Member States to receive company data in an electronic format – despite the fact that EU regulations do not impose any obligation to supply such data.

They also request the deletion of paragraph 3.(g) which **extends eFTI's scope to include information on hazardous materials** whereas such provisions are, under the principle of subsidiarity, of competence reserved to national police forces.

In § 3.(f), **the French authorities question the relevance of the new role assigned to Maritime National Single Windows (MNSW)** as receivers of Automatic Identification System (AIS) data for inland navigation. AIS data are personal data for inland navigation which are not intended to be automatically distributed to MNSW, which fall within the maritime domain. They will thus be vigilant to the sharing of this data with the European Maritime Single Window environment (EMSWe) of the European Maritime Safety Agency. **The French authorities therefore suggest to modify the wording of this sub-paragraph as follows** to encourage the sharing of this information between RIS and other electronic systems in the Union, but do not encourage its use in other transport modes:

« (f) ~~ensure~~ **promote** that at least traffic related information is exchanged between RIS and electronic information exchange environments established by Union law ~~and used in other transport modes, including through maritime National Single Windows within EMSWe;~~ »

In § 7, the French authorities propose to refer to the Regional Arrangement concerning the Radiocommunication Service on Inland Waterways (RAINWAT) signed in Bucharest on April 18, 2012, which repeals and replaces the Basel Arrangement of April 6, 2000

Art. 8a (Handling of complaints)

The French authorities request the complaints to be better defined so that the burden placed on Member States in terms of annual reporting to the Commission – as provided for in § 8 – can be assessed.

Art. 10 (Amendment procedure)

The French authorities are opposed to this article as it is currently drafted.

The French authorities wonder if the wording of §1 and 2 concerning the adoption of delegated acts to amend Annex I (Minimum data requirements) and Annex III (Technical specifications for RIS) **would not strengthen prerogatives of the Commission to the detriment of Member States ones**. The Commission could therefore revise the applicable standards as the responsibility for it is not specified. It would therefore be advisable to ensure that these provisions would not provide the Commission with a means of overstepping the remit entrusted to the European Committee for drawing up standards in the field of inland navigation (CESNI).

In addition, **the French authorities would like the delegated acts that may be adopted by the Commission to be regulated**, as the revision of the minimum data requirements (Annex I) could lead to an administrative overload for the Member States, given the challenges of availability and feasibility of data feedback.

In § 3 the French authorities would like to recall that before adopting a standard in the field of inland navigation at CESNI, Member States must be authorized to do so by a Council decision taken under art. 218(9) of the TFEU. The Commission can thus ensure through such a decision that the CESNI standard is not contrary to EU interests. **They therefore suggest to simplify the drafting of this paragraph as follows:**

« 3. In the absence of ~~pertinent and up-to-date technical specifications, or when technical specifications developed by CESNI do not comply with any applicable requirements set out in the Annex II or where changes in the decision-making process of CESNI or in other elements of the standard would compromise Union interests~~ and where duly justified by an appropriate analysis, the Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 10a to amend Annex III to provide appropriate technical specifications based on the principles set out in Annex II. »

* * * * *

The French authorities are at the Presidency's disposal for any further information.