Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/2687

14.10.2024

DÉCISION (UE) 2024/2687 DU CONSEIL

du 8 octobre 2024

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 au sein de la Commission centrale pour la navigation du Rhin en ce qui concerne l'adoption de standards techniques dans le domaine de la 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 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 qu'elle a été modifiée par la convention portant amendement de la convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Strasbourg le 20 novembre 1963 (ci-après dénommée «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) La directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil 1 [1] fait référence aux derniers standards CESNI établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, à savoir le standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). La CCNR fait également référence aux standards les plus récents dans ses règlements relatifs à la navigation du Rhin. 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 techniques à adopter par le CESNI seront donc contraignants dès que les résolutions contraignantes pertinentes de la CCNR feront référence à ces standards techniques.

(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 techniques adoptés par le CESNI et en rendant ces standards techniques obligatoires dans le cadre de l'application de la convention.

(4) Lors de sa session du 17 octobre 2024, le CESNI devrait adopter un nouveau standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure 2025/1 (ES-TRIN 2025/1) et le standard européen pour les services d'information fluviale 2025/1 (ES-RIS 2025/1). À la suite de l'adoption de ces standards, la CCNR a l'intention d'adopter une résolution modifiant les règlements relatifs à la navigation du Rhin afin qu'ils renvoient à l'ES-TRIN 2025/1 et à l'ES-RIS 2025/1, lors de sa session plénière du 5 décembre 2024. L'ES-TRIN 2025/1 et l'ES-RIS 2025/1 remplacent respectivement l'ES-TRIN 2023/1 et l'ES-RIS 2023/1.

(5) L'ES-TRIN 2025/1 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 du système d'identification automatique, des dispositions concernant l'identification des bateaux, un modèle de certificat et de registre, des dispositions transitoires, ainsi que des instructions pour l'application du standard technique.

[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).

(6) Il convient d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du CESNI et de la CCNR, étant donné que l'ES-TRIN 2025/1 aura vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union. Les articles 31 et 32 de la directive (UE) 2016/1629 imposent à la Commission d'adopter des actes délégués faisant référence à la dernière version du standard ES-TRIN et de fixer la date de son application, à condition que les intérêts de l'Union ne soient pas compromis par des changements dans le processus décisionnel du CESNI.

(7) L'ES-RIS 2025/1 établit des spécifications techniques et standards uniformes afin de soutenir les SIF et de garantir leur interopérabilité. Les spécifications techniques et standards établis dans l'ES-RIS 2025/1 correspondent aux spécifications techniques et standards dont la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil [2] requiert l'adoption, en particulier dans les domaines suivants: systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure, notification électronique des bateaux, avis à la batellerie, systèmes de suivi et de localisation des bateaux et compatibilité des équipements nécessaires à l'utilisation des SIF.

(8) Les spécifications techniques relatives aux SIF sont fondées sur les principes techniques énoncés à l'annexe II de la directive 2005/44/CE et tiennent compte des travaux réalisés dans ce domaine par les organisations internationales compétentes.

(9) Par conséquent, il convient d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du CESNI, étant donné que l'ES-RIS 2025/1 aura vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir les spécifications techniques contraignantes adoptées dans le cadre de la directive 2005/44/CE.

(10) Lors de sa prochaine session plénière, la CCNR devrait adopter des résolutions qui modifieront ses règlements relatifs à la navigation du Rhin afin d'y inclure des références à l'ES-TRIN 2025/1 et à l'ES-RIS 2025/1. Cette modification sera contraignante en vertu du droit international, conformément aux articles 1 et 22 de la convention. Par conséquent, il convient également d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la CCNR.

(11) 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 divers 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 les règles appliquées dans l'Union.

(12) L'Union n'est membre ni de la CCNR ni du CESNI. La position de l'Union devrait donc être exprimée par les États membres qui sont membres de ces instances, 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 Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) en ce qui concerne l'adoption de l'ES-TRIN 2025/1 et de l'ES-RIS 2025/1 consiste à se prononcer en faveur de leur adoption.

2. La position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) consiste à soutenir toutes les propositions visant à harmoniser les règlements du Rhin de la CCNR avec l'ES-TRIN 2025/1 et l'ES-RIS 2025/1.

Article 2

1. La position énoncée à l'article 1er, paragraphe 1, est exprimée par les États membres qui sont membres du CESNI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

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

Article 3

Des modifications techniques mineures apportées aux positions exposées à l'article 1er peuvent être acceptées sans que le Conseil doive adopter une autre décision.

[2] 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).

Article 4

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

Fait à Luxembourg, le 8 octobre 2024.

Par le Conseil

Le président

VARGA M.