



Berne, xx.xx.2022

Rapport en réponse au postulat Janiak (no 18.3750) « Préserver les intérêts de la Suisse face à la régulation renforcée de la na- vigation internationale du Rhin par l'UE »

Rapport du Conseil fédéral
en réponse au postulat 18.3750 Janiak du
12.09.2018

Table des matières

1	Mandat	3
2	Les objectifs de la navigation sur le Rhin selon le rapport de 2009 sur la politique suisse en matière de navigation.....	3
3	Développement des structures de la CCNR.....	4
3.1	Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)	4
3.2	Groupe de travail Prescriptions techniques (CESNI/PT)	5
3.3	Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP)	5
3.4	Groupe de travail Technologies de l'information (CESNI/TI)	6
4	Constatations.....	6
4.1	Rôle du CESNI dans le processus réglementaire de la CCNR et influence de la Suisse au sein du CESNI	6
4.2	Influence de l'UE sur le processus réglementaire de la CCNR.....	7
4.3	Poursuite de la stratégie : maintien et renforcement de la participation de la Suisse à la navigation intérieure internationale	8
5	Conclusions	9
	Annexe 1 : organisation schématique du CESNI.....	11
	Annexe 2 : liste des abréviations	12

1 Mandat

Par le présent rapport, le Conseil fédéral répond au postulat Janiak « Préserver les intérêts de la Suisse face à la régulation renforcée de la navigation internationale du Rhin par l'UE » (18.3750) du 12 septembre 2018. Le texte du postulat est le suivant :

« Le Conseil fédéral est chargé de présenter un rapport consacré à l'évolution suivie par le régime du Rhin tel qu'il est géré par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), plus de dix ans après la publication du rapport sur la politique suisse en matière de navigation, en comparaison avec les objectifs fixés à l'époque en matière de navigation sur le Rhin. Dans son rapport, il mettra en exergue la stratégie adoptée afin de préserver les intérêts de la Suisse en vue de la coopération institutionnelle avec l'Union européenne, eu égard à la régulation renforcée de la navigation intérieure au sein de l'UE qui se traduit, pour la Suisse, par le passage progressif au statut d'État tiers, en dépit du régime du Rhin soumis au droit international. »

Le Conseil des États a adopté le postulat le 13 mars 2019.

2 Les objectifs de la navigation sur le Rhin selon le rapport de 2009 sur la politique suisse en matière de navigation

Dans son rapport sur la politique suisse en matière de navigation du 14 octobre 2009 établi en réponse au postulat 06.3541 Fetz Anita du 5 octobre 2006, le Conseil fédéral soulignait l'importance économique pour la Suisse de la navigation, notamment de la navigation sur le Rhin. Il précisait que la CCNR joue un rôle central pour la Suisse qui, en qualité de membre de cette organisation internationale, participe à la réglementation de la navigation sur le Rhin. Cette affiliation à la CCNR permet au pays de faire valoir ses intérêts. Le Conseil fédéral proposait dans son rapport de compléter les mesures existantes par de nouvelles mesures :

- engagement renforcé sur la scène internationale, en particulier auprès de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) ;
- participation de la Suisse aux programmes de la Communauté européenne pour le développement des voies navigables en Europe (NAIADES, PLATINA) ;
- ajout d'une partie spécifique à la navigation dans le plan sectoriel des transports ;
- crédits de cautionnement pour la flotte rhénane suisse ;
- reconnaissance – et soutien en cas de besoin – des ports d'importance nationale ;
- réintroduction du remboursement de la surtaxe sur les carburants pour les entreprises de transport de marchandises sur les lacs et les rivières ;
- subventions pour la navigation touristique sur les lacs et les rivières¹.

En jouant un rôle actif au sein de la CCNR au travers de sa participation aux différents comités et groupes de travail de celle-ci, la Suisse défend dans la même mesure l'intégrité de la commission et ses intérêts propres. Elle participe par ailleurs aux programmes de l'UE pour le développement des voies navigables en Europe (NAIADES, PLATINA). Quant au plan sectoriel des transports, il a été enrichi d'une partie spécifique à la navigation que le Conseil fédéral a adoptée le 4 décembre 2015. Enfin, après avoir examiné la faisabilité des autres mesures préconisées, le DETEC a décidé en 2011 d'abandonner celles-ci pour raisons financières.

¹ Rapport sur la politique suisse en matière de navigation, rapport du Conseil fédéral du 14 octobre 2009, in : FF 2009 6935, p. 6938

3 Développement des structures de la CCNR

Mise en place en 1815 au Congrès de Vienne, la CCNR est la plus ancienne organisation de coopération internationale encore en activité. Son action se fonde sur la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dite Acte de Mannheim², que plusieurs protocoles additionnels ont adaptée à l'évolution de la situation. *De facto*, la Suisse prend part à la CCNR depuis 1920, mais elle n'en est devenue formellement membre qu'en 1965, lors de la dernière révision de l'Acte de Mannheim.

Les articles 1 à 3 de l'Acte de Mannheim revêtent une importance fondamentale puisqu'ils prévoient que la CCNR garantit la liberté de navigation du Rhin et de ses affluents ainsi que l'absence de prélèvement de droits. La CCNR s'est appuyée sur ces articles pour édicter ses règlements, en particulier le Règlement de police pour la navigation du Rhin³ (RPNR), le règlement de visite des bateaux du Rhin⁴ (RVBR) et le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin⁵ (RPN). Ces textes favorisent la prospérité de la navigation tout en garantissant un niveau de sécurité élevé pour la navigation et pour l'environnement.

Les États contractants nomment des commissaires chargés de prendre part à des conférences communes sur les affaires de la navigation du Rhin. Ces commissaires forment la Commission centrale, qui a son siège à Strasbourg (article 43 de l'Acte de Mannheim). Actuellement, les États membres de la CCNR sont l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse. Les États contractants de la CCNR élaborent et adoptent les règlements relatifs à la navigation sur le Rhin ; ils disposent d'un secrétariat permanent qui prépare et met en œuvre les décisions adoptées à l'unanimité par la CCNR. Chaque État contractant dispose d'une voix (art. 46, par. 1, Acte de Mannheim).

3.1 Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)

C'est lors de sa session plénière de juin 2015 que la CCNR a adopté, en concertation avec la Commission européenne (CE), une résolution⁶ donnant naissance au Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Ce comité a pour mission de définir, en les coordonnant, des standards qui s'appliquent au Rhin comme à l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'UE. L'idée est de créer un corridor européen de navigation intérieure qui soit cohérent au regard des règlements applicables en vue de faciliter la libre circulation des marchandises et des personnes et, partant, d'améliorer la rentabilité de la navigation intérieure européenne. Enfin, il est prévu de simplifier les processus réglementaires de la navigation intérieure grâce à l'uniformisation des réglementations de l'UE et de la CCNR, si les normes adoptées par le CESNI sont reprises.

Le CESNI est composé d'experts des États membres de l'UE et de la CCNR ainsi que de représentants d'organisations internationales concernées par la navigation intérieure⁷. Toutefois, seuls les États membres de l'UE et de la CCNR ont le droit de vote. Ses décisions sont prises à l'unanimité. Par conséquent, chaque État participant a le droit de les bloquer. Concernant la mise en œuvre des décisions élaborées au sein du CESNI, la CCNR et l'UE font référence dans leurs réglementations respectives aux standards adoptés par le comité.

² RS 0.747.224.101

³ RS 747.224.111

⁴ RS 747.224.131

⁵ RS 747.224.121

⁶ Résolution 2015-I-3 de la CCNR

⁷ Notamment la Commission du Danube et la Commission de la Moselle.

Le CESNI peut être assimilé à une association faïtière ; ce n'est donc pas lui qui établit les normes techniques, mais ses trois groupes de travail :

- le Groupe de travail des prescriptions techniques (CESNI/PT⁸, voir ch. 3.2),
- le Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP⁹, voir ch. 3.3) et
- le Groupe de travail des technologies de l'information (CESNI/TI¹⁰, voir ch. 3.4).

Le CESNI peut en outre mettre en place des groupes de travail temporaires, par exemple pour les prescriptions techniques applicables aux piles à combustibles : CESNI/PT/FC¹¹.

L'organisation et la structure du CESNI sont schématisées en annexe 1.

3.2 Groupe de travail Prescriptions techniques (CESNI/PT)

Les bateaux pouvant représenter un danger du fait de leur taille, du nombre de passagers à bord ou de leur chargement, ne sont autorisés à naviguer sur le Rhin qu'une fois que les autorités compétentes ont constaté leur conformité, notamment celle de leur équipement. S'ils sont conformes, une patente de bateau leur est remise (art. 22 de l'Acte de Mannheim). La CCNR a consacré des décennies entières à l'élaboration des exigences devant être respectées et les a inscrites dès 1905 dans le premier RVBR. Toutes ces connaissances acquises au fil du temps ont fait de la CCNR un centre de compétences européen incontestable dans le domaine de la navigation intérieure européenne.

Le RVBR qui, d'un point de vue juridique, n'est applicable qu'au Rhin, s'est imposé dans toute l'Europe comme le règlement technique déterminant pour la construction navale. Il était donc logique que la CE, qui cherchait depuis un certain temps déjà à étendre l'harmonisation des prescriptions techniques au domaine de la navigation intérieure, s'adresse à la CCNR pour ce faire. Un groupe de travail conjoint chargé d'élaborer des propositions pour développer les prescriptions techniques existantes a été mis en place dès 2002. Il a été remplacé en 2015 par le groupe de travail CESNI/PT.

Clairement définies, les missions du CESNI/PT consistent pour l'essentiel à élaborer pour les bateaux de navigation intérieure des prescriptions techniques contraignantes auxquelles il peut être fait référence dans les réglementations de l'UE et de la CCNR sur le sujet. Le comité a élaboré à ce titre le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ESTRIN), dont la dernière actualisation remonte à 2021. Le CESNI/PT veille par ailleurs à une interprétation et une application uniformes de ces règles dans les États membres de l'UE et de la CCNR.

3.3 Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP)

Le Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP) ne se distingue du CESNI/PT que par son domaine d'activité. Il a en effet pour but de moderniser le système de qualification des membres

⁸ CESNI/PT : Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Prescriptions techniques

⁹ CESNI/QP : Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Qualifications professionnelles

¹⁰ CESNI/TI : Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Technologies de l'information

¹¹ CESNI/PT/FC : Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Groupe de travail temporaire des prescriptions techniques applicables aux piles à combustibles

d'équipage. Le résultat des travaux du groupe est formulé dans le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN), dont la dernière version date de 2019. Les réglementations de la CCNR et celles de l'UE renvoient toutes deux à l'ES-QIN dans le but d'harmoniser les exigences à l'égard des personnels de la navigation intérieure. L'ES-QIN contient quatorze règles définissant les exigences en matière d'aptitude médicale, les standards de qualification, les critères pour les examens pratiques et les exigences relatives à l'autorisation d'utiliser des simulateurs. Contrairement aux règlements de la CCNR relatifs au personnel, l'ES-QIN ne fixe pas de règles en matière d'équipage (nombre de membres d'un équipage, qualification, etc.) pour la navigation des bateaux.

3.4 Groupe de travail Technologies de l'information (CESNI/TI)

Le groupe de travail Technologies de l'information (CESNI/TI) a été créé dans le but d'élaborer des standards dans le domaine des technologies et de la sécurité de l'information (cybersécurité). Il se voit ainsi confier des activités qui, auparavant, étaient dévolues à des groupes d'experts de la CE. Le groupe de travail Services d'information fluviale (SIF)¹² de la CCNR a transposé ces standards dans des dispositions légales entrées en vigueur par la suite. Les différentes activités seront regroupées dans le cadre de l'harmonisation. Il est prévu que le CESNI/TI intègre dans son cahier des charges les travaux du groupe d'experts SIF.

Le CESNI/TI a pour mission de promouvoir la mise en œuvre en bonne et due forme des standards et de mettre au point des lignes directrices et des analyses sur les standards relatifs aux technologies de l'information. Il doit notamment traiter les questions liées à la gestion des standards existants et au développement de nouveaux standards dans le domaine des SIF¹³ et intégrer progressivement les groupes d'experts SIF¹⁴ dans la structure et les procédures du CESNI.

Les applications des SIF, qui peuvent par exemple afficher l'emplacement, la destination et d'autres données des bateaux à l'aide du système d'identification automatique, ne cessent de gagner en importance. Les armateurs, les autorités et le secteur logistique ne peuvent plus se passer de ces outils qui améliorent la rentabilité, augmentent le niveau de sécurité et contribuent à une meilleure protection de l'environnement.

4 Constatations

4.1 Rôle du CESNI dans le processus réglementaire de la CCNR et influence de la Suisse au sein du CESNI

Le CESNI est responsable depuis 2015 de l'adoption de standards relatifs à la qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure. L'harmonisation des qualifications professionnelles au sein de l'UE et concernant la navigation sur le Rhin fait partie du vaste processus de modernisation des normes en vigueur. La CCNR et la Suisse sont en principe favorables à la modernisation et à l'harmonisation des dispositions. Le CESNI permet à la Suisse de participer activement à la création de

¹² Services d'information fluviale : il s'agit de services d'information harmonisés qui assistent la gestion du trafic et du transport dans la navigation intérieure.

¹³ Système de visualisation électronique de cartes et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur), suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure (VTT) à l'aide du système d'identification automatique (AIS)

¹⁴ Les groupes d'experts SIF comprennent les groupes d'experts ECDIS Intérieur (Inland Electronic Chart Display and Information System ECDIS), suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure (Vessel Tracking and Tracing, VTT), Annonces électroniques en navigation intérieure (Electronic Reporting International, ERI) et Avis à la batellerie (Notices to Skippers, NtS).

normes applicables à la navigation intérieure européenne et ainsi de contribuer à la législation dans ce domaine. Étant donné que les standards du comité sont adoptés à l'unanimité, la Suisse dispose même d'un droit de veto sur la réglementation européenne alors qu'elle n'est pas membre de l'UE. Des spécialistes suisses apportent leur expertise et transmettent leur expérience pratique au Comité CESNI et aux groupes de travail dont ils font partie. En assurant sa vice-présidence en 2020 et en 2021, la Suisse a montré qu'elle est un membre de plein droit du CESNI.

La transposition des standards du CESNI dans le droit relatif à la navigation sur le Rhin procure des avantages à la Suisse. Les standards uniformes instaurent une sécurité juridique pour les armateurs qui naviguent sur le Rhin, mais ce n'est pas tout : la reconnaissance mutuelle des documents, notamment, donne aux armateurs suisses concernés un accès illimité aux eaux intérieures européennes, les plaçant ainsi sur un pied d'égalité avec leurs concurrents européens.

4.2 Influence de l'UE sur le processus réglementaire de la CCNR

Il faut souligner qu'indépendamment de la mise en place du Comité CESNI, l'UE exerce en la matière une influence plus grande compte tenu du fait qu'elle possède sa propre législation¹⁵. Prenons pour exemple la directive 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure¹⁶, que les États membres ont dû appliquer avant le 17 janvier 2022¹⁷. En vertu de l'art. 10, par. 2, de ladite directive, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au RPN de la CCNR, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la directive de l'UE, est valable sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'UE. En sa qualité de membre de la CCNR, la Suisse applique depuis longtemps et dans son intégralité le RPN. Au cours des dernières années, la CCNR a entièrement remanié ce règlement et présenté à la CE un projet fondé sur la directive susmentionnée afin que la CE puisse lancer la procédure de coordination. Il est indispensable de passer par cette procédure pour que les États qui sont à la fois membres de l'UE et de la CCNR puissent approuver, au sein de cette dernière, la révision du RPN¹⁸. La CE insistant sur le fait que seule la directive de l'UE pouvait s'appliquer aux membres de la CCNR de l'UE, ce qui aurait entraîné une fragmentation indésirable du régime juridique sur le Rhin à l'intérieur et à l'extérieur du territoire de l'UE, d'intenses négociations ont été menées qui ont débouché en septembre 2022 sur une solution de compromis garantissant à la fois l'uniformité du régime de la navigation dans la zone d'application de l'Acte de Mannheim et l'harmonisation avec le droit européen. La solution consiste à ce que le RPN de la CCNR s'applique parallèlement à la directive européenne sur l'ensemble du parcours international du Rhin, tant que le

¹⁵ La coexistence de plusieurs systèmes juridiques concernant la navigation intérieure internationale en Europe s'explique par l'histoire du continent au cours des deux derniers siècles. Ces systèmes juridiques sont, d'une part, ceux que les différentes commissions fluviales (CCRN, Commission du Danube, Commission internationale du bassin de la Sava et Commission de la Moselle) ont élaborés pour leurs fleuves et rivières et, d'autre part, les réglementations de l'UE qui s'appliquent aux États membres de l'Union. Des clarifications sont alors nécessaires lorsque tous les États membres d'une commission fluviale ne sont pas également membres de l'UE.

¹⁶ Directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE, JO L 345 du 27.12.2017, p. 53, modifiée en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/184 de la Commission du 22 novembre 2021 modifiant l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil, JO L 30 du 11.2.2022, p. 3 ; sa version consolidée peut être consultée à l'adresse <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:02017L2397-20220303>.

¹⁷ Par décision du Comité mixte de l'EEE du 27 avril 2018, cette directive a été intégrée dans l'annexe XIII de l'accord EEE ; par conséquent, elle s'applique également aux États membres de l'EEE (Norvège, Islande et Liechtenstein).

¹⁸ Pour que la mobilité des personnels reste garantie dans la navigation sur le Rhin, la CCNR a adopté le 11 avril 2022 une directive instaurant une sécurité juridique dans l'attente de l'adoption du règlement définitif relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN). Cette résolution invite les États membres de la CCNR à ne pas sanctionner les membres d'équipage présentant des certificats de qualification, des livrets de service ou des livres de bord délivrés conformément à la directive (UE) 2017/2397. En contrepartie, les certificats de qualification, les livrets de service ou les livres de bord qui ont été délivrés conformément au RPN encore en vigueur ne doivent pas faire l'objet de sanctions lorsqu'ils sont présentés par le personnel naviguant en dehors du Rhin. Cette mesure particulière est limitée dans le temps et vaut dans l'attente de l'entrée en vigueur du nouveau RPN ou jusqu'au 30 septembre 2022 si celui-ci n'est pas encore en vigueur à cette date.

RPN pose des exigences identiques à celles de la directive européenne. La CCNR accepte ainsi que ses règles relatives à la délivrance des certificats de qualification, livrets de service et livres de bord soient matériellement identiques à celles de la directive européenne. Au final, la CCNR conserve ainsi formellement sa souveraineté juridique, ce qui préserve l'unité du régime rhénan. La solution de compromis a en même temps pour conséquence que, dans les faits, partout où l'UE dispose de compétences dans le domaine de la navigation intérieure, les règles de la CCNR devront être conformes au droit de l'UE. Pour la Suisse, le fait que les acteurs nationaux du marché ne devront pas déposer de demande de reconnaissance des certificats de qualification, livrets de service et livres de bord délivrés par les Ports rhénans suisses constitue un avantage concret. La Suisse continuera à s'engager au sein de la CCNR, de ses comités et groupes de travail, avec le soutien du Secrétariat de cette commission ainsi que de ses États membres, afin de maintenir la compétence de la CCNR en vue d'instaurer des solutions satisfaisantes et pérennes. Des entretiens sont menés à ce sujet par différents acteurs à différents niveaux. Ajoutons enfin que l'Union européenne de la navigation fluviale et ses membres apportent leur soutien à la CCNR et s'engagent en sa faveur.

4.3 Poursuite de la stratégie : maintien et renforcement de la participation de la Suisse à la navigation intérieure internationale

La délégation de la Suisse auprès de la CCNR est composée de représentants du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE), de l'Office fédéral des transports (OFT), des Ports rhénans suisses et du secteur du transport maritime. Rattaché à la Direction du droit international public, l'Office suisse de la navigation maritime (OSNM) en assure la coordination sous la direction politique et stratégique du DFAE, qui conduit la délégation, et est compétent en matière juridique. Les questions techniques liées à la navigation, les règlements de police pour la navigation et la transposition, lorsque cela est nécessaire, des résolutions de la CCNR dans le droit national relèvent de l'OFT. Enfin, les Ports rhénans suisses sont compétents pour les questions ayant trait à la formation professionnelle et à la délivrance des patentes et veillent à l'application correcte du droit dans ce domaine. La composition de la délégation suisse auprès de la CCNR a fait ses preuves. Ses membres peuvent s'appuyer sur leurs vastes connaissances pour se consacrer à leurs domaines d'activité respectifs et garantir ainsi la meilleure représentation possible de la Suisse.

Lors de la récente pandémie de COVID-19, la CCNR a prouvé qu'elle avait un rôle à jouer et la capacité d'agir. Elle a notamment adopté une résolution urgente sur la gestion des problèmes liés à la pandémie, qui a permis de créer des conditions uniformes permettant de maintenir les chaînes européennes de transport fluvial sur le Rhin.

Parallèlement à la pandémie de COVID-19, la directive UE 2017/2397 et sa mise en œuvre dans le champ d'application de la CCNR ont fait l'objet d'un débat politique au sein de la CCNR et d'une procédure de coordination au sein de l'UE, comme évoqué plus haut (voir ch. 4.2). Bien que la CCNR et la CE soient favorables à une solution uniforme pour toutes les eaux intérieures européennes, il existe néanmoins des divergences d'opinion sur les compétences respectives en matière de régime juridique sur le Rhin, comme le montre l'exemple de la reconnaissance des patentes présenté ci-dessus (point 4.2). La Suisse déploie d'intenses efforts pour résoudre ces questions en sa faveur et dans l'intérêt de la CCNR. À cet égard peut compter sur le soutien du secrétariat et des autres États membres de la commission qui poursuivent eux aussi l'objectif d'un régime de navigation uniforme et sans discrimination sur tout le Rhin et ses affluents navigables. Le but global est de préserver les compétences de la CCNR en les pérennisant.

Chargés de l'application correcte des directives sur le Rhin, les Ports rhénans suisses sont indemnisés par la Confédération à hauteur de 50 000 francs par année civile pour l'exercice de tâches de souveraineté en lien avec la navigation sur le Rhin, notamment leur participation aux comités et groupes de travail de la CCNR. Les bases contractuelles de cette indemnisation et l'adéquation du montant font actuellement l'objet d'un examen.

5 Conclusions

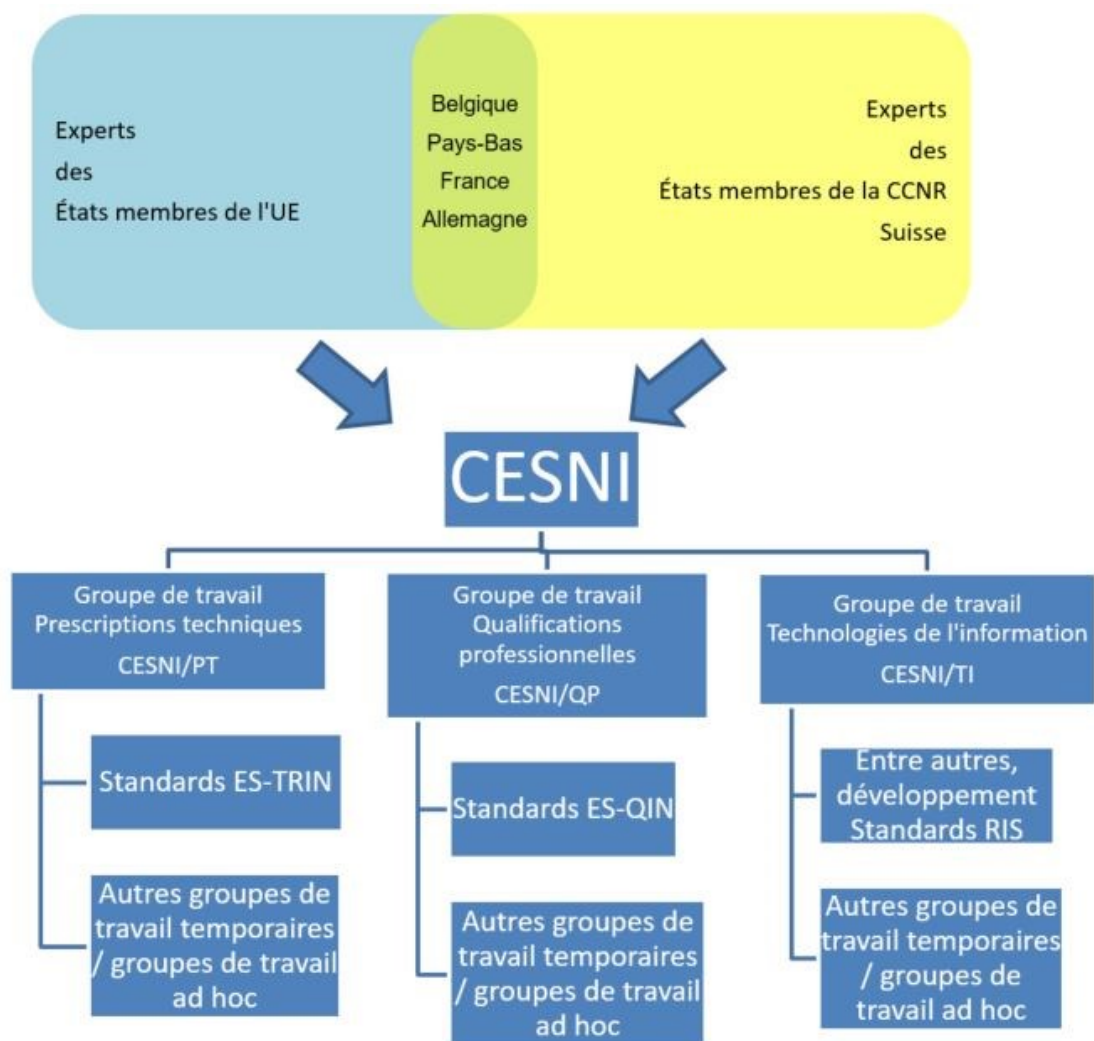
Il convient de saluer l'harmonisation, au niveau européen, des règles de navigation intérieure, qui permet aux bateaux suisses l'accès illimité et équitable à l'ensemble du réseau européen des voies navigables. Ce but est également poursuivi par la CCNR et la CE dans le cadre de leur collaboration par le biais du CESNI. La Suisse en profite et peut participer activement, dans le cadre du CESNI, à l'élaboration de normes applicables à la navigation intérieure européenne et ainsi contribuer à la législation européenne sur la navigation intérieure et à sa mise en œuvre concrète. Elle ne subit pas de pertes et les acteurs économiques suisses sont mis sur un pied d'égalité avec les partenaires européens. Par conséquent, l'engagement de la Suisse au sein de la CCNR tel que le Conseil fédéral le recommande dans son rapport de 2009 n'est ni entravé, ni affaibli par la création du Comité CESNI, au contraire : le CESNI lui offre l'opportunité de coopérer et d'élaborer des standards qu'il convient de sauvegarder dans l'intérêt national.

L'influence croissante de la Commission européenne sur les enjeux du Rhin en tant que voie navigable est perceptible depuis 2021. Cette évolution se répercute également sur les liens entre les directives de l'UE et les réglementations édictées par la directives CCNR. La régulation renforcée de la navigation intérieure, notamment sur le Rhin, par l'UE, remet en question les compétences de la CCNR et, donc, le parallélisme et l'équivalence des deux régimes. Enfin, les procédures de coordination internes à l'UE font obstacle à une prise de décision rapide de la CCNR. Le compromis concernant le RPN, passé entre l'UE et les États membres de la CCNR et décrit au point 4.2 du rapport, a constitué un cas d'application important permettant de dénouer les tensions dues à la répartition des compétences entre l'UE et la CCNR et d'ouvrir la voie à de nouvelles solutions. Cette solution est avant tout le fruit de l'engagement actif, non seulement de la Suisse, mais également des autres États membres de la CCNR et de l'UE, pour le maintien des compétences de la CCNR. Cet exemple montre qu'il existe un intérêt commun des membres de la CCNR à ce que cette commission conserve sa compétence normative indépendante en matière de navigation sur le Rhin parallèlement aux directives européennes. En effet, aux yeux de ses États membres, la raison d'être à long terme de la CCNR tient notamment à sa compétence normative. La prolongation de la convention de financement du CESNI jusqu'en 2027 entre la Commission européenne et la CCNR indique en outre que l'UE souhaite elle aussi continuer à profiter de l'expérience et des connaissances de la CCNR en matière de réglementation de la navigation intérieure et qu'elle reconnaît en contrepartie les compétences normatives de la CCNR sur le Rhin. Du point de vue de la Suisse, ce résultat constitue une base solide pour la poursuite d'une coopération constructive entre la CCNR et l'UE.

En résumé, la CCNR reste l'instance déterminante à même de garantir à la Suisse d'exercer une influence sur la réglementation dans le domaine de la navigation intérieure internationale en Europe. La Commission centrale pour la navigation du Rhin se fonde sur l'Acte de Mannheim qui garantit la libre navigation sur le Rhin entre Bâle et la mer du Nord. En l'absence de l'Acte de Mannheim, la Suisse devrait, dans le pire des cas, s'assurer de trouver un autre moyen d'accéder sans entrave à la mer. Cela compliquerait les exportations et les importations sur le Rhin et affaiblirait l'importance politique et économique des Ports rhénans suisses. C'est pourquoi le Conseil fédéral soutient la Déclaration de Mannheim signée en 2018 et entend plaider à tous les niveaux, avec les autres États membres et le

secrétariat de la CCNR, en faveur de l'autonomie de la commission et de la préservation de ses compétences. Pour gérer au mieux les défis qui se posent, la Suisse a relevé d'un échelon diplomatique la direction de sa délégation auprès de la CCNR, signifiant ainsi clairement qu'elle accordera à l'avenir une grande importance à la situation de cette commission.

Annexe 1 : organisation schématique du CESNI



Annexe 2 : liste des abréviations

AIS	Automatic identification system (système d'identification automatique)
CCNR	Commission centrale pour la navigation du Rhin
CE	Commission européenne
CESNI	Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure
CESNI/PT	Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Groupe de travail Prescriptions techniques
CESNI/PT/FC	Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Groupe de travail temporaire des prescriptions techniques applicables aux piles à combustibles
CESNI/QP	Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Groupe de travail Qualifications professionnelles
CESNI/TI	Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – Groupe de travail Technologies de l'information
ES-QIN	Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure
ES-TRIN	Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure
JWG	Joint Working Group
OFT	Office fédéral des transports
OSNM	Office suisse de la navigation maritime
RPNR	Règlement de police pour la navigation du Rhin
RPN	Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin
RVBR	Règlement de visite des bateaux du Rhin
SIF	Services d'information fluviale : services d'information harmonisés qui assistent la gestion du trafic et du transport dans la navigation intérieure
UE	Union européenne