

Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2013/0302(COD) Procédure terminée
Bateaux de navigation intérieure: prescriptions techniques Abrogation Directive 2006/87/EC 1997/0335(COD) Modification Directive 2009/100/EC 2008/0021(COD)	
Sujet 3.20.04 Transport fluvial 3.40.04 Construction navale, industrie nautique	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		22/10/2013
		PPE BELET Ivo	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		S&D ERTUG Ismail	
		ALDE MEISSNER Gesine	
		Verts/ALE TAYLOR Keith	
		ECR VAN DALEN Peter	
		EFD PAKSAS Rolandas	
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme		22/10/2013
		PPE WORTMANN-KOOL Corien	
	Commission pour avis précédente		
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	3475	16/06/2016
	Affaires étrangères	3463	13/05/2016
Commission européenne	DG de la Commission Mobilité et transports	Commissaire BULC Violeta	
Comité économique et social européen Comité européen des régions			

Evénements clés			
22/10/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
20/02/2014	Vote en commission, 1ère lecture		
27/02/2014	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0145/2014	Résumé

15/04/2014	Résultat du vote au parlement		
15/04/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0343/2014	Résumé
26/03/2015	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
07/04/2016	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE609.533 PE609.527	
22/06/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
01/09/2016	Vote en commission, 2ème lecture		
14/09/2016	Décision du Parlement, 2ème lecture	T8-0341/2016	Résumé
14/09/2016	Signature de l'acte final		
14/09/2016	Fin de la procédure au Parlement		
16/09/2016	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2013/0302(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation Directive 2006/87/EC 1997/0335(COD) Modification Directive 2009/100/EC 2008/0021(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/06067

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2013)0622	10/09/2013	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE522.878	27/11/2013	EP	
Amendements déposés en commission	PE526.381	15/01/2014	EP	
Comité des régions: avis	CDR6651/2013	30/01/2014	CofR	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0145/2014	27/02/2014	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T7-0343/2014	15/04/2014	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en	SP(2014)471	09/07/2014	EC	

plénière					
Déclaration du Conseil sur sa position		09715/2016	03/06/2016	CSL	
Position du Conseil		07532/2/2016	17/06/2016	CSL	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE583.953	21/06/2016	EP	
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2016)0429	21/06/2016	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A8-0256/2016	05/09/2016	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T8-0341/2016	14/09/2016	EP	Résumé
Projet d'acte final		00037/2016/LEX	14/09/2016	CSL	
Document de suivi		COM(2021)0091	01/03/2021	EC	

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 2016/1629](#)

[JO L 252 16.09.2016, p. 0118](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

Actes délégués

[2020/2527\(DEA\)](#)

Examen d'un acte délégué

[2018/2675\(DEA\)](#)

Examen d'un acte délégué

[2019/2763\(DEA\)](#)

Examen d'un acte délégué

[2021/2673\(DEA\)](#)

Examen d'un acte délégué

Bateaux de navigation intérieure: prescriptions techniques

OBJECTIF : adoption d'un ensemble unique et uniforme de normes techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil (abrogation de la directive 2006/87/CE).

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil instaure des conditions harmonisées de délivrance de certificats techniques pour les bateaux de la navigation intérieure sur l'ensemble du réseau des voies deau intérieures de l'Union. Les prescriptions techniques applicables aux bateaux naviguant sur le Rhin sont établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

Les prescriptions techniques figurant dans les annexes de la directive 2006/87/CE comprennent, pour l'essentiel, les dispositions prévues dans le règlement de visite des bateaux du Rhin, dans la version approuvée en 2004 par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Les conditions et les prescriptions techniques applicables à la délivrance de certificats pour bateaux de navigation intérieure au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin sont actualisées périodiquement et sont reconnues comme reflétant l'état actuel de la technique.

Le maintien de deux ensembles de règles différents, à savoir celles relatives aux certificats délivrés au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin et celles relatives au certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, ne permet pas de garantir la sécurité juridique.

Pour parvenir à une harmonisation au niveau de l'Union, éviter les distorsions de concurrence et garantir un niveau de sécurité uniforme, il convient d'appliquer les mêmes prescriptions techniques pour l'ensemble du réseau des voies deau intérieures de l'Union et de les actualiser régulièrement.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission n'a pas eu recours à l'analyse d'impact. Les parties intéressées ont salué l'approche globale de révision de la gouvernance adoptée en vue de rationaliser la mise à jour des normes techniques applicables dans le domaine de la navigation intérieure.

BASE JURIDIQUE : article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

CONTENU : la proposition de directive vise l'adoption d'un ensemble unique et uniforme de normes techniques applicable aux bateaux de navigation intérieure. Celui-ci permettrait i) d'offrir une plus grande sécurité juridique ; ii) de garantir que les adaptations au progrès technique sont mises en œuvre dans des délais raisonnables ; iii) d'assurer le maintien de normes de sécurité élevées sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'UE et iv) de promouvoir l'innovation dans le secteur.

Les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure sont définies à l'annexe II de la directive 2006/87/CE. La proposition réorganise le contenu des annexes afin de veiller à ce que celles-ci ne couvrent que des aspects de nature technique ou procédurale.

Les aspects relatifs au mécanisme de prise de décision sont intégrés dans le corps de la directive. Il s'agit principalement des dispositions suivantes :

Équivalences et dérogations : afin de promouvoir l'innovation, d'éviter des coûts excessifs, d'établir une procédure efficace de délivrance des certificats ou de tenir compte des réalités régionales, il est prévu de conférer à la Commission des pouvoirs d'exécution qui lui permettent d'autoriser certaines dérogations aux prescriptions techniques pour un bâtiment donné, de procéder à l'agrément de sociétés de classification et d'approuver certaines prescriptions techniques complémentaires pour certaines zones qui ne sont pas reliées aux voies d'eau intérieures navigables d'un autre État membre. Ces pouvoirs devraient être exercés conformément au règlement (CE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.

Adaptation des annexes : l'approche adoptée dans la proposition consiste à déléguer des pouvoirs à la Commission afin de lui permettre d'adapter les annexes de la directive à la lumière du progrès scientifique et technique ou des évolutions en la matière qui découlent des travaux d'autres organisations internationales, notamment de la CCNR. En particulier, la Commission pourrait adopter des actes délégués lui permettant de modifier les modèles de documents qui figurent dans les annexes, ainsi que d'adopter ou de modifier des instructions administratives.

Lorsqu'elle adopte ces actes délégués, la Commission devrait veiller à ce que les prescriptions techniques à respecter pour la délivrance du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure reconnu pour la navigation sur le Rhin procurent un niveau de sécurité équivalent à celui qui est requis pour la délivrance du certificat visé à l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin.

Exécution de visites techniques : le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure devrait être délivré aux bâtiments à l'issue d'une visite technique effectuée avant leur mise en service. Cette visite technique devrait avoir pour but de vérifier que le bâtiment satisfait aux prescriptions techniques prévues par la présente directive. Les autorités compétentes des États membres devraient être autorisées à effectuer à tout moment des visites supplémentaires visant à vérifier que l'état physique du bâtiment est conforme au certificat.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union européenne.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Bateaux de navigation intérieure: prescriptions techniques

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Corien WORTMANN-KOOL (PPE, NL) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Garantir la sécurité de la navigation : le rapport a souligné que l'existence de cadres juridiques et de calendriers différents concernant les procédures de prise de décision rendait difficile de préserver l'équivalence des certificats de l'Union pour bateaux de la navigation intérieure délivrés en application de la directive 2006/87/CE et des certificats délivrés en application de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin. La sécurité juridique n'est ainsi pas garantie, ce qui risque de compromettre la sécurité de la navigation.

Comité pour l'élaboration de standards techniques européens : les députés ont souhaité rappeler que les services de la Commission et le secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) ont signé un protocole administratif prévoyant l'institution du comité européen de création de normes techniques dans le domaine de la navigation intérieure (comité CESTE). Ce comité devrait élaborer et tenir à jour des normes techniques auxquelles l'Union européenne et la CCNR pourraient renvoyer dans leurs réglementations respectives.

Adaptation des annexes : il est rappelé que la garantie d'un niveau élevé de sécurité et d'efficacité et la préservation de l'équivalence des certificats de navigation imposent la tenue à jour des prescriptions techniques énoncées dans les annexes de la directive afin de tenir compte du progrès scientifique et technique, et des normes techniques applicables à la navigation intérieure. À cette fin, la Commission devrait pouvoir adopter des actes délégués.

La Commission devrait en particulier adopter, au plus tard le 31 décembre 2017, des actes délégués en vue d'instaurer des critères techniques pour les navires utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) afin de permettre à ces navires de circuler de manière sûre sur les voies navigables intérieures.

Certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure : il est précisé que celui-ci devrait obligatoirement être délivré par les autorités compétentes des États membres.

Sociétés de classification : le rapport a demandé que la Commission publie un an après la date d'entrée en vigueur de la directive, pour la première fois, une liste des sociétés de classification agréées.

Pouvoirs délégués : les députés ont proposé de limiter la durée de la délégation de pouvoir conférée à la Commission à une période de cinq ans pouvant être tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique.

Réexamen : au plus tard trois ans après la date d'entrée en vigueur de la directive, puis tous les trois ans, la Commission devrait présenter un rapport dans lequel elle évaluerait l'efficacité des mesures instaurées, ainsi que les mécanismes de coopération avec les organisations internationales compétentes en matière de navigation intérieure, de manière à aboutir à un ensemble unique et uniforme de normes techniques.

Bateaux de navigation intérieure: prescriptions techniques

Le Parlement européen a adopté par 638 voix pour, 22 contre et 14 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit.

Garantir la sécurité de la navigation : le Parlement a souligné que l'existence de cadres juridiques et de calendriers différents concernant les procédures de prise de décision rendait difficile de préserver l'équivalence des certificats de l'Union pour bateaux de la navigation intérieure délivrés en application de la directive 2006/87/CE et des certificats délivrés en application de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin. La sécurité juridique n'est ainsi pas garantie, ce qui risque de compromettre la sécurité de la navigation.

Comité pour l'élaboration de standards techniques européens : les députés ont souhaité rappeler que les services de la Commission et le secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) ont signé un protocole administratif prévoyant l'institution du comité européen de création de normes techniques dans le domaine de la navigation intérieure (comité CESTE). Ce comité devrait élaborer et tenir à jour des normes techniques auxquelles l'Union européenne et la CCNR pourraient renvoyer dans leurs réglementations respectives.

Adaptation des annexes : il est rappelé que la garantie d'un niveau élevé de sécurité et d'efficacité et la préservation de l'équivalence des certificats de navigation imposent la tenue à jour des prescriptions techniques énoncées dans les annexes de la directive afin de tenir compte du progrès scientifique et technique, et des normes techniques applicables à la navigation intérieure. À cette fin, la Commission devrait pouvoir adopter des actes délégués.

La Commission devrait en particulier adopter, au plus tard le 31 décembre 2017, des actes délégués en vue d'instaurer des critères techniques pour les navires utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) afin de permettre à ces navires de circuler de manière sûre sur les voies navigables intérieures.

En effet, les certificats de navigation délivrés pour ce type de navires le sont au cas par cas par le biais de dérogations ou de reconnaissance de l'équivalence des critères techniques. Étant donné que le [proposition de directive](#) de la Commission sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution vise à développer l'utilisation du GNL dans la navigation intérieure, les députés jugent essentiel d'assurer la cohérence entre les législations et d'émettre les certificats de navigation systématiquement sur la base de critères techniques déterminés au niveau de l'Union.

Certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure : il est précisé que celui-ci devrait obligatoirement être délivré par les autorités compétentes des États membres.

Sociétés de classification : le Parlement a demandé que la Commission publie un an après la date d'entrée en vigueur de la directive, pour la première fois, une liste des sociétés de classification agréées.

Pouvoirs délégués : les députés ont proposé de limiter la durée de la délégation de pouvoir conférée à la Commission à une période de cinq ans pouvant être tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique.

Le délai pour formuler des objections à l'égard d'un acte délégué serait de deux mois susceptible d'être prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement ou du Conseil.

Réexamen : au plus tard trois ans après la date d'entrée en vigueur de la directive, puis tous les trois ans, la Commission devrait présenter un rapport dans lequel elle évaluerait l'efficacité des mesures instaurées, ainsi que les mécanismes de coopération avec les organisations internationales compétentes en matière de navigation intérieure, de manière à aboutir à un ensemble unique et uniforme de normes techniques.

Le rapport serait assorti, le cas échéant, d'une proposition législative visant à rationaliser davantage la coopération et la coordination aux fins de l'élaboration de normes auxquelles les actes législatifs de l'Union peuvent renvoyer.

Bateaux de navigation intérieure: prescriptions techniques

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE.

La directive proposée établirait: a) les prescriptions techniques nécessaires pour assurer la sécurité des bâtiments navigant sur les voies d'eau intérieures de l'Union ; b) la classification de ces voies d'eau intérieures.

Pour rappel, la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil instaure des conditions harmonisées de délivrance de certificats techniques pour les bateaux de la navigation intérieure sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union. Le principal objectif de la directive proposée est de réorganiser les dispositions de la directive 2006/87/CE afin que les mécanismes de prise de décision soient établis dans les articles et que ne figurent dans les annexes que des dispositions techniques et de procédure.

Les principaux objectifs seraient :

- d'améliorer la coordination et l'harmonisation avec les dispositions techniques et de procédure de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), appliquées en vertu de la Convention de Mannheim (Convention révisée pour la navigation du Rhin) ;
- d'établir une procédure pour appliquer les normes techniques élaborées par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Le CESNI est organisé sous l'autorité de la CCNR ;
- de réduire les charges administratives et les retards liés à l'actualisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, et d'encourager une utilisation sûre des nouvelles technologies et des technologies innovantes.

La position du Conseil introduit un certain nombre de modifications d'ordre rédactionnel dans le texte, sans modifier le contenu des dispositions.

Chapitres thématiques : le texte est présenté en chapitres thématiques qui portent sur i) le champ d'application, les définitions et les zones de voies d'eau ; ii) les certificats de navigation ; iii) l'identification du navire et les visites techniques, et iv) les dispositions finales.

Champ d'application : aux termes de la position du Conseil, la directive ne serait pas applicable aux États membres dans lesquels il n'existe pas de voies d'eau intérieures ou dans lesquels la navigation intérieure est peu utilisée, à savoir le Danemark, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, l'Espagne, Chypre, la Lettonie, Malte, le Portugal, la Slovénie et la Finlande.

Liste des voies d'eau intérieures de l'Union réparties en zones 1, 2 et 3 : la classification des voies de navigation intérieure dans l'annexe I a été mise à jour. Ainsi, les voies navigables de la Suède relèvent désormais du champ d'application de la directive.

Liens avec les travaux menés au sein du CESNI et de la CCNR : la position du Conseil précise que le CESNI, établi sous l'autorité de la CCNR est responsable de l'élaboration des standards techniques dans le domaine de la navigation intérieure auxquelles l'Union devrait faire référence.

Ainsi, la directive devrait permettre à la Commission de s'appuyer sur l'expertise technique du CESNI afin de rendre possible l'innovation en matière de technologie des navires tout en garantissant le niveau de sécurité requis.

Le CESNI a adopté sa première norme technique pour les bateaux de navigation intérieure en novembre 2015. Par sa décision (UE) 2015/2176, le Conseil a approuvé la première version de la norme technique élaborée par le CESNI (standard ES-TRIN 2015/1). La position du Conseil précise que la référence faite dans la directive au standard européen ES-TRIN devrait être tenue à jour. En conséquence, la Commission devrait pouvoir d'adopter des actes délégués en ce qui concerne la mise à jour de la référence à la version la plus récente du standard ES-TRIN et la fixation de la date de sa mise en application.

Enfin, une clause de sauvegarde a été intégrée pour couvrir les situations dans lesquelles il n'existe pas de normes applicables ou dans lesquelles le processus décisionnel du CESNI change et compromettrait les intérêts de l'Union. Dans de tels cas, la Commission pourrait proposer les prescriptions techniques devant être appliquées.

Protection des données : la position du Conseil a renforcé les dispositions relatives à la protection des données en lien avec la base de données européenne sur les bateaux. La directive comprend désormais des éléments essentiels en matière de traitement des données à caractère personnel (les catégories de données traitées, les motifs de ce traitement, les destinataires des données et la période pendant laquelle elles sont conservées). La Commission pourrait adopter des actes délégués pour l'établissement des règles de fonctionnement de la base de données.

Divergence juridique avec la directive 2009/100/CE : la codification de la directive 2009/100/CE sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de la navigation intérieure a conduit à une situation dans laquelle les champs d'application de la directive 2009/100/CE et de la directive 2006/87/CE se chevauchent partiellement. Le Conseil a remédié à cette incohérence en apportant une correction mineure à la directive 2009/100/CE.

Bateaux de navigation intérieure: prescriptions techniques

La Commission peut approuver la position adoptée par le Conseil, permettant ainsi au Parlement européen d'adopter le texte définitif en deuxième lecture. Elle note que, dans l'ensemble, la forme du texte a été modifiée de manière significative, tandis que la proposition initiale de la Commission sur la sécurité de la navigation est restée inchangée sur le fond. La Commission se félicite de ces améliorations.

La Commission indique que plupart des amendements du Conseil visent à clarifier la directive et à en faciliter la mise en œuvre. Les principaux changements demandés par le Conseil sont les suivants:

- la réorganisation en chapitres thématiques, ce qui clarifie le texte. À la demande de la Commission, le Conseil a accepté de ne pas modifier les prescriptions techniques figurant dans les annexes de façon à ce qu'elles renvoient aux normes du CESNI (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure), adoptées lors des discussions au sein du Conseil en novembre 2015 ;
- le transfert de certains points de procédures précis de l'annexe II vers le dispositif de la directive en sus de ceux déjà transférés dans la proposition de la Commission ;
- la mise à jour de la classification des voies de navigation intérieure dans l'annexe I. La Suède ayant inséré sa classification, ses voies navigables relèvent désormais du champ d'application de la directive ;
- la modification de l'article 30, qui désigne les États membres exclus du champ d'application de la directive du fait qu'ils n'ont pas de voies de navigation intérieure ou parce que leurs voies de navigation sont peu utilisées. Les autres États membres relèvent de la directive ;
- le renforcement des dispositions relatives à la protection des données en lien avec la base de données européenne sur les bateaux (Hull) conformément à l'avis du contrôleur européen de la protection des données, consulté par la Commission à la demande du Conseil. La Commission a de plus été habilitée à adopter des actes délégués pour l'établissement des règles de fonctionnement de la base de données ;
- la suppression de la divergence juridique minime avec la directive 2009/100/CE résultant en un chevauchement des champs

Bateaux de navigation intérieure: prescriptions techniques

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport dlvo BELET (PPE, BE) sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE.

La commission parlementaire a recommandé que le Parlement approuve la position du Conseil en première lecture.

Priorités du Parlement : dans l'exposé des motifs accompagnant la recommandation, il est rappelé que le Parlement a plaidé en faveur :

- d'une application uniforme des exigences techniques communes pour les bateaux de navigation intérieure dans l'Union européenne en vue de garantir un niveau élevé de sécurité et d'efficacité de la navigation intérieure ;
- d'une adaptation rapide des normes au progrès scientifique et technique qui tienne compte des normes élaborées par les organisations internationales, notamment par le CESNI (comité européen pour l'élaboration des standards de la navigation intérieure), qu'il est prévu de mettre en place dans le cadre de la de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Le Parlement a également demandé :

- un réexamen périodique de la directive après trois ans afin d'évaluer les mécanismes de coopération avec les organisations internationales concernées ;
- l'adoption d'actes délégués en vue d'instaurer des critères techniques pour les navires utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) afin de garantir la cohérence avec d'autres actes législatifs de l'Union, notamment avec la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Principaux résultats : le Parlement et le Conseil se sont mis d'accord sur l'objectif général de la directive, qui est de prévoir un cadre harmonisé et cohérent destiné à garantir le même niveau de sécurité pour les bateaux de navigation intérieure.

Les deux institutions se sont déclarées favorables à une rationalisation de l'utilisation des ressources pour l'élaboration de normes techniques et leur adaptation au progrès scientifique et technique en utilisant les normes élaborées par les organisations internationales, en particulier par le CESNI.

Sagissant de la manière d'adapter les annexes aux normes techniques, le Parlement n'a pas été en mesure d'approuver le recours à une référence dynamique pour adapter automatiquement l'annexe de la directive à une norme européenne élaborée dans le CESNI. Cette référence dynamique aurait conféré une compétence de décision exclusive au Conseil, contournant les prérogatives du Parlement en tant que colégislateur.

Le Parlement a jugé important que l'adaptation des normes techniques via l'adoption d'actes délégués soit maintenue. Il faut également noter que le mécanisme de coopération avec le CESNI devra être réexaminé dans un délai de cinq ans.

Bateaux de navigation intérieure: prescriptions techniques

Le Parlement européen a adopté une résolution législative sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE.

Suivant la recommandation pour la deuxième lecture de sa commission des transports et du tourisme, le Parlement a approuvé la position du Conseil en première lecture sans y apporter d'amendements.

Bateaux de navigation intérieure: prescriptions techniques

OBJECTIF : établir des prescriptions techniques nécessaires pour assurer la sécurité des bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE.

CONTENU : la directive remplace la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil. Elle établit les prescriptions techniques nécessaires pour assurer la sécurité des bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'UE, ainsi que la classification de ces voies d'eau intérieures.

Elle ne s'applique pas aux États membres dans lesquels il n'existe pas de voies d'eau intérieures ou dans lesquels la navigation intérieure est peu utilisée, à savoir le Danemark, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, l'Espagne, Chypre, la Lettonie, Malte, le Portugal, la Slovaquie et la Finlande.

La nouvelle directive est présentée en chapitres thématiques qui portent sur i) le champ d'application, les définitions et les zones de voies d'eau ; ii) les certificats de navigation ; iii) l'identification du navire et les visites techniques, et iv) les dispositions finales.

Objectifs de la nouvelle directive : la directive actuelle (2006/87/CE) établit les prescriptions techniques applicables aux bateaux exploités sur le réseau des voies de navigation intérieure de l'UE. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), quant à elle, a défini des prescriptions techniques pour les bateaux naviguant sur le Rhin dans le cadre de la convention révisée pour la navigation du Rhin.

La directive 2006/87/CE a pour objet de garantir la sécurité de la navigation dans des conditions équivalentes à celles mises en place par les

règles de la navigation rhénane. La directive vise également à faire en sorte que les certificats de l'Union pour la navigation intérieure soient valables sur l'ensemble des voies navigables de l'UE, y compris le Rhin, et que les certificats rhénans soient valables sur l'ensemble des voies de navigation intérieure de l'UE.

Toutefois, il est difficile d'assurer la cohérence entre les deux régimes juridiques, chacun ayant ses propres règles et procédures.

Dans le souci de préserver la sécurité juridique et de mettre en place des conditions de concurrence équitables, la nouvelle directive vise i) à simplifier les procédures décisionnelles relatives à l'adoption des normes techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et ii) à uniformiser les normes techniques prévues aussi bien par l'UE que par la CCNR.

Il s'agit également de réduire les charges administratives et les retards liés à l'actualisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, et d'encourager une utilisation sûre des nouvelles technologies et des technologies innovantes.

Obtention d'un certificat de navigation : aux termes de la nouvelle directive, les bateaux de navigation qui souhaitent obtenir un certificat de l'Union et naviguer dans les voies navigables de l'UE devront se conformer aux normes techniques élaborées par le Comité européen pour l'élaboration de normes dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Le CESNI a été mis en place sous les auspices de la CCNR en juin 2015.

Le CESNI a adopté sa première norme technique pour les bateaux de navigation intérieure en novembre 2015, norme qui sera incorporée dans le droit de l'UE par la directive révisée.

La référence faite dans la nouvelle directive au standard européen applicable établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure (dénommé «standard ES-TRIN») devra être tenue à jour. La législation de l'UE renverra aux versions ultérieures de la norme technique du CESNI au moyen d'actes délégués.

Réexamen : au plus tard le 7 octobre 2021, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle évalue l'efficacité des mesures instaurées par la directive, notamment au niveau de l'harmonisation des prescriptions techniques et de l'élaboration de standards techniques destinés à la navigation intérieure.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 06.10.2016.

TRANPOSITION : au plus tard le 7.10.2018.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués en ce qui concerne notamment les changements à apporter dans la classification d'une voie d'eau et 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.

Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de cinq ans (pouvant être tacitement prorogée) à compter du 6 octobre 2016. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.