

Bruxelles, le 28 mai 2015
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2013/0302 (COD)

9008/1/15
REV 1

TRANS 167
MAR 65
CODEC 738

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	8979/15 TRANS 166 MAR 64 CODEC 734
N° doc. Cion:	13717/13 TRANS 475 MAR 133 CODEC 2035
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/EC et abrogeant la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil - Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 10 septembre 2013, la Commission a transmis la proposition citée en objet au Parlement européen et au Conseil.
 - Le principal objectif de la proposition est de réorganiser le contenu 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.
 - Cette réorganisation permettrait d'améliorer la coordination et l'harmonisation entre les dispositions techniques et de procédure et les dispositions appliquées sous l'égide de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

- Estimant que la réorganisation n'aurait pas d'effet sur les dispositions techniques applicables, la Commission n'a pas présenté d'analyse d'impact concernant cette proposition.
- 2. La commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a nommé M^{me} Corien Wortmann-Kool (PPE, NL) comme rapporteur pendant la 7^e législature. Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture le 15 avril 2014. Pour la 8^e législature, M. Ivo Belet (PPE, BE) a repris les fonctions de rapporteur.
- 3. Le 21 janvier 2014, le Comité économique et social européen a adopté son avis concernant le paquet NAIADES II dans lequel figure cette proposition. Le Comité des régions a adopté son avis sur le paquet NAIADES II lors de sa session plénière des 30 et 31 janvier 2014.
- 4. La Chambre des représentants de Belgique a présenté un avis motivé sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité en ce qui concerne la proposition, cet avis étant favorable pour les deux principes.

II. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

- 5. La présidence lettonne a commencé à examiner la proposition en janvier 2015 dans le cadre du groupe "Transports maritimes". Elle a procédé à une analyse détaillée du texte, qui a abouti à un certain nombre de modifications. Celles-ci ont suivi la logique de la proposition de la Commission qui était de réorganiser de façon claire le mécanisme de prise de décision en le séparant des dispositions techniques et de procédure. Afin d'accroître encore la clarté, la présentation du projet de directive a été revue: le texte s'articule maintenant autour de chapitres thématiques et les articles ont été renommés, scindés et regroupés en fonction du sujet couvert. **Le Comité des représentants permanents a examiné le compromis de la présidence le 27 mai 2015 et décidé de le présenter au Conseil TTE du 11 juin 2015.**
- 6. Les travaux des instances préparatoires ont été intégrés dans le texte présenté en annexe.

III. QUESTIONS EN SUSPENS

7. La CCNR organisera une réunion plénière le 3 juin 2015. Il est essentiel que la création d'un comité technique dénommé CESNI, ouvert aux experts de tous les États membres de l'UE, soit approuvée. C'est une condition fondamentale pour l'adoption de l'orientation générale.
8. Les instances préparatoires ont examiné toutes les questions en suspens et sont parvenues à trouver un large compromis sur chaque point.
9. **La délégation DE propose que le Contrôleur européen de la protection des données (CEPD) soit consulté sur ce projet de directive.** La délégation IT maintient sa réserve sur les destinataires de la directive (considérant 23 et article 30, notes 11 et 20 de bas de page). **La délégation UK, appuyée par les délégations CZ et SK, demande que la COM formule une déclaration sur l'application de l'article 218 du TFUE dans le cadre du CESNI et de la CCNR. La COM maintient une réserve générale dans l'attente du résultat de la procédure législative.**

IV. AUTRES QUESTIONS

10. Comme la directive précédente, le projet de directive n'est 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. L'approche adoptée pour définir les destinataires a été revue afin qu'il soit impossible de modifier le champ d'application de la directive par un acte délégué.
11. Le groupe "Transports maritimes" a constaté qu'il y avait une légère incohérence juridique avec la directive 2009/100/CE. Il en a conclu par conséquent qu'il conviendrait de modifier cette directive pour éviter le chevauchement des champs d'application.

12. Les annexes ont été réorganisées afin qu'il puisse être fait référence aux normes du CESNI.
Un tableau de correspondance a été établi en vue de faciliter la transition de la directive existante vers celle-ci.

V. CONCLUSION

Le Conseil est invité à arrêter une orientation générale sur la proposition dont le texte figure à l'annexe du présent document.

2013/0302 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du...

**établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure,
modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire³,

¹ JO C 177 du 11.6.2014, p. 58.

² JO C 126 du 26.4.2014, p. 48.

³

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil⁴ 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.
- (2) Les prescriptions techniques applicables aux bateaux navigant sur le Rhin sont établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).
- (3) Les prescriptions techniques figurant dans les annexes de la directive 2006/87/CE comprennent, pour l'essentiel, les dispositions prévues dans le cadre du règlement de visite des bateaux du Rhin, dans la version approuvée en 2004 par la 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 régulièrement et sont reconnues comme reflétant l'état actuel de la technique.
- (4) Compte tenu de l'existence de cadres juridiques et de calendriers différents concernant les procédures de prise de décision, il est difficile de préserver l'équivalence entre les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure délivrés en application de la directive 2006/87/CE et les certificats délivrés en application de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin. La sécurité juridique n'est donc pas garantie, ce qui risque de compromettre la sécurité de la navigation⁵.
- (5) 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 des voies d'eau intérieures de l'Union et de les actualiser régulièrement.

⁴ Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil (JO L 389 du 30.12.2006, p. 1).

⁵ Amendement 1 du PE.

- (6) Étant donné que la CCNR a acquis des compétences importantes en matière d'élaboration et d'actualisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, il y a lieu de mettre pleinement à profit ces compétences pour la navigation intérieure dans l'Union. Un comité européen chargé de l'élaboration de normes dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), établi sous l'autorité de la CCNR et ouvert aux experts de tous les États membres de l'Union, élabore des normes techniques dans le domaine de la navigation intérieure auxquelles l'Union devrait faire référence⁶.
- (9) Les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, qui attestent que les bâtiments sont pleinement conformes aux prescriptions techniques, devraient être valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.
- (10) Les conditions de délivrance par les États membres de certificats de l'Union supplémentaires pour la navigation sur les voies d'eau des zones 1 et 2 (estuariers), ainsi que de la zone 4, devraient être davantage harmonisées.
- (11) Dans l'intérêt de la sécurité, les normes devraient être harmonisées à un niveau élevé et de manière à ne pas abaisser les normes de sécurité sur les voies d'eau intérieures de l'Union. Toutefois, les États membres devraient être autorisés à établir, après consultation de la Commission, des dispositions spécifiques concernant des prescriptions techniques complémentaires ou un allègement de ces prescriptions pour certaines zones, à la condition que ces mesures soient limitées aux sujets spécifiques énumérés aux annexes III et IV.
- (12) Tout en maintenant un niveau de sécurité suffisant, les États membres devraient avoir la possibilité de déroger à la présente directive dans certains cas concernant des voies navigables non reliées aux voies d'eau intérieures d'autres États membres ou concernant certains bâtiments qui naviguent exclusivement sur une voie d'eau nationale. **Lorsque de telles dérogations couvrent l'ensemble des bâtiments naviguant dans un État membre, il serait disproportionné et inutile d'obliger cet État membre à transposer toutes les obligations énoncées dans la présente directive. Les États membres ne peuvent délivrer de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, à moins que les obligations qui incombent à chacun d'eux en vertu de la présente directive n'aient été transposées.**

⁶ Fondé sur l'amendement 2 du PE.

- (13) **Les dérogations à la présente directive et la reconnaissance d'équivalences pour un bâtiment déterminé devraient être possibles, afin de permettre d'autres approches, de promouvoir l'innovation ou d'éviter des coûts excessifs, pour autant qu'en fonction des circonstances un niveau de sécurité suffisant ou équivalent soit garanti. Afin que des conditions uniformes soient appliquées, il convient de conférer à la Commission des pouvoirs d'exécution en ce qui concerne cette question. La Commission devrait avoir la possibilité de faire référence aux recommandations formulées par le CESNI au sujet des dérogations et des équivalences.**
- (13 bis) Pour des raisons d'efficacité administrative, technique et économique, les États membres ont la possibilité de désigner des autorités compétentes chargées de garantir la conformité avec la présente directive et sa bonne application conformément à leurs pratiques nationales.
- (15) Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure devrait être délivré à un bâtiment à l'issue d'une visite technique effectuée avant la mise en service du bâtiment. Cette visite technique devrait avoir pour but de vérifier que le bâtiment est conforme aux prescriptions techniques définies dans la présente directive. Les autorités compétentes des États membres devraient être autorisées à tout moment à contrôler la conformité du bâtiment et la présence à bord d'un certificat valide pour bateaux de navigation intérieure.
- (16) Il convient de déterminer, dans certains délais et selon la catégorie de bâtiments concernée, la durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure dans chaque cas particulier.
- (17) Il est nécessaire d'établir, dans certaines limites, des dispositions détaillées concernant le remplacement, le renouvellement et la prolongation de la validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, ainsi que la délivrance de nouveaux certificats, afin de maintenir un niveau élevé de sécurité de la navigation intérieure.

- (17 bis) Afin que la présente directive soit appliquée de manière efficace, il convient d'introduire dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure les informations relatives aux bâtiments fluviaux à l'intention des autorités compétentes. La base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure devrait donner notamment la possibilité de vérifier l'historique de toute demande de certificat en cours et des informations sur tous les certificats valides déjà délivrés pour le bâtiment en question. La Commission devrait mettre à jour et adapter la base de données européennes sur les bateaux de navigation afin qu'elle puisse être véritablement utile aux fins de l'application de la présente directive.
- (18) Il est nécessaire que les mesures prévues par la directive 2009/100/CE du Parlement européen et du Conseil⁷ demeurent applicables aux bateaux non visés par la présente directive.
- (18 bis) Il convient d'adapter le champ d'application de la directive 2009/100/CE pour confirmer qu'il est complémentaire de celui de la présente directive et tenir compte de l'évolution de la situation concernant les accords internationaux. La directive 2009/100/CE devrait être modifiée afin d'apporter une plus grande clarté à la législation de l'Union.
- (19) Il convient d'appliquer un régime transitoire dans le cas de bâtiments en service qui ne sont pas encore munis d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure au moment de la première visite technique effectuée en vertu des prescriptions techniques révisées établies par la présente directive.
- (21) Afin de garantir un niveau élevé de sécurité et d'efficacité de la navigation intérieure et de préserver l'équivalence des certificats pour bateaux de navigation intérieure, les prescriptions techniques énoncées dans les annexes de la présente directive devraient être tenues à jour pour prendre en compte le progrès scientifique et technique et les normes techniques applicables à la navigation intérieure.
- (21 bis bis) **Le CESNI a été mis en place afin de faciliter l'harmonisation des normes techniques appliquées dans le secteur de la navigation intérieure dans toute l'Europe. Ces normes devraient être appliquées automatiquement dans leur version actualisée. Toutefois, dans des circonstances exceptionnelles afin d'assurer la sauvegarde des intérêts de l'Union, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe technique de la présente directive.**

⁷ Directive 2009/100/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de la navigation intérieure (JO L 259 du 2.10.2009, p. 8).

- (21 bis ter) Il importe particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et effectue les consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil⁸.
- (22) Afin de permettre d'autres approches, 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 convient de conférer à la Commission des pouvoirs d'exécution en ce qui concerne l'autorisation de certaines dérogations aux prescriptions techniques pour un bâtiment donné, pour reconnaître des sociétés de classification et pour approuver des prescriptions techniques complémentaires ou un allègement de ces prescriptions pour les bateaux naviguant dans 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 Conseil⁹.
- (22 bis) Afin de garantir l'existence d'un cadre approprié de coordination et de coopération avec les organisations internationales compétentes en matière de navigation intérieure, en particulier la CCNR, et l'élaboration de normes techniques uniformes applicables à la navigation intérieure auxquelles l'Union et les organisations internationales pourraient faire référence, il convient que la présente directive fasse l'objet d'un réexamen, plus particulièrement en ce qui concerne l'efficacité des mesures qu'elle instaure, ainsi que les mécanismes de coopération avec les organisations internationales compétentes en matière de navigation intérieure, de manière à parvenir à un ensemble unique et uniforme de normes techniques¹⁰.

⁸ Fondé sur l'amendement 4 du PE.

⁹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

¹⁰ Amendement 6 du PE.

- (22 ter) Au Danemark, en Estonie, en Irlande, en Grèce, en Espagne, à Chypre, en Lettonie, à Malte, au Portugal, en Slovénie et en Finlande, il n'existe pas de voies d'eau intérieures ou la navigation intérieure est peu utilisée. Il serait, par conséquent, disproportionné et inutile d'obliger ces États membres à transposer et à mettre en œuvre la présente directive.¹¹
- (23) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'établissement des prescriptions techniques nécessaires pour assurer la sécurité des bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut l'être mieux, en raison de ses dimensions et de ses effets, au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (26) Il y a donc lieu d'abroger la directive 2006/87/CE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

¹¹ La délégation IT maintient une réserve sur ce considérant.

CHAPITRE 1

CHAMP D'APPLICATION, DÉFINITIONS ET ZONES DE VOIES D'EAU

Article premier

Objet

La présente directive établit:

- a) les prescriptions techniques nécessaires pour assurer la sécurité des bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures visées à l'article 2 *bis*; et
- b) la classification de ces voies d'eau intérieures.

Article premier bis

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux bâtiments suivants:
 - a) aux bateaux d'une longueur (L) égale ou supérieure à 20 mètres;
 - b) aux bateaux dont le produit longueur (L) × largeur (B) × tirant d'eau (T) est égal ou supérieur à 100 mètres cubes;
 - c bis) aux remorqueurs et pousseurs destinés à remorquer ou pousser les bâtiments définis à l'article 2 ou des engins flottants ou à mener à couple de tels bâtiments ou engins flottants;
 - d bis) aux bateaux à passagers;
 - e bis) aux engins flottants.

2. La présente directive ne s'applique pas:

- a) aux bacs;
- b) aux bateaux militaires;
- c) aux navires de mer, y compris les remorqueurs et pousseurs de mer, qui:
 - i) circulent ou stationnent sur les eaux fluvio-maritimes; ou
 - ii) circulent temporairement sur les voies d'eau intérieures,

pour autant qu'ils soient munis au moins:

- d'un certificat qui atteste la conformité avec la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), ou à une convention équivalente, d'un certificat qui atteste la conformité avec la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ou à une convention équivalente, et d'un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP) qui atteste la conformité avec la convention internationale de 1973/78 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), ou
- dans le cas des navires de mer non couverts par la Convention SOLAS de 1974 ni par la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ni par la Convention MARPOL 73/78, des certificats appropriés et des marques de franc-bord exigés par la législation de l'État dont ils battent pavillon; ou
- dans le cas de bateaux à passagers non couverts par l'ensemble des conventions visées au premier tiret, d'un certificat sur les règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, délivré conformément à la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil¹²; ou

¹² Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

- dans le cas de bateaux de plaisance non couverts par l'ensemble des conventions visées au premier tiret, d'un certificat du pays dont ils battent pavillon attestant un niveau de sécurité suffisant.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) "bâtiment", un bateau ou un engin flottant;
- b) "bateau": un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- b bis) "bateau de navigation intérieure": un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies d'eau intérieures;
- c) "remorqueur": un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
- d) "pousseur": un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;
- e) "bateau à passagers": un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers;
- f) "engin flottant": une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes, élévateurs;
- g) "bateau de plaisance": un bateau autre qu'un bateau à passagers, destiné au sport ou à la plaisance;
- g bis) "bateau rapide": un bâtiment motorisé pouvant atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau;
- h) "déplacement d'eau": le volume immergé du bateau en mètres cubes;

- i) "longueur" ("L"): la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris;
- j) "largeur" ("B"): la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense, etc., non compris);
- k) "tirant d'eau" ("T"): la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau;
- k bis) "voies d'eau intérieures reliées entre elles": les voies d'eau d'un État membre reliées aux voies d'eau intérieures d'un autre État membre par des voies d'eau intérieures sur lesquelles peuvent naviguer en vertu de la législation nationale ou internationale des bâtiments relevant du champ d'application de la présente directive.

Article 2 bis

Classification des voies d'eau intérieures

1. Aux fins de la présente directive, les voies d'eau intérieures de l'Union européenne sont classées comme suit:
 - a) Zones 1, 2, 3 et 4:
 - i) Zones 1 et 2: les voies d'eau figurant sur la liste du chapitre 1 de l'annexe I;
 - ii) Zone 3: les voies d'eau figurant sur la liste du chapitre 2 de l'annexe I;
 - iii) Zone 4: toutes les autres voies d'eau intérieures sur lesquelles peuvent naviguer en vertu de la législation nationale des bâtiments relevant du champ d'application de la présente directive.
 - b) Zone R: les voies d'eau visées au point a) pour lesquelles un certificat doit être délivré conformément à l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin tel que cet article est libellé à la date du...*

* JO: veuillez insérer la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

2. Uniquement à la demande d'un État membre, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 24 *bis* pour modifier l'annexe I, de manière à apporter des changements dans la classification d'une voie d'eau, y compris l'ajout et la suppression de voies d'eau, sur le territoire dudit État membre.

CHAPITRE 2

CERTIFICATS DE NAVIGATION

Article 2 ter

Conformité avec les prescriptions techniques et de sécurité

1. Les États membres veillent à ce que les bâtiments visés à l'article 1^{er} *bis*, paragraphe 1, circulant sur les voies d'eau intérieures de l'Union visées à l'article 2 *bis* soient construits et entretenus conformément aux prescriptions énoncées dans la présente directive.
2. La conformité avec le paragraphe 1 est attestée par un certificat conformément à la présente directive.

Article 3 bis

Certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure

1. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est délivré par les autorités compétentes des États membres conformément à la présente directive. Lors de la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, les États membres vérifient qu'un certificat valide visé à l'article 4 *bis* n'a pas déjà été délivré pour le bâtiment en question.
- 1 bis. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est établi suivant le modèle conformément à l'annexe II.
2. Chaque État membre dresse la liste de ses autorités compétentes pour délivrer le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et la communique à la Commission, y compris toute modification apportée à la liste. La Commission tient à jour une liste des autorités compétentes sur un site web approprié.
- 3 bis. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est délivré à un bâtiment à l'issue d'une visite technique effectuée avant la mise en service du bâtiment et visant à vérifier qu'il est conforme aux prescriptions techniques définies aux annexes II et V *bis*.

- 4 bis. Le cas échéant, la conformité du bâtiment aux prescriptions complémentaires visées à l'article 17 *bis*, paragraphes 1 et 2, est vérifiée soit à l'occasion des visites techniques prévues au paragraphe 3 *bis* et à l'article 22 *ter*, soit au cours d'une visite technique effectuée à la demande du propriétaire du bâtiment.
- 4 ter. La procédure pour l'introduction d'une demande de visite et la fixation du lieu et du moment de la visite relèvent des autorités compétentes qui délivrent le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure. L'autorité compétente détermine les documents qui doivent lui être soumis. La procédure se déroule de manière à ce que la visite puisse avoir lieu dans un délai raisonnable après l'introduction de la demande.
- 5 bis. Les autorités compétentes des États membres délivrent un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure à un bâtiment non soumis à la présente directive, à la demande du propriétaire du bâtiment ou de son représentant, si le bâtiment est conforme aux prescriptions de la présente directive.

Article 4 bis

Obligation d'être muni d'un certificat

Les bâtiments qui naviguent sur les voies d'eau intérieures de l'Union visées à l'article 2 *bis* sont munis de l'exemplaire original:

- a) s'ils naviguent sur une voie d'eau de la zone R:
- soit d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin;
 - soit d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure qui atteste, le cas échéant en vertu des dispositions transitoires de l'annexe II pour les bâtiments naviguant sur le Rhin (Zone R), leur conformité totale avec les prescriptions techniques des annexes II et V *bis*, dont l'équivalence avec les prescriptions techniques fixées en application de la convention révisée pour la navigation du Rhin a été établie conformément aux règles et procédures applicables;

- b) s'ils naviguent sur les autres voies d'eau, d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin, y compris, le cas échéant, tout certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure conformément à l'article 5 *bis*.

Article 5 bis

Certificats de l'Union supplémentaires pour bateaux de navigation intérieure

2. Les bâtiments munis d'un certificat valide de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin sont pourvus d'un certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure conformément à l'article 17 *bis*.
3. Le certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure est établi suivant le modèle conformément à l'annexe II et délivré par les autorités compétentes dans les conditions prévues pour les voies d'eau concernées.

Article 5 bis

Certificats de l'Union provisoires pour bateaux de navigation intérieure

1. Les autorités compétentes des États membres peuvent délivrer un certificat de l'Union provisoire pour bateaux de navigation intérieure:
- a) aux bâtiments devant se rendre en un lieu donné avec l'approbation des autorités compétentes en vue de l'obtention d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure;
- b) aux bâtiments dont le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure a été perdu, abîmé ou retiré temporairement dans un des cas visés à l'article 9 *bis*, à l'article 11 *bis* ou aux annexes II et V *bis* de la présente directive;
- c) aux bâtiments dont le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est en cours d'établissement à l'issue d'une visite;

- d) à des bâtiments dans les cas où toutes les conditions pour obtenir un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure conformément aux annexes II et V *bis* ne sont pas remplies;
 - e) aux bâtiments ayant subi des dommages tels que leur état n'est plus conforme au certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure;
 - f) aux établissements flottants ou matériels flottants, lorsque, conformément aux prescriptions de police de la navigation des États membres, les autorités compétentes pour des transports spéciaux subordonnent l'autorisation pour effectuer un transport spécial à l'obtention d'un tel certificat;
 - g) aux bâtiments qui, selon les articles 19 *bis* et 19 *ter* de la présente directive, s'écartent des dispositions des annexes II et V *bis*, dans l'attente de l'adoption des actes d'exécution pertinents.
2. Le certificat de l'Union provisoire pour bateaux de navigation intérieure est établi selon le modèle conformément à l'annexe II, lorsque l'aptitude à naviguer du bâtiment, de l'établissement flottant ou du matériel flottant paraît suffisamment assurée.
3. Le certificat de l'Union provisoire pour bateaux de navigation intérieure comporte les conditions jugées nécessaires par les autorités compétentes et est valable:
- a) dans les cas visés au paragraphe 1, points a) et d) à f), pour un seul voyage déterminé à accomplir dans un délai approprié qui ne dépasse pas un mois;
 - b) dans les cas visés au paragraphe 1, points b) et c), pour une durée appropriée;

- c) dans les cas visés au paragraphe 1, point g), pour une durée de six mois. Le certificat provisoire de l'Union pour bateaux de navigation intérieure peut être prorogé pour une période de six mois jusqu'à l'adoption de l'acte d'exécution.

Article 6 bis

Validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure

1. La durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure émis pour les bâtiments neufs est fixée par les autorités compétentes et est au maximum de:
- a) cinq ans pour les bateaux à passagers et les bateaux rapides;
 - b) dix ans pour tous les autres bâtiments.

La durée de validité est mentionnée dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

2. Pour les bâtiments qui étaient en service avant la visite technique, la durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est fixée par les autorités compétentes au cas par cas, en fonction des résultats de la visite. Toutefois, cette durée ne doit pas dépasser celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Article 7 bis

Prorogation exceptionnelle de la validité de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure

À titre exceptionnel, la validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure peut être prorogée sans visite technique pour six mois au plus, conformément aux annexes II et V *bis*, par l'autorité compétente qui l'a délivré ou renouvelé. Cette prorogation de la validité doit figurer sur ledit certificat.

Article 8 bis

Renouvellement de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure

1. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est renouvelé à l'expiration de sa période de validité, selon les conditions fixées à l'article 3 *bis*, à la suite d'une visite technique visant à vérifier si le bâtiment est conforme aux prescriptions techniques définies aux annexes II et V *bis*. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure peut être renouvelé par toute autorité compétente notifiée à la Commission conformément à l'article 3 bis, paragraphe 2.
2. Les dispositions transitoires prévues aux annexes II et V *bis* s'appliquent aux bâtiments visés dans ces chapitres et dans les conditions qui y sont précisées.

Article 9 bis

Remplacement de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure

Chaque État membre établit les conditions dans lesquelles un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure en cours de validité perdu ou abîmé peut être remplacé. Une déclaration de perte du certificat ou la remise du certificat abîmé sont demandées lors du remplacement du certificat. Il est indiqué sur le certificat de remplacement qu'il s'agit d'un duplicata.

Article 10 bis

Modifications importantes ou réparations importantes du bâtiment

En cas de modification importante ou réparation importante qui affecte la solidité structurelle du bâtiment, la navigation ou la manœuvrabilité ou des caractéristiques spéciales du bâtiment conformément aux annexes II et V *bis*, celui-ci doit être soumis, avant tout nouveau voyage, à la visite technique prévue à l'article 3 *bis*.

À la suite de cette visite, un nouveau certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure qui précise les caractéristiques techniques du bâtiment est délivré et l'ancien certificat est retiré ou le certificat existant est modifié en conséquence. Si le nouveau certificat est délivré dans un État membre autre que celui qui avait délivré ou renouvelé le certificat initial, l'autorité compétente qui avait délivré ou renouvelé le certificat en est informée dans un délai de trente jours à compter de la date de délivrance du nouveau certificat.

Article 11 bis

Refus de délivrance ou de renouvellement et retrait de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure

1. Toute décision de refus de délivrance ou de renouvellement d'un certificat de l'Union pour bateaux de la navigation intérieure est motivée. Le propriétaire du bâtiment est avisé de cette décision et informé des voies et des délais de recours dans l'État membre concerné.
2. Tout certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure en cours de validité peut être retiré par l'autorité compétente qui l'a délivré ou renouvelé, lorsque le bâtiment cesse d'être conforme aux prescriptions techniques indiquées dans son certificat.

Article 12 bis

Reconnaissance des certificats de navigation des bâtiments de pays tiers

En attendant l'entrée en vigueur d'accords de reconnaissance mutuelle des certificats de navigation entre l'Union et des pays tiers, les autorités compétentes d'un État membre peuvent reconnaître les certificats de navigation des bâtiments de pays tiers pour la navigation sur le territoire de cet État membre.

Article 12 ter

Registres des certificats

Les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes tiennent un registre, qui intègre les informations figurant dans le modèle conformément à l'annexe II, de tous les certificats qu'elles ont délivrés **ou renouvelés** conformément aux articles 3 *bis*, 5 *bis*, 5 *ter* et 8 *bis*.

CHAPITRE 3

IDENTIFICATION DU NAVIRE, VISITES ET PRESCRIPTIONS TECHNIQUES MODIFIÉES

Article 13 bis

Numéro européen unique d'identification des bateaux

- 1 bis.* Les États membres veillent à ce qu'il soit attribué à chaque bâtiment un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) conformément aux annexes II et V *bis*.
- 2 bis.* Chaque bâtiment ne possède qu'un seul ENI, qui lui demeure attaché durant toute son existence.
- 3 bis.* L'autorité compétente qui délivre un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure y fait figurer l'ENI.
- 4 bis.* Chaque État membre dresse la liste de ses autorités compétentes pour l'attribution des ENI et la communique à la Commission, y compris toute modification apportée à la liste. La Commission tient à jour une liste des autorités compétentes sur un site web approprié.

Article 13 ter

Base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure

1. Les États membres veillent à ce que, pour chaque bâtiment, les autorités compétentes introduisent sans retard, dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure tenue par la Commission, les informations suivantes:
- a) son ENI conformément aux annexes II et V *bis* de la présente directive;

- b) les données identifiant et décrivant le bâtiment conformément aux annexes II et V *bis* de la présente directive;
 - c) une copie de tous les certificats délivrés par les autorités compétentes conformément à la présente directive;
 - d) toute demande de certificat rejetée ou en cours conformément à la présente directive;
et
 - e) toute modification des données visées aux points a) à d).
2. Les autorités compétentes des autres États membres et des États signataires de la convention révisée pour la navigation du Rhin peuvent utiliser ces données, sous réserve des dispositions de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil¹³, aux seules fins de mettre en œuvre des mesures administratives visant à maintenir la sécurité et le bon ordre de la navigation et appliquer la présente directive.
3. L'autorité compétente d'un État membre peut transférer des données à caractère personnel vers un pays tiers ou une organisation internationale sous réserve du respect des exigences de la directive 95/46/CE, en particulier de ses articles 25 et 26, et uniquement au cas par cas. Les États membres s'assurent que le transfert est nécessaire aux fins visées au paragraphe 2. Les États membres veillent à ce que le pays tiers ou l'organisation internationale ne transfère pas les données vers un autre pays tiers ou une autre organisation internationale, sauf autorisation écrite expresse et sous réserve du respect des conditions fixées par l'autorité compétente de l'État membre.

¹³ Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

4. Le transfert de données à caractère personnel vers un pays tiers ou une organisation internationale par la Commission est subordonné au respect des exigences de l'article 9 du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil¹⁴ et s'effectue uniquement au cas par cas. La Commission s'assure que le transfert est nécessaire aux fins visées au paragraphe 2. La Commission veille à ce que le pays tiers ou l'organisation internationale ne transfère pas les données vers un autre pays tiers ou une autre organisation internationale, sauf autorisation écrite expresse et sous réserve du respect des conditions fixées par la Commission.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 24 *bis* en vue d'adopter des règles en matière d'exploitation, de maintenance et de développement de la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure.

Article 14 bis

Exécution de visites techniques

1. Les États membres s'assurent que les autorités compétentes visées au paragraphe 2 exécutent les visites initiales, périodiques, spéciales et volontaires visées dans la présente directive.
- 1 *bis*. Ces autorités compétentes peuvent s'abstenir de soumettre, en tout ou en partie, le bâtiment à la visite technique dans la mesure où il découle d'une attestation valable délivrée par une société de classification reconnue conformément à l'article 15 *bis*, que le bâtiment satisfait, en tout ou en partie, aux prescriptions techniques énoncées aux annexes II et V *bis*.

¹⁴ Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

2. Chaque État membre dresse la liste de ses autorités compétentes pour l'exécution de visites techniques et la communique à la Commission, y compris toute modification apportée à la liste. La Commission tient à jour une liste des autorités compétentes et des commissions de visite sur un site web approprié.
3. Chaque État membre satisfait aux exigences spécifiques relatives aux commissions de visite et aux demandes de visites prévues aux annexes II et V *bis*.

Article 15 bis

Agrément des sociétés de classification

1. La Commission adopte des actes d'exécution en vue d'accorder l'agrément aux sociétés de classification qui satisfont aux critères énumérés à l'annexe VII ou de retirer cet agrément, selon la procédure prévue aux paragraphes 2 et 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 25, paragraphe 2.
 2. Une demande d'agrément est présentée à la Commission par l'État membre dans lequel la société de classification a établi son siège social ou une filiale habilitée à délivrer les attestations établissant que les bâtiments satisfont aux prescriptions des annexes II et V *bis*, conformément à la présente directive. Cette demande doit être accompagnée de l'ensemble des informations et des documents nécessaires pour vérifier le respect des critères d'agrément.
 3. Tout État membre qui estime qu'une société de classification ne remplit plus les critères énoncés à l'annexe VII peut soumettre à la Commission une demande de retrait d'agrément. Celle-ci doit être accompagnée de documents probants.
- 3 *bis*. Les sociétés de classification qui, à la date du ...^{*}, avaient reçu un agrément conformément à la directive 2006/87/CE conservent cet agrément.

^{*} JO: veuillez insérer la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

5. La Commission publie pour la première fois pour le ...^{*}, sur un site web approprié, une liste des sociétés de classification agréées conformément au présent article et tient cette liste à jour. Les États membres communiquent à la Commission les éventuels changements de nom ou d'adresse des sociétés de classifications pour lesquelles ils ont présenté une demande d'agrément¹⁵.

Article 16

Contrôle de conformité

1. Les États membres s'assurent que leurs autorités compétentes puissent contrôler à tout moment la présence à bord d'un certificat valide conformément à l'article 4 *bis* ainsi que la conformité du bâtiment aux exigences sur lesquelles est fondée la délivrance de ce certificat.

En cas de non-conformité, les autorités compétentes prennent les mesures appropriées, conformément aux paragraphes 1 *bis* à 5. Elles demandent également que le propriétaire ou son représentant prenne toutes les mesures nécessaires pour remédier à cette situation dans le délai qu'elles ont fixé.

L'autorité compétente qui a délivré le certificat présent à bord est informée de cette non-conformité dans un délai de sept jours à compter du contrôle.

- 1 *bis*. En cas d'absence à bord d'un certificat valide, la navigation du bâtiment peut être interrompue.
- 1 *ter*. Si, lors du contrôle, les autorités compétentes constatent que le bâtiment constitue un danger manifeste pour les personnes à bord, l'environnement ou la sécurité de la navigation, elles peuvent en interrompre la navigation jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises pour remédier à la situation.

* JO: prière d'insérer la date correspondant à un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

¹⁵ Amendement 8 du PE.

Elles peuvent également prescrire des mesures proportionnées qui permettront au bâtiment de naviguer sans danger, le cas échéant après avoir terminé son transport, jusqu'au lieu où il fera l'objet soit d'une visite soit d'une réparation.

4. Tout État membre qui a interrompu la navigation d'un bâtiment, ou qui a averti le propriétaire de son intention de le faire s'il n'est pas remédié aux déficiences constatées, informe, dans un délai de sept jours, l'autorité compétente de l'État membre ayant délivré ou renouvelé en dernier lieu le certificat de la décision qu'il a prise ou qu'il envisage de prendre.
5. Toute décision d'interruption de la navigation prise dans le cadre de la mise en œuvre de la présente directive est motivée de façon précise. Elle est notifiée sans délai à l'intéressé avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

Article 17 bis

Possibilité d'adopter des prescriptions techniques modifiées pour certaines zones

1. Les États membres peuvent, le cas échéant, sous réserve des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, adopter des prescriptions techniques complémentaires à celles énoncées aux annexes II et V *bis* pour les bateaux naviguant sur les voies d'eau des zones 1 et 2 situées sur leur territoire. Ces prescriptions complémentaires ne peuvent concerner que les éléments énumérés à l'annexe III.
2. Pour les bateaux destinés au transport de passagers naviguant sur les voies d'eau **intérieures** de la zone 3 **non reliées entre elles**, chaque État membre peut conserver des prescriptions techniques complémentaires à celles des annexes II et V *bis*. Ces prescriptions complémentaires ne peuvent concerner que les éléments énumérés à l'annexe III.

5. Lorsque l'application des dispositions transitoires énoncées aux annexes II et V *bis* aurait pour effet d'abaisser des normes nationales de sécurité existantes, un État membre peut omettre d'appliquer lesdites dispositions transitoires à l'égard des bateaux à passagers circulant sur ses voies d'eau intérieures non reliées entre elles. Dans ces conditions, l'État membre concerné peut exiger que ces bateaux à passagers circulant sur ses voies d'eau intérieures non reliées à d'autres se conforment pleinement aux prescriptions techniques énoncées aux annexes II et V *bis* à partir du 30 décembre 2008.
7. Les États membres peuvent autoriser une application partielle des prescriptions techniques ou définir des prescriptions techniques moins strictes que celles énoncées aux annexes II et V *bis* pour les bâtiments qui naviguent exclusivement sur les voies d'eau des zones 3 et 4 situées sur leur territoire. L'application partielle ou moins stricte des prescriptions techniques ne peut concerner que les éléments énumérés à l'annexe IV.
- 8 *bis*. Lorsqu'un État membre applique les paragraphes 1, 2, 5 ou 7, il en informe la Commission au moins six mois avant la date d'application envisagée. La Commission informe les autres États membres en conséquence.
- Dans le cas des paragraphes 1 et 2, la Commission approuve les prescriptions techniques complémentaires au moyen d'actes d'exécution adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 25, paragraphe 2.
- 9 *bis*. La conformité aux prescriptions techniques modifiées en vertu des paragraphes 1, 2, 5 et 7 est indiquée dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou dans le certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure.

Article 18 bis

Dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments

1. Tout en maintenant un niveau de sécurité suffisant, les États membres peuvent autoriser des dérogations à l'application de tout ou partie de la présente directive en ce qui concerne:
 - a) les bâtiments qui naviguent sur des voies d'eau **intérieures non reliées entre elles**;
 - b) les bâtiments d'un port en lourd ne dépassant pas 350 tonnes ou les bâtiments non destinés au transport de marchandises et dont le déplacement d'eau n'atteint pas 100 mètres cubes, dont la quille a été posée avant le 1^{er} janvier 1950 et qui naviguent exclusivement sur leur territoire.
2. Sans préjudice des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, les États membres peuvent autoriser, en ce qui concerne la navigation sur leur territoire, des dérogations à la présente directive pour les bâtiments effectuant des trajets limités dans une zone géographique réduite ou dans des zones portuaires. Lesdites dérogations ainsi que les trajets ou la zone pour lesquels elles sont valables doivent être mentionnés dans le certificat du bâtiment.
3. Les États membres communiquent à la Commission les dérogations qu'ils ont autorisées conformément aux paragraphes 1 et 2. La Commission informe les autres États membres en conséquence.

Article 19 bis

Utilisation des nouvelles technologies et dérogations applicables à des bâtiments déterminés

1. Afin d'encourager l'innovation et l'utilisation des nouvelles technologies dans le domaine de la navigation intérieure, la Commission **est habilitée à adopter des actes d'exécution** autorisant des dérogations ou reconnaissant l'équivalence des dispositions techniques pour un bâtiment déterminé à l'égard de:
 - a) la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure reconnaissant l'utilisation ou la présence à bord d'autres matériaux, installations ou équipements, ou l'adoption d'autres agencements ou d'autres mesures constructives que ceux figurant aux annexes II et V *bis*, pour autant qu'un niveau de sécurité équivalent soit garanti;
 - b) la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure à titre d'essai et pour une période limitée, comportant des dispositions techniques nouvelles qui dérogent aux prescriptions des annexes II et V *bis*, pour autant qu'un niveau de sécurité suffisant soit garanti.

Ces actes d'exécution devraient être adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 25, paragraphe 2.

- 5 *bis*. Les équivalences et dérogations visées au paragraphe 1 sont mentionnées dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure par les autorités compétentes d'un État membre.

Article 19 ter

Difficultés

1. La Commission **est habilitée à adopter des actes d'exécution** autorisant des dérogations aux dispositions transitoires concernant les prescriptions techniques énoncées aux annexes II et V *bis*, après expiration des dispositions transitoires, lorsque ces prescriptions sont techniquement difficiles à appliquer ou que leur application est susceptible d'entraîner des coûts disproportionnés.

Ces actes d'exécution devraient être adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 25, paragraphe 2.

3. Les dérogations visées au paragraphe 1 sont mentionnées dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure par les autorités compétentes d'un État membre.

Article 20 ter

Registre des appareils possédant un agrément de type

La Commission publie sur un site web approprié un registre des appareils possédant un agrément de type conformément aux annexes II et V *bis*.

CHAPITRE 4

DISPOSITIONS FINALES

Article 22 bis

Dispositions transitoires concernant l'utilisation de documents

Les documents entrant dans le champ d'application de la présente directive et délivrés par les autorités compétentes des États membres au titre de la directive 2006/87/CE avant le ... * restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

Article 22 ter

Bâtiments exclus du champ d'application de la directive 82/714/CEE

1. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est délivré aux bâtiments exclus du champ d'application de la directive 82/714/CEE¹⁶, mais visés par la présente directive conformément à l'article 1^{er} *bis*, paragraphe 1, à la suite d'une visite technique effectuée afin de vérifier que le bâtiment satisfait aux prescriptions techniques énoncées aux annexes II et V *bis*. Cette visite technique est effectuée à l'expiration du certificat en cours de validité du bâtiment, mais en tout état de cause le 30 décembre 2018 au plus tard.
2. Tout non-respect des prescriptions techniques énoncées aux annexes II et V *bis* est indiqué dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure. Lorsque les autorités compétentes estiment que ces manquements ne représentent pas un danger manifeste, les bâtiments visés au paragraphe 1 peuvent continuer de naviguer jusqu'au remplacement ou à la modification des éléments ou parties du bâtiment certifiés non conformes auxdites prescriptions, après quoi ces éléments ou parties doivent satisfaire aux prescriptions techniques énoncées aux annexes II et V *bis*.

* JO: prière d'insérer la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

¹⁶ Directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (JO L 301 du 28.10.1982, p. 1).

- 2 *bis*. Le remplacement de pièces existantes par des pièces identiques ou par des pièces de technologie et de conception équivalentes lors de réparations et d'entretiens de routine n'est pas considéré comme un remplacement ou une modification au sens du paragraphe 2.
3. L'existence d'un danger manifeste au sens du paragraphe 2 est présumée, notamment lorsque les prescriptions concernant la solidité structurelle du bâtiment, la navigation ou la manœuvrabilité ou des caractéristiques spéciales du bâtiment conformément aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V *bis* ne sont pas respectées. Les dérogations autorisées aux prescriptions techniques énoncées aux annexes II et V *bis* ne sont pas à considérer comme des manquements représentant un danger manifeste.

Article 22 quater

**Dispositions transitoires concernant les prescriptions de caractère temporaire
conformément à la directive 2006/87/CE**

Les prescriptions de caractère temporaire adoptées conformément à l'article 1.06 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

Article 23 bis

Adaptation des annexes

1. **Lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée et en l'absence de normes internationales pertinentes et actualisées pour garantir la sécurité de la navigation ou lorsque des modifications du processus de prise de décision au sein du CESNI porteraient atteinte aux intérêts de l'Union, la Commission est habilitée à adapter, au moyen d'actes délégués adoptés en conformité avec l'article 24 *bis*, l'annexe II pour prévoir les prescriptions techniques appropriées.**
- 1 bis bis. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 24 *bis* en ce qui concerne l'adaptation des annexes III et IV au progrès scientifique et technique.**

1 bis ter. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 24 bis en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe V bis en vue d'actualiser et de rationaliser les dispositions administratives.

1 bis quater. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 24 bis en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe VII en vue de modifier le critère applicable à la reconnaissance des sociétés de classification pour garantir la sécurité de la navigation.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 24 bis afin de mettre à jour les références faites dans la présente directive à certaines dispositions des annexes II et V bis pour tenir compte des modifications apportées à celles-ci.

Article 24 bis

Délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 2 bis, 13 ter et 23 bis est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du *. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée aux articles 2 bis, 13 ter et 23 bis peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

* JO: insérer la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

4. Lorsqu'elle adopte des actes délégués, la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, notamment des experts des États membres.¹⁷ Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu des articles 2 *bis*, 13 *ter* et 23 *bis* n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 25

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 7 de la directive 91/672/CEE du Conseil¹⁸ (ci-après dénommé le "comité"). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, son président peut décider de clore la procédure sans résultat dans le délai pour émettre un avis.

¹⁷ Cion a émis une réserve d'examen sur cette phrase.

¹⁸ Directive 91/672/CE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure (JO L 373 du 31.12.1991, p. 29).

Article 25 bis

Réexamen

Au plus tard le ...^{*}, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle évalue l'efficacité des mesures instaurées en vertu de la présente directive, notamment au niveau de l'harmonisation des prescriptions techniques et de l'élaboration de normes techniques destinées à la navigation intérieure. Le rapport rend également compte de l'évaluation des mécanismes de coopération avec les organisations internationales compétentes dans le domaine de la navigation intérieure. Il est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à rationaliser davantage la coopération et la coordination aux fins de l'élaboration de normes auxquelles il peut être fait référence dans les actes législatifs de l'Union. La Commission soumet un tel rapport après chaque développement majeur intervenant dans le secteur de la navigation intérieure¹⁹.

Article 26

Sanctions

Les États membres déterminent le régime de sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et prennent les mesures nécessaires pour garantir leur application. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

^{*} JO: prière d'insérer la date correspondant à cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

¹⁹ Fondé sur l'amendement 13 du PE.

Article 26 bis

Modification de la directive 2009/100/CE

L'article 1^{er} de la directive 2009/100/CE est remplacé par le texte suivant:

"Article premier

La présente directive s'applique aux bateaux affectés aux transports de marchandises sur les voies d'eau intérieures d'un port en lourd de vingt tonnes ou plus:

- a) d'une longueur de moins de 20 mètres; et
- b) dont le produit longueur (L) × largeur (B) × tirant d'eau (T) est de moins de 100 mètres cubes.

La présente directive ne porte pas atteinte au règlement de visite des bateaux du Rhin ni à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)."

Article 27

Transposition

1. **Sans préjudice de l'article 30**, les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive]. Ces dispositions s'appliquent à compter de cette date. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

3 bis. L'État membre qui, en vertu des dérogations autorisées conformément à l'article 18 *bis*, paragraphes 1 et 2, n'a pas de bâtiments naviguant sur ses voies d'eau soumis aux dispositions de la présente directive, n'est pas tenu de transposer le chapitre 2, l'article 13 *bis*, paragraphe 3 *bis*, et les articles 14 *bis* et 15 *bis*.

Article 28

Abrogation

La directive 2006/87/CE est abrogée avec effet au [deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive].

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VIII.

Article 29

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 30

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive, à l'exception du Danemark, de l'Estonie, de l'Irlande, de l'Espagne, de la Grèce, de Chypre, de la Lettonie, de Malte, du Portugal, de la Slovénie et de la Finlande.²⁰

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

²⁰ La délégation IT maintient une réserve sur cet article.

LISTE DES ANNEXES

- Annexe I: Liste des voies d'eau intérieures de l'Union réparties géographiquement en zones 1, 2 et 3
- Annexe II: Prescriptions techniques minimales applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures des zones 1, 2, 3 et 4
- Annexe III: Domaines dans lesquels peuvent être adoptées des prescriptions techniques supplémentaires applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures des zones 1 et 2 **et des zones 3 non reliées**
- Annexe IV: Domaines pouvant faire l'objet d'allègements dans les prescriptions techniques applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures des zones 3 et 4
- Annexe V *bis*: Dispositions de procédure détaillées
- Annexe VII: Sociétés de classification
- Annexe VIII: Tableau de correspondance
-

ANNEXE I

LISTE DES VOIES D'EAU INTÉRIEURES DE L'UNION RÉPARTIES GÉOGRAPHIQUEMENT EN ZONES 1, 2 ET 3

CHAPITRE 1

Zone 1

République fédérale d'Allemagne

Ems	De la ligne qui relie l'ancien phare de Greetsiel et le môle ouest de l'entrée du port Emshaven en direction du large jusqu'à 53°30' de latitude nord et 6°45' de longitude est, c'est-à-dire quelque peu au large de la zone de transbordement pour les vraquiers dans l'ancienne Ems ²¹
-----	--

République de Pologne

La partie de la baie de Pomorska située au sud de la ligne qui relie Nord perd sur l'île de Rügen et le phare de Niechorze.

La partie de la baie de Gdańsk située au sud de la ligne qui relie le phare de Hel et la bouée d'entrée du port de Baltiisk.

Royaume de Suède

Lac Vänern, délimité au sud par le parallèle de latitude passant par la balise de Bastugrunds

Göta älv et fjord de Rivö, délimités à l'est par le pont de Älvsborg, à l'ouest par le parallèle de longitude passant par le phare de Gäveskär et au sud par le parallèle de latitude passant par le phare de Smörbådan

²¹ Pour les bateaux enregistrés dans un autre État, conformément à l'article 32 de l'accord de coopération Ems-Dollart du 8 avril 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

ÉCOSSE	
Blue Mull Sound	Entre Gutcher et Belmont
Yell Sound	Entre Tofts Voe et Ulsta
Sullom Voe	Dans les limites d'une ligne allant de la pointe nord-est de Gluss Island à la pointe nord de Calback Ness
Dales Voe	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de la pointe nord de Kebister Ness à la côte de Breiwick à la longitude 1°10.8' W
Dales Voe	En été: Idem Lerwick
Lerwick	En hiver: dans les limites d'une zone reliée au nord par une ligne allant de Scottle Holm à Scarfi Taing sur Bressay et au sud par une ligne allant du phare de Twageos Point à Whalpa Taing sur Bressay
Lerwick	En été: dans les limites d'une zone reliée au nord par une ligne allant de Brim Ness à l'angle nord-est de Inner Score, et au sud par une ligne allant de l'extrémité sud de Ness of Sound à Kirkabisterness

Kirkwall	Entre Kirkwall et Rousay, pas à l'est d'une ligne entre Point of Graand (Egilsay) et Galt Ness (Shapinsay) ni entre Head of Work (Mainland) par le feu de Helliar Holm jusqu'au littoral de Shapinsay; pas au nord-ouest de la pointe sud-est de Eynhallow Island, pas vers le large et une ligne entre le littoral sur Rousay à 59°10.5N 002°57.1 W et le littoral sur Egilsay à 59°10' N 002°56.4' W
Stromness	Jusque Scapa mais pas en dehors des limites de Scapa Flow
Scapa Flow	Dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées de Point of Cletts sur l'île de Hoy au point de triangulation de Thomson's Hill sur l'île de Fara et de là jusque Gibraltar Pier sur l'île de Flotta; de St Vincent Pier sur l'île de Flotta jusqu'au point extrême-ouest de Calf of Flotta; du point extrême-est de Calf of Flotta jusque Needle Point sur l'île de South Ronaldsay et du Ness on Mainland jusqu'au phare de Point of Oxan sur l'île de Graemsay et de là jusque Bu Point sur l'île de Hoy; et au large des eaux de la zone 2
Balnakiel Bay	Entre Eilean Dubh et A'Chleit
Estuaire de Cromarty (Cromarty Firth)	Dans les limites d'une ligne allant de North Sutor au brise-lame de Nairn et au large des eaux de la zone 2
Inverness	Dans les limites d'une ligne allant de North Sutor au brise-lame de Nairn et au large des eaux de la zone 2
River Tay — Dundee	Dans les limites d'une ligne allant de Broughty Castle à Tayport et au large des eaux de la zone 2

Estuaire de Forth (Firth of Forth) & River Forth	Dans les limites d'une ligne allant de Kirkcaldy à River Portobello et au large des eaux de la zone 2
Estuaire de Solway (Solway Firth)	Dans les limites d'une ligne allant de Southernness Point à Silloth
Loch Ryan	Dans les limites d'une ligne allant de Finnart's Point à Milleur Point et au large des eaux de la zone 2
The Clyde	<p>Limite extérieure:</p> <p>une ligne allant de Skipness à une position située à un mile au sud de Garroch Head et de là jusque Farland Head</p> <p>Limite intérieure en hiver:</p> <p>une ligne allant du phare de Cloch au môle de Dunoon</p> <p>Limite intérieure en été:</p> <p>une ligne allant de Bogany Point, Isle of Bute à Skelmorlie Castle et une ligne allant de Ardlamont Point à l'extrémité sud de la baie d'Ettrick à l'intérieur des détroits de Bute (Kyles of Bute)</p> <p><i>Note:</i> La limite intérieure estivale ci-dessus est étendue entre le 5 juin inclus et le 5 septembre inclus par une ligne allant d'un point situé à deux miles au large de la côte d'Ayrshire au Skelmorlie Castle jusque Tomont End (Cumbrae), et une ligne allant de Portachur Point (Cumbrae) à Inner Brigurd Point, Ayrshire</p>
Oban	Dans les limites d'une zone reliée au nord par une ligne allant du feu de Dunollie Point à Ard na Chruidh, et au sud par une ligne allant de Rudha Seanach à Ard na Cuile

Détroit de Lochalsh (Kyle of Lochalsh)	À travers Loch Alsh jusqu'à l'extrémité de Loch Duich
Loch Gairloch	En hiver: néant En été: au sud d'une ligne orientée est allant de Rubha na Moine à Eilan Horrisdale et de là jusque Rubha nan Eanntag
IRLANDE DU NORD	
Belfast Lough	En hiver: néant En été: dans les limites d'une ligne allant de Carrickfergus à Bangor et au large des eaux de la zone 2
Loch Neagh	À une distance supérieure à 2 miles du littoral
CÔTE EST DE L'ANGLETERRE	
River Humber	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de New Holland à Paull En été: dans les limites d'une ligne allant du môle de Cleethorpes à l'église de Patrington et au large des eaux de la zone 2

<p>PAYS DE GALLES ET CÔTE OUEST DE L'ANGLETERRE</p>	
<p>River Severn</p>	<p>En hiver:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Blacknore Point à Caldicot Pill, Porstkewett</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>
<p>River Wye</p>	<p>En hiver:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Blackmore Point à Caldicot Pill, Porstkewett</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>

Newport	<p>En hiver:</p> <p>néant</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>
Cardiff	<p>En hiver:</p> <p>néant</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>
Barry	<p>En hiver:</p> <p>néant</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>
Swansea	<p>Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames</p>

<p>Détroits de Menai (Menai Straits)</p>	<p>Dans les limites des détroits de Menai (Menai Straits) depuis une ligne reliant le feu de Llanddwyn Island à Dinas Dinlleu et des lignes reliant l'extrémité sud de Puffin Island à Trwyn du Point et la station ferroviaire de Llanfairfechan, et au large des eaux de la zone 2</p>
<p>River Dee</p>	<p>En hiver:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Hilbre Point à Point of Air</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Formby Point à Point of Air</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>
<p>River Mersey</p>	<p>En hiver:</p> <p>néant</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Formby Point à Point of Air</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>
<p>Preston et Southport</p>	<p>Dans les limites d'une ligne allant de Southport à Blackpool à l'intérieur des berges</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>

Fleetwood	<p>En hiver:</p> <p>néant</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point à Humphrey Head</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>
River Lune	<p>En hiver:</p> <p>néant</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point à Humphrey Head</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>
Heysham	<p>En hiver:</p> <p>néant</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point à Humphrey Head</p>
Morecambe	<p>En hiver:</p> <p>néant</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point to Humphrey Head</p>

Workington	Dans les limites d'une ligne allant de Southernness Point à Silloth et au large des eaux de la zone 2
SUD DE L'ANGLETERRE	
River Colne, Colchester	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver
River Blackwater	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2
River Crouch et River Roach	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2

<p>Tamise (River Thames) et ses affluents</p>	<p>En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2</p>
<p>River Medway et the Swale</p>	<p>En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2</p>
<p>Chichester</p>	<p>Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>
<p>Port de Langstone</p>	<p>Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>

Portsmouth	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Bembridge, île de Wight	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Cowes, île de Wight	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Southampton	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2

Beaulieu River	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Keyhaven Lake	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Weymouth	Intérieur du port de Portland et entre la River Wey et le port de Portland
Plymouth	Dans les limites d'une ligne allant de Cawsand au brise-lame jusque Staddon et au large des eaux de la zone 2
Falmouth	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de St Anthony Head à Rosemullion En été: dans les limites d'une ligne allant de St Anthony Head à Nare Point et au large des eaux de la zone 2
River Camel	Dans les limites d'une ligne allant de Stepper Point à Trebetherick Point et au large des eaux de la zone 2

Bridgewater	Dans les limites de la barre et au large des eaux de la zone 2
River Avon (Avon)	<p>En hiver:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Blackmore Point à Caldicot Pill, Porstkewett</p> <p>En été:</p> <p>dans les limites d'une ligne allant de Barry Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down</p> <p>et au large des eaux de la zone 2</p>

Zone 2

République tchèque

Barrage du lac de Lipno

République fédérale d'Allemagne

Ems	De la ligne allant de l'entrée du port vers Papenburg en franchissant l'Ems, qui relie l'ancienne usine de pompage de Diemen (Diemer Schöpfwerk) et l'ouverture de la digue à Halte jusqu'à la ligne qui relie l'ancien phare de Greetsiel et le môle ouest de l'entrée du port Emshaven, compte tenu du traité de coopération Ems-Dollart
Jade	À l'intérieur de la ligne qui relie l'ancien phare de Schillig et le clocher de Langwarden

Weser	De l'arête nord-ouest du pont de chemin de fer de Brême jusqu'à la ligne qui relie les clochers de Langwarden et de Cappel, y compris les bras secondaires Kleine Weser, Rekumer-Loch/Rekumer-Loch et Rechter Nebenarm et Schweiburg
Elbe avec Bützflether Süderelbe (du km 0,69 jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe), Ruthenstrom (du km 3,75 jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe), Wischhafener Süderelbe (du km 8,03 jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe)	De la limite inférieure du port de Hambourg jusqu'à la ligne qui relie la balise sphérique de Döse et l'arête ouest de la digue du Friedrichskoog (Dieksand), y compris les Nebenelben, avec les affluents Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau et Stör (à chaque fois de l'embouchure à la digue de barrage)
Meldorfer Bucht	À l'intérieur de la ligne qui relie l'arête ouest de la digue du Friedrichskoog (Dieksand) et le musoir du môle ouest de Büsum
Eider	De l'embouchure du canal de la Gieselau (22,64 km) à la limite entre le milieu de l'enclos (plan d'eau) et le clocher de l'église de Vollerwiek
Canal de la Gieselau	De l'embouchure dans l'Eider à l'embouchure dans le Nord-Ostsee Kanal (canal de Kiel)
Flensburger Förde	À l'intérieur de la ligne qui relie le phare de Kegnäs et Birknack et le nord de la frontière germano-danoise dans le Flensburger Förde

Schlei	À l'intérieur de la ligne qui relie les musoirs de môle de Schleimünde
Eckernförder Bucht	À l'intérieur de la ligne qui relie Bocknis-Eck à la pointe nord-est du continent à Dänisch Nienhof
Kieler Förde	À l'intérieur de la ligne qui relie le phare de Bülk et le monument aux morts de la marine de Laboe
Nord-Ostsee-Kanal (canal de Kiel), y compris les lacs Audorfer See et Schirnauer See	De la ligne qui relie les musoirs de môle de Brunsbüttel jusqu'à la ligne qui relie les feux d'entrée de Kiel-Holtenau et les lacs Obereidersee avec Enge, Audorfer See, Borgstedter See avec Enge, Schirnauer See, Flemhuder See et le canal navigable de Achterwehr
Trave	De l'arête nord-ouest du pont de chemin de fer de Lübeck avec la Pötenitzer Wiek et le lac de Dassow jusqu'à la ligne reliant les musoirs des môles intérieur sud et extérieur nord à Travemünde
Leda	De l'entrée de l'avant-port de l'écluse maritime de Leer jusqu'à l'embouchure avec l'Ems
Hunte	Du port de Oldenburg et de 140 mètres en aval du pont Amélie (Amalienbrücke) à Oldenburg jusqu'à l'embouchure dans la Weser
Lesum	De la confluence de la Hamme et de la Wümme (km 0,00) à l'embouchure dans la Weser
Este	De l'eau en aval de l'écluse de Buxtehude (km 0,25) jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Lühe	De l'eau en aval de l'Aue-Mühle à Horneburg (km 0,00) jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe

Schwinge	De l'arête nord de l'écluse de Salztor à Stade jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Oste	À partir de 210 m en amont de l'axe du pont routier au-dessus du barrage de l'Oste (km 69,360) jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Pinnau	De l'arête sud-ouest du pont ferroviaire à Pinneberg jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Krückau	De l'arête sud-ouest du pont conduisant au Wedenkamp à Elmshorn jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Stör	Du marégraphe de Rensing jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Freiburger-Hafenpriel	De l'arête orientale de l'écluse de la digue à Freiburg/Elbe jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Wismachbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff et secteur portuaire de Wismar	En direction du large, délimité par les lignes qui relient les feux de Hohen Wieschendorf Huk et de Timmendorf et les feux de Gollwitz sur l'île de Poel et la pointe sud de la péninsule de Wustrow
Warnow avec Breitling et bras secondaires	En aval de la digue Mühlendamm, de l'arête nord du pont Geinitzbrücke à Rostock, vers le large, délimité par la ligne reliant les points nord des môles West- et Ostmole à Warnemünde

<p>Eaux entourées par le continent et les péninsules de Darß et Zingst et les îles de Hiddensee et Rügen (y compris le port de Stralsund)</p>	<p>En direction du large jusqu'à:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 54° 26' 42" de latitude nord entre la péninsule de Zingst et l'île de Bock • les îles de Bock et de Hiddensee: jusqu'à une ligne reliant la pointe nord de l'île de Bock et la pointe sud de l'île de Hiddensee • sur les îles de Hiddensee et de Rügen (Bug), la ligne qui relie la pointe sud-est de Neubessin et le Buger Haken
<p>Kleine Jasmunder Bodden</p>	
<p>Greifswalder Bodden</p>	<p>Bodden, en direction du large, jusqu'à la ligne qui relie la pointe est de Thiessower Haken (Südperd) et la pointe est de l'île de Ruden et qui se termine à la pointe nord de l'île d'Usedom (54° 10' 37" de latitude nord, 13° 47' 51" de longitude est)</p>
<p>Ryck</p>	<p>À l'est du pont Steinbecker à Greifswald jusqu'à la ligne qui relie les musoirs des jetées</p>
<p>Eaux entourées par le continent et l'île d'Usedom (le Peenestrom, y compris la zone portuaire et l'Achterwasser de Wolgast, et l'Oderhaff)</p>	<p>En direction de l'est, jusqu'à la frontière germano-polonaise en franchissant le lagon de Stettin</p>
<p>Uecker</p>	<p>De la pointe sud-ouest du pont de la circulation dans le Uekermünde à la ligne qui relie les musoirs des jetées</p>

Note Pour les bateaux enregistrés dans un autre État, conformément à l'article 32 de l'accord de coopération Ems-Dollart du 8 avril 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

République française

La Gironde, du point kilométrique (PK) 48,50 à la partie aval de la pointe de l'île de Patiras, à la limite transversale de la mer, définie par la ligne joignant la pointe de Grave à la pointe de Suzac;

La Loire, de Cordemais (PK 25) à la limite transversale de la mer, définie par la ligne joignant la pointe de Mindin à la pointe de Penhoët;

La Seine, du début du canal de Tancarville à la limite transversale de la mer définie par la ligne partant du cap Hode, sur la rive droite, et aboutissant au point, sur la rive gauche, où la digue projetée rejoint la côte, en aval de Berville;

La Vilaine, du barrage d'Arzal jusqu'à la limite transversale de la mer, définie par la ligne joignant la pointe du Scal et la pointe du Moustoir;

Lac de Genève.

République de Hongrie

Lac Balaton

Royaume des Pays-Bas

Dollard

Eems

Waddenzee: y compris les liaisons avec la mer du Nord

IJsselmeer: y compris le Markermeer et l'IJmeer, mais à l'exclusion du Gouwzee

Nieuwe Waterweg et Scheur

Canal de Caland à l'ouest du port Benelux

Hollandsch Diep

Breediep, Beerkanaal et les ports reliés

Haringvliet et Vuile Gat: y compris les voies d'eau situées entre Goeree-Overflakkee, d'une part, et Voorne-Putten et Hoeksche Waard, d'autre part

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer et Brouwershavensche Gat: y compris toutes les voies d'eau situées entre Schouwen-Duiveland et Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Eastern Scheldt et Roompot: y compris les voies d'eau situées entre Walcheren, Beveland-Nord et Beveland-Sud, d'une part, et Schouwen-Duiveland et Tholen, d'autre part, à l'exception du canal Escaut-Rhin

Escaut et Escaut occidental et son embouchure dans la mer: y compris les voies d'eau situées entre la Flandre zélandaise, d'une part, et Walcheren et Beveland-Sud, d'autre part, à l'exception du canal Escaut-Rhin

République de Pologne

Lagune de Szczecin

Lagune de Kamień

Lagune de Wisła

Baie de Puck

Lac de retenue de Włocławek

Lac Śniardwy

Lac Niegocin

Lac Mamry

Royaume de Suède

Göta älv, délimité à l'est par le pont du Göta älv et à l'ouest par le pont d'Älvsborg

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

ÉCOSSE	
Scapa Flow	Intérieur d'une zone délimitée par des lignes tracées depuis Wharh sur l'île de Flotta jusqu'à la tour Martello sur South Walls, et de Point Cletts sur l'île de Hoy jusqu'au point de triangulation de Thomson's Hill sur l'île de Fara et de là jusque Gibraltar Pier sur l'île de Flotta
Détroit de Durness (Kyle of Durness)	Sud d'Eilean Dubh
Estuaire de Cromarty (Cromarty Firth)	Dans les limites d'une ligne entre North Sutor et South Sutor
Inverness	Dans les limites d'une ligne allant de Fort George à Chanonry Point
Baie de Findhorn (Findhorn Bay)	Dans la langue de terre
Aberdeen	Dans les limites d'une ligne allant de South Jetty à Abercromby Jetty
Bassin de Montrose (Montrose Basin)	À l'ouest d'une ligne orientée nord-sud passant par l'entrée du port au phare de Scurdie Ness
River Tay — Dundee	Dans les limites d'une ligne allant du bassin de marée (bassin de pêche) de Dundee à Craig Head, East Newport
Estuaire de Forth (Firth of Forth) & River Forth	Dans les limites de l'estuaire de Forth mais pas à l'est du pont de chemin de fer de Forth
Dumfries	Dans les limites d'une ligne allant de Airs Point à Scar Point

Loch Ryan	Dans les limites d'une ligne allant de Cairn Point à Kircolm Point
Port de Ayr	Dans les limites de la barre
The Clyde	Au-dessus des eaux de la zone 1
Détroits de Bute (Kyles of Bute)	Entre Colintraive et Rhubodach
Port de Campbeltown	Dans les limites d'une ligne allant de Macringan's Point à Ottercharach Point
Loch Etive	Dans les limites du Loch Etive au-dessus des chutes de Lora
Loch Leven	Au-dessus du pont de Ballachulish
Loch Linnhe	Au nord du feu de Corran Point
Loch Eil	Totalité du loch
Caledonian Canal	Lochs Lochy, Oich et Ness
Détroit de Lochalsh (Kyle of Lochalsh)	Dans les limites du détroit d'Akin (Kyle Akin), ni à l'ouest du feu de Eilean Ban ni à l'est de Eileanan Dubha
Loch Carron	Entre Stromemore et Strome Ferry
Loch Broom, Ullapool	Dans les limites d'une ligne allant du feu de Ullapool Point à Aultnaharrie
Kylesku	À travers le loch Cairnbawn dans la zone située entre la pointe extrême-est de Garbh Eilean et la pointe extrême-ouest de Eilean na Rainich
Port de Stornoway	Dans les limites d'une ligne allant de Arnish Point au phare de Sandwick Bay, côté nord-ouest

Bras de mer de Scalpay (Sound of Scalpay)	Pas à l'est de Berry Cove (Scalpay) ni à l'ouest de Croc a Loin (Harris)
North Harbour, Scalpay & port de Tarbert	Jusqu'à une distance d'un mile du littoral de l'île de Harris
Loch Awe	Totalité du loch
Loch Katrine	Totalité du loch
Loch Lomond	Totalité du loch
Loch Tay	Totalité du loch
Loch Loyal	Totalité du loch
Loch Hope	Totalité du loch
Loch Shin	Totalité du loch
Loch Assynt	Totalité du loch
Loch Glascarnoch	Totalité du loch
Loch Fannich	Totalité du loch
Loch Maree	Totalité du loch
Loch Gairloch	Totalité du loch
Loch Monar	Totalité du loch
Loch Mullardach	Totalité du loch
Loch Cluanie	Totalité du loch

Loch Loyne	Totalité du loch
Loch Garry	Totalité du loch
Loch Quoich	Totalité du loch
Loch Arkaig	Totalité du loch
Loch Morar	Totalité du loch
Loch Shiel	Totalité du loch
Loch Earn	Totalité du loch
Loch Rannoch	Totalité du loch
Loch Tummel	Totalité du loch
Loch Ericht	Totalité du loch
Loch Fionn	Totalité du loch
Loch Glass	Totalité du loch
Loch Rimsdale/nan Clar	Totalité du loch
IRLANDE DU NORD	
Strangford Lough	Dans les limites d'une ligne allant de Cloghy Point à Dogtail Point
Belfast Lough	Dans les limites d'une ligne allant de Holywood à Macedon Point
Larne	Dans les limites d'une ligne allant du môle de Larne à l'embarcadère du ferry sur l'île Magee

River Bann	Depuis l'extrémité des brise-lames au large jusqu'au pont de Toome
Lough Erne	Partie supérieure et inférieure du lac Erne
Lough Neagh	Jusqu'à une distance de deux miles du littoral
CÔTE EST DE L'ANGLETERRE	
Berwick	Dans les limites des brise-lames
Warkworth	Dans les limites des brise-lames
Blyth	Dans les limites des musoirs de môle extérieurs
River Tyne	Dunston Staithes jusqu'aux musoirs de môle de Tyne
River Wear	Fatfield jusqu'aux musoirs de môle de Sunderland
Seaham	Dans les limites des brise-lames
Hartlepool	Dans les limites d'une ligne allant de la jetée de Middleton à l'ancien musoir de môle Dans les limites d'une ligne reliant le musoir de môle nord au musoir de môle sud
River Tees	Dans les limites d'une ligne s'étendant plein ouest depuis Government Jetty jusqu'au barrage sur la Tees
Whitby	Dans les limites des musoirs de môle de Whitby
River Humber	Dans les limites d'une ligne allant de North Ferriby à South Ferriby
Grimsby Dock	Dans les limites d'une ligne allant du môle ouest du bassin de marée jusqu'au môle est des bassins de pêche, quai nord
Boston	Dans les limites de New Cut

Dutch River	Totalité du canal
River Hull	Beverley Beck jusque River Humber
Kielder Water	Totalité du lac
River Ouse	En dessous de l'écluse de Naburn
River Trent	En dessous de l'écluse de Cromwell
River Wharfe	De la jonction avec la River Ouse jusqu'au pont de Tadcaster
Scarborough	Dans les limites des musoirs de môle de Scarborough
PAYS DE GALLES ET CÔTE OUEST DE L'ANGLETERRE	
River Severn	Au nord de la ligne allant direction plein ouest de Sharpness Point (51° 43.4' N) aux barrages de Llanthony et Maisemore et au large des eaux de la zone 3
River Wye	À Chepstow, latitude nord (51° 38.0' N) jusque Monmouth
Newport	Au nord du passage des câbles électriques aériens à Fifoots Points
Cardiff	Dans les limites d'une ligne allant de la jetée sud à Penarth Head et les eaux fermées à l'ouest du barrage de la baie de Cardiff
Barry	Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames

Port Talbot	Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames sur la River Afran en dehors des docks fermés
Neath	Dans les limites d'une ligne allant plein nord depuis l'extrémité en mer de la jetée pour pétroliers de la baie de Baglan (51° 37.2' N, 3°50.5' W)
Llanelli & Burry Port	Dans les limites d'une zone reliée par une ligne tracée depuis le môle ouest de Burry Port jusque Whiteford Point
Milford Haven	Dans les limites d'une ligne allant du sud de Hook Point à Thorn Point
Fishguard	Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames nord et est
Cardigan	Dans les limites des passes à Pen-Yr-Ergyd
Aberystwyth	Dans les limites des extrémités en mer des brise-lames
Aberdyfi	Dans les limites d'une ligne allant de la gare ferroviaire de Aberdyfi à la balise de Twyni Bach
Barmouth	Dans les limites d'une ligne allant de la gare ferroviaire de Barmouth à Penrhyn Point
Portmadoc	Dans les limites d'une ligne allant de Harlech Point à Graig Ddu
Holyhead	Dans les limites d'une zone reliée par le brise-lame principal et une ligne tracée depuis le bout du brise-lame à Brynglas Point, baie de Towyn
Détroits de Menai (Menai Straits)	Dans les limites des détroits de Menai entre une ligne reliant Aber Menai Point à Belan Point et une ligne reliant le môle de Beaumaris à Pen-y-Coed Point

Conway	Dans les limites d'une ligne allant de Mussel Hill à Tremlyd Point
Llandudno	Dans les limites du brise-lame
Rhyl	Dans les limites du brise-lame
River Dee	Au-dessus de Connah's Quay jusqu'au point d'extraction d'eau de Barrelwell Hill
River Mersey	Dans les limites d'une ligne entre le phare de Rock et le dock nord-ouest de Seaforth mais à l'exclusion des autres docks
Preston et Southport	Dans les limites d'une ligne allant de Lytham à Southport et dans les limites des docks de Preston
Fleetwood	Dans les limites d'une ligne allant de Low Light à Knott
River Lune	Dans les limites d'une ligne allant de Sunderland Point à Chapel Hill jusqu'au dock de Glasson inclus
Barrow	Dans les limites d'une ligne reliant Haws Point, Isle of Walney à Roa Island Slipway
Whitehaven	Dans les limites du brise-lame
Workington	Dans les limites du brise-lame
Maryport	Dans les limites du brise-lame
Carlisle	Dans les limites d'une ligne reliant Point Carlisle à Torduff
Coniston Water	Totalité du lac
Derwentwater	Totalité du lac

Ullswater	Totalité du lac
Windermere	Totalité du lac
SUD DE L'ANGLETERRE	
Blakeney & Morston — port et abords	À l'est d'une ligne allant en direction du sud depuis Blakeney Point jusqu'à l'entrée de la River Stiffkey
River Orwell et River Stour	River Orwell dans les limites d'une ligne allant du brise-lame de Blackmanshead jusque Landguard Point et au large des eaux de la zone 3
River Blackwater	Toutes les voies d'eau dans les limites d'une ligne allant de l'extrémité sud-ouest de l'île de Mersea à Sales Point
River Crouch et River Roach	River Crouch dans les limites d'une ligne allant de Holliwell Point à Foulness Point, y compris la River Roach
Tamise (River Thames) et ses affluents	Tamise au-dessus d'une ligne tracée nord/sud à travers l'extrémité est du môle du quai Denton, Gravesend jusqu'à l'écluse de Teddington
River Medway et the Swale	River Medway depuis une ligne tracée de Garrison Point à la Grain Tower, jusqu'à l'écluse d'Allington; et le Swale de Whitstable jusqu'à la Medway
River Stour (Kent)	River Stour au-dessus de l'embouchure jusqu'à l'estacade à Flagstaff Reach
Port de Douvres	Dans les limites de lignes tracées en travers des entrées est et ouest du port

River Rother	River Rother au-dessus de la station de signal de marée à Camber jusque l'écluse Scots Float Sluice et l'écluse d'entrée sur la River Brede
River Adur et canal de Southwick	À l'intérieur d'une ligne tracée en travers de l'entrée du port de Shoreham jusqu'à l'écluse du canal de Southwick et jusqu'à l'extrémité ouest de Tarmac Wharf
River Arun	River Arun au-dessus du môle de Littlehampton jusqu'à la marina de Littlehampton
River Ouse (Sussex) Newhaven	River Ouse depuis une ligne tracée en travers des môles d'entrée du port de Newhaven jusqu'à l'extrémité nord du North Quay
Brighton	Port extérieur de la marina de Brighton dans les limites d'une ligne allant de l'extrémité sud du West Quay à l'extrémité nord du South Quay
Chichester	Dans les limites d'une ligne tracée entre Eastoke Point et la flèche de l'église, West Wittering et au large des eaux de la zone 3
Port de Langstone	Dans les limites d'une ligne tracée entre Eastney Point et Gunner Point
Portsmouth	Dans les limites d'une ligne tracée en travers de l'entrée du port depuis le Port Blockhouse jusqu'à la Round Tower
Bembridge, île de Wight	Dans les limites du port de Brading
Cowes, île de Wight	River Medina dans les limites d'une ligne allant du feu du brise-lame sur la rive est jusque House Light sur la rive ouest

Southampton	Dans les limites d'une ligne allant de Calshot Castle à la balise de Hook
Beaulieu River	Dans les limites de la Beaulieu River, pas à l'est d'une ligne nord/sud traversant Inchmery House
Keyhaven Lake	Dans les limites d'une ligne tracée plein nord depuis le feu inférieur de Hurst Point jusqu'aux marais de Keyhaven Marshes
Christchurch	The Run
Poole	Dans les limites de la ligne du bac Chain Ferry entre Sandbanks et South Haven Point
Exeter	Dans les limites d'une ligne est/ouest allant de Warren Point à la station de canots de sauvetage côtier en face de Checkstone Ledge
Teignmouth	Dans les limites du port
River Dart	Dans les limites d'une ligne allant de Kettle Point à Battery Point
River Salcombe	Dans les limites d'une ligne allant de Splat Point à Limebury Point
Plymouth	À l'intérieur d'une ligne allant du Mount Batten Pier à Raveness Point en passant par les îles de Drake; la River Yealm à l'intérieur d'une ligne allant de Warren Point à Misery Point
Fowey	Dans les limites du port
Falmouth	Dans les limites d'une ligne allant de St Anthony Head à Pendennis Point
River Camel	Dans les limites d'une ligne allant de Gun Point à Brea Hill

Rivers Taw and Torridge	Dans les limites d'une ligne orientée à 200° depuis le phare sur Crow Point jusqu'à la rive à Skern Point
Bridgewater	Au sud de la ligne partant plein est de Stert Point (51° 13.0' N)
River Avon (Avon)	Dans les limites d'une ligne allant du môle de Avonmouth au Wharf Point, jusque Netham Dam

CHAPITRE 2

Zone 3

Royaume de Belgique

Escaut maritime (en aval de la rade d'Anvers)

République de Bulgarie

Danube: du km 845,650 au km 374,100

République tchèque

Lacs de barrage: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechranice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice a Nové Mlýny III

Lacs de gravières: Ostrožná Nová Ves a Tovačov

République fédérale d'Allemagne

Danube:	De Kelheim (km 2414,72) jusqu'à la frontière germano-autrichienne à Jochenstein
Rhin avec le Lampertheimer Altrhein (du km 4,75 au Rhin), Altrhein Stockstadt-Erfelden (du km 9,80 au Rhin)	De la frontière germano-suisse jusqu'à la frontière germano-néerlandaise.

Elbe (Norderelbe), y compris la Süderelbe/Köhlbrand	De l'embouchure du Elbe-Seiten-Kanal jusqu'à la limite inférieure du port de Hambourg
Müritz	

République française

l'Adour, du Bec du Gave à la mer;

l'Aulne, de l'écluse de Châteaulin à la limite transversale de la mer, définie par le Passage de Rosnoën;

le Blavet de Pontivy au pont du Bonhomme;

le canal de Calais;

la Charente, du pont à Tonnay-Charente à la limite transversale de la mer, caractérisée par la ligne passant par le centre du feu d'aval sur la rive gauche et par le centre du fort de la Pointe;

la Dordogne, de la confluence avec la Lidoire au Bec d'Ambès;

la Garonne, du pont de Castets-en-Dorthe au Bec d'Ambès;

la Gironde du Bec d'Ambès à la ligne transversale située au PK 48,50 et passant par la pointe aval de l'île de Patiras;

l'Hérault, du port de Bessans à la mer, jusqu'à la limite supérieure de l'estran;

l'Isle, de la confluence avec la Dronne à la confluence avec la Dordogne;

la Loire, de la confluence avec la Maine à Cordemais (PK 25);

la Marne, du pont de Bonneuil (PK 169,900 bis) et de l'écluse de St Maur à la confluence avec la Seine;

le Rhin;

la Nive, du barrage d'Haïtze à Ustaritz à la confluence avec l'Adour;

l'Oise, de l'écluse de Janville à la confluence avec la Seine;

l'Orb, de Sérignan à la mer, jusqu'à la limite supérieure de l'estran;

le Rhône, de la frontière avec la Suisse à la mer, à l'exclusion du Petit-Rhône;

la Saône, du pont de Bourgogne à Chalon-sur-Saône à la confluence avec le Rhône;

la Seine, de l'écluse de Nogent-sur-Seine au début du canal de Tancarville;

la Sèvre Niortaise, de l'écluse de Marans à la limite transversale de la mer au droit du poste de garde, jusqu'à l'embouchure;

la Somme, de l'aval du pont de la Portelette à Abbeville au viaduc de Noyelles jusqu'au chemin de fer de Saint-Valéry-sur-Somme;

la Vilaine de Redon (PK 89,345) au barrage d'Arzal;

Lac Amance;

Lac d'Annecy;

Lac de Biscarosse;

Lac du Bourget;

Lac de Carcans;

Lac de Cazaux;

Lac du Der-Chantecoq;

Lac de Guerlédan;

Lac d'Hourtin;

Lac de Lacanau;

Lac d'Orient;

Lac de Pareloup;

Lac de Parentis;

Lac de Sanguinet;

Lac de Serre-Ponçon;

Lac du Temple.

République de Croatie

Danube: du km 1 295 + 500 au km 1 433 + 100

Rivière Drava: du km 0 au km 198 + 600

Rivière Sava: du km 210 + 800 au km 594 + 000

Rivière Kupa: du km 0 au km 5 + 900

Rivière Una: du km 0 au km 15

République de Hongrie

Danube: du km 1,812 au km 1,433

Danube Moson: du km 14 au km 0

Danube Szentendre: du km 32 au km 0

Danube Ráckeve: du km 58 au km 0

Rivière Tisza: du km 685 au km 160

Rivière Dráva: du km 198 au km 70

Rivière Bodrog: du km 51 au km 0

Rivière Kettős-Körös: du km 23 au km 0

Rivière Hármas-Körös: du km 91 au km 0

Canal de Sió: du km 23 au km 0

Lac de Velence

Lac de Fertő

Royaume des Pays-Bas

Rhin

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten Ij, Afgesloten Ij, Noordzeekanaal, port d'Ijmuiden, domaine portuaire de Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche Ijssel, Neder Rijn, Lek, canal Amsterdam-Rhin, Veerse Meer, canal Escaut-Rhin de la frontière nationale à l'embouchure dans le Volkerak, Amer, Bergsche Maas, la Meuse en aval de Venlo, Gooimeer, Europort, canal de Caland (à l'est du port Benelux), Hartelkanaal

République d'Autriche

Danube: de la frontière avec l'Allemagne à la frontière avec la Slovaquie

Inn: de l'embouchure à la centrale électrique de Passau-Ingling

Traun: de l'embouchure au km 1,80

Enns: de l'embouchure au km 2,70

March: jusqu'au km 6,00

République de Pologne

— Biebrza: de la jonction avec le canal d'Augustów jusqu'au confluent avec la Narwa

— Brda: de la jonction avec le canal de Bydgoszcz à Bydgoszcz jusqu'au confluent avec la Wisła

— Bug: du confluent avec la Muchawiec jusqu'au confluent avec la Narwa

— Lac Dąbie: jusqu'à la frontière y compris les lagunes

— Canal d'Augustów: de la jonction avec la Biebrza jusqu'à la frontière, y compris les lacs situés le long de ce canal

— Canal Bartnicki: du lac Ruda Woda jusqu'au lac Bartężek inclus

— Canal de Bydgoszcz

— Canal d'Elbląg: du lac Druzno jusqu'au lac Jeziorak et au lac Szelańg Wielki, y compris ces lacs et les lacs situés le long de ce canal, ainsi que le chenal navigable latéral en direction de Zalewo depuis le lac Jeziorak jusqu'au lac Ewingi inclus

- Canal de Gliwice y compris le canal de Kędzierzyn
- Canal Jagielloński: de la jonction avec l'Elbląg jusqu'à la Nogat
- Canal Łaczański
- Canal de Śleśiń avec les lacs situés sur ce canal et le lac Gopło
- Canal de Żerań
- Martwa Wisła: de la Wisła à Przegalina jusqu'à la frontière y compris les lagunes
- Narew: du confluent avec la Biebrza jusqu'à l'estuaire de la Wisła, y compris le lac Zegrzyński
- Rivière Nogat: de la Wisła jusqu'à l'estuaire de la lagune de la Wisła
- Noteć (supérieure): du lac Gopło jusqu'à la jonction avec le canal Górnonotecki, canal Górnonotecki et Noteć (inférieure) de la jonction avec le canal de Bydgoszcz jusqu'au confluent avec la Warta
- Nysa Łużycka: de Gubin jusqu'au confluent avec l'Oder
- Oder: depuis Racibórz jusqu'au confluent avec l'Oder oriental qui devient la Regalica à partir du passage de Klucz-Ustowo, ainsi que ce fleuve et ses affluents jusqu'au lac Dąbie et le chenal navigable latéral de l'Oder de l'écluse d'Opatowice jusqu'à celle de Wrocław
- Oder occidental: du barrage de Widuchowa (704,1 km de l'Oder) jusqu'à l'estuaire, ainsi que les affluents et le passage de Klucz-Ustowo reliant l'Oder oriental à l'Oder occidental
- Parnica et passage de Parnica de l'Oder occidental: jusqu'à la frontière y compris les lagunes
- Pisa: du lac Roś jusqu'au confluent avec le Narew

— Szkarpada: de la Wisła jusqu'à l'estuaire de la lagune de la Wisła

— Warta: du lac de Ślesieńskie jusqu'à l'estuaire de l'Oder

— Réseau des grands lacs de Mazurie englobant les lacs reliés par les rivières et les canaux qui constituent un parcours principal allant du lac Roś (inclus) à Pisz jusqu'au canal de Węgorzewo (inclus) à Węgorzewo, y compris les lacs Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty et Świącayty, ainsi que le canal de Giżycko, le canal de Niegociń, le canal de Piękna Góra, et une voie annexe du lac Ryńskie (inclus) à Ryn jusqu'au lac Nidzkie (jusqu'à 3 km, constituant une frontière avec la réserve du "lac Nidzkie"), y compris les lacs Beldany, Guzianka Mała et Guzianka Wielka

— Wisła du confluent avec la Przemsza jusqu'à la jonction avec le canal Łaczański ainsi que de la jonction avec ce canal à Skawina jusqu'à l'estuaire de la Wisła, dans le golfe de Gdańsk, à l'exclusion du lac de retenue de Włocławek

Roumanie

Danube: de la frontière entre la Serbie et la Roumanie (km 1075) à la mer Noire, sur le bras de Sulina

Canal Danube-mer Noire (64,410 km de long): de la jonction avec le Danube, au km 299,300 du Danube, à Cernavodă (respectivement km 64,410 du canal), jusqu'au port de Constanta sud–Agigea (km 0 du canal)

Canal Poarta Albă–Midia Năvodari (34,600 km de long): de la jonction avec le canal Danube-mer Noire, au km 29,410, à Poarta Albă (respectivement km 27,500 du canal), jusqu'au port de Midia (km 0 du canal)

République slovaque

Danube: du km 1,880,26 au km 1,708,20

Canal du Danube: du km 1851,75 au km 1811,00

Rivière Váh: du km 0,00 au km 70,00

Rivière Morava: du km 0,00 au km 6,00

Rivière Bodrog: du km 49,68 au km 64,85

Lacs de barrage: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Royaume de Suède

Canal de Trollhätte et Göta älv, du parallèle de latitude passant par la balise de Bastugrunds jusqu'au pont du Göta älv

Lac Mälaren

Les ports de Stockholm, délimités au nord-ouest par le pont de Lidingö, au nord-est par une ligne passant par le phare d'Elfviksgrund orientée à 135-315 degrés, et au sud par le pont de Skuru

Canal de Södertälje et ports de Södertälje, délimités au nord par l'écluse de Södertälje et au sud par le parallèle de latitude N 59 09,00

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

ÉCOSSE	
Leith (Edimbourg)	Dans les limites des brise-lames
Glasgow	Strathclyde Loch
Crinan Canal	De Crinan à Ardrishaig
Caledonian Canal	Les sections du canal
IRLANDE DU NORD	
River Lagan	Barrage du Lagan jusque Stranmillis
EST DE L'ANGLETERRE	
River Wear (non lié à la marée)	Ancien pont du chemin de fer (Durham) jusque Prebends Bridge (Durham)
River Tees	En amont du barrage sur la River Tees
Grimsby Dock	Intérieur des écluses
Immingham Dock	Intérieur des écluses
Hull Docks	Intérieur des écluses
Boston Dock	Intérieur des portes d'écluse
Aire & Calder Navigation	Docks de Goole jusque Leeds; jonction avec le canal Leeds-Liverpool; Bank Dole Junction jusque Selby (écluse sur la River Ouse); Castleford Junction jusque Wakefield (écluse descendante)
River Ancholme	Écluse de Ferriby jusque Brigg
Calder & Hebble Canal	Wakefield (écluse descendante) jusque l'écluse supérieure de Broadcut
River Foss	De la jonction (Blue Bridge) avec la River Ouse à Monk Bridge

Fossdyke Canal	Jonction avec la River Trent jusque Brayford Pool
Goole Dock	Intérieur des portes d'écluse
Hornsea Mere	Totalité du canal
River Hull	De l'écluse de Struncheon Hill jusque Beverley Beck
Market Weighton Canal	Écluse de la River Humber jusque l'écluse de Sod Houses
New Junction Canal	Totalité du canal
River Ouse	De l'écluse de Naburn à Nun Monkton
Sheffield & South Yorkshire Canal	Écluse de Keadby jusque l'écluse de Tinsley
River Trent	Écluse de Cromwell jusque Shardlow
River Witham	Écluse de Boston jusque Brayford Poole (Lincoln)
PAYS DE GALLES ET OUEST DE L'ANGLETERRE	
River Severn	Au-dessus de Llanthony et des digues de Maisemore (Maisemore Weirs)
River Wye	Au-dessus de Monmouth
Cardiff	Roath Park Lake
Port Talbot	Dans les limites des docks fermés
Swansea	Dans les limites des docks fermés
River Dee	Au-dessus du point d'extraction d'eau de Barrelwell Hill
River Mersey	Les docks (à l'exclusion de Seaforth Dock)
River Lune	Au-dessus du dock de Glasson

River Avon (Midland)	Écluse de Tewkesbury jusque Evesham
Gloucester	Docks de la ville de Gloucester, canal Gloucester-Sharpness
Hollingworth Lake	Totalité du lac
Manchester Ship Canal	Totalité du canal et docks de Salford y compris la River Irwell
Pickmere Lake	Totalité du lac
River Tawe	Entre la digue de barrage maritime/marina et le stade d'athlétisme de Morfa
Rudyard Lake	Totalité du lac
River Weaver	En dessous de Northwich
SUD DE L'ANGLETERRE	
River Nene	Wisbech Cut et River Nene jusque l'écluse de Dog-in-a-Doublet
River Great Ouse	Kings Lynn Cut et River Great Ouse en dessous du pont routier de West Lynn
Yarmouth	Estuaire de la River Yare depuis une ligne tracée entre les extrémités des môles d'entrée nord et sud, y compris Breydon Water
Lowestoft	Port de Lowestoft en dessous de l'écluse de Mutford jusqu'à une ligne tracée entre les môles d'entrée de l'avant-port
Rivers Alde & Ore	Au-dessus de l'entrée vers la River Ore jusque Westrow Point
River Deben	Au-dessus de l'entrée vers la River Deben jusque Felixstowe Ferry

River Orwell et River Stour	Depuis une ligne allant de Fagbury Point à Shotley Point sur la River Orwell jusqu'au dock d'Ipswich; et depuis une ligne tracée nord-sud en travers de Erwarton Ness sur la River Stour jusque Manningtree
Chelmer & Blackwater Canal	À l'est de l'écluse de Beeleigh
Tamise (River Thames) et ses affluents	La Tamise au-dessus de l'écluse de Teddington jusqu'à Oxford
River Adur et canal de Southwick	River Adur au-dessus de l'extrémité ouest du Tarmac Wharf, et intérieur du canal de Southwick
River Arun	River Arun au-dessus de la marina de Littlehampton
River Ouse (Sussex) Newhaven	River Ouse au-dessus de l'extrémité nord de North Quay
Bewl Water	Totalité du lac
Grafham Water	Totalité du lac
Rutland Water	Totalité du lac
Thorpe Park Lake	Totalité du lac
Chichester	À l'est d'une ligne reliant Cobnor Point et Chalkdock Point
Christchurch	Intérieur du port de Christchurch à l'exclusion du Run
Exeter Canal	Totalité du canal
River Avon (Avon)	Docks de la ville de Bristol Netham Dam jusque Pulteney Weir

ANNEXE II

Les prescriptions techniques applicables aux bâtiments sont celles qui sont énoncées dans la version la plus récente de la norme CESNI ES-TRIN.

ANNEXE III

DOMAINES DANS LESQUELS PEUVENT ÊTRE ADOPTÉES DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES AUX BÂTIMENTS NAVIGUANT SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES DES ZONES 1 ET 2 ET DES ZONES 3 NON RELIÉES

Toutes les prescriptions techniques complémentaires adoptées par un État membre en vertu de l'article **17 bis**, paragraphes 1 et 2, de la présente directive qui visent des bâtiments exploités sur le territoire de cet État sont limitées aux domaines suivants:

1. Définitions

- Nécessaires à la compréhension des prescriptions supplémentaires

2. Stabilité

- Renforcement de la structure
- Certificat/Attestation d'une société de classification agréée

3. Distance de sécurité et franc-bord

- Franc-bord
- Distance de sécurité

4. Étanchéité des ouvertures de la coque et des superstructures

- Superstructures
- Portes
- Fenêtres et claires-voies
- Écoutilles de cales
- Autres ouvertures (tuyaux d'aération, échappement, etc.)

5. Gréement

- Ancres et chaînes d'ancres
- Feux de signalisation
- Avertisseurs sonores
- Compas
- Radar
- Installations d'émission et de réception
- Moyens de sauvetage
- Disponibilité de cartes marines

6. Dispositions supplémentaires pour les bateaux à passagers

- Stabilité (force de vent, critères)
- Moyens de sauvetage
- Franc-bord
- Distance de sécurité
- Vue dégagée

7. Convois et transport de conteneurs

- Liaisons pousseur-barges
- Stabilité des bateaux/barges transportant des conteneurs

ANNEXE IV

DOMAINES POUVANT FAIRE L'OBJET D'ALLÈGEMENTS DANS LES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX BÂTIMENTS NAVIGUANT SUR LES VOIES D'EAU DES ZONES 3 ET 4

Les prescriptions techniques réduites publiées par un État membre conformément à l'article **17 bis**, **paragraphe 7**, de la présente directive, pour les bateaux naviguant exclusivement sur les voies d'eau de la zone 3 ou de la zone 4 du territoire de cet État membre, sont limitées aux domaines indiqués ci-après.

Zone 3

- Ancres, chaînes et câbles d'ancres, y compris en ce qui concerne la longueur des chaînes d'ancres
- Vitesse minimale
- Moyens de sauvetage collectif
- Statut de stabilité 2
- Vue dégagée

Zone 4

- Ancres, chaînes et câbles d'ancres, y compris en ce qui concerne la longueur des chaînes d'ancres
- Vitesse minimale
- Engins de sauvetage
- Statut de stabilité 2
- Vue dégagée
- Seconde installation de commande indépendante

ANNEXE V *bis*

DISPOSITIONS DE PROCEDURE DETAILLEES

Article 2.01

Commissions de visite

1. Des commissions de visite sont instituées par les États membres.
2. Les commissions de visite se composent d'un président et d'experts.

Feront partie de chaque commission à titre d'experts, au moins:

- a) un fonctionnaire de l'administration compétente en matière de navigation intérieure;
 - b) un expert en matière de construction de bateaux de navigation intérieure et de leurs machines;
 - c) un expert nautique en possession d'une patente de batelier de navigation intérieure, qui autorise le titulaire à faire naviguer le bateau à contrôler.
3. Le président et les experts de chaque commission de visite sont désignés par les autorités de l'État dans lequel la commission de visite est établie. En acceptant leurs fonctions, ils s'engagent par écrit à les remplir en toute impartialité. Aucun engagement n'est demandé aux fonctionnaires.
 4. Les commissions de visite peuvent se faire assister par des experts spécialisés suivant les dispositions nationales applicables.

Article 2.02

Demande de visite

(Sans objet)

Article 2.03

Présentation du bâtiment à la visite

1. Le propriétaire, ou son représentant, doit présenter le bâtiment à la visite à l'état lège, nettoyé et gréé. Il est tenu de prêter l'assistance nécessaire à la visite, telle que fournir un canot approprié et du personnel, découvrir les parties de la coque ou des installations qui ne sont pas directement accessibles ou visibles.
2. La commission de visite doit exiger une visite à sec lors d'une première visite. Il peut être renoncé à la visite à sec à condition que puisse être produit un certificat de classification ou une attestation d'une société de classification agréée selon laquelle la construction est conforme à leurs prescriptions, ou à condition que puisse être produit un certificat établissant que des autorités compétentes ont effectué une visite à sec à d'autres fins. En cas de visite périodique ou de visite accomplie en application de l'article **10 bis** de la présente directive, la commission de visite peut exiger une visite à sec.

La commission de visite doit procéder à des essais en marche lors d'une première visite d'automoteurs ou de convois, ou lors de modifications importantes aux installations de propulsion ou de gouverne.

3. La commission de visite peut exiger des inspections et des essais en marche supplémentaires ainsi que d'autres notes justificatives. Cette disposition s'applique également pendant la phase de construction du bâtiment.

Article 2.04

(sans objet)

Article 2.05

(sans objet)

Article 2.06

(sans objet)

Article 2.07

**Mentions et modifications apportées au certificat de l'Union
pour bateaux de navigation intérieure**

1. Le propriétaire d'un bâtiment, ou son représentant, doit porter tout changement de nom ou de propriété du bâtiment, tout rejaugage ainsi que tout changement de numéro d'immatriculation ou de port d'attache à la connaissance de l'autorité compétente, et doit lui faire parvenir le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, en vue de sa modification.
2. Toute autorité compétente peut apposer toute mention ou apporter toute modification au certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.
3. Lorsqu'une autorité compétente apporte une modification à un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou y appose une mention, elle doit en donner connaissance à l'autorité compétente qui a délivré ce certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Article 2.08

(sans objet)

Article 2.09

Visite périodique

1. Le bâtiment doit être soumis à une visite périodique avant l'expiration de son certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.
3. L'autorité compétente fixe à nouveau la durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, conformément aux résultats de cette visite.

La durée de validité doit être mentionnée sur le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et portée à la connaissance de l'autorité compétente qui a délivré ce certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

4. Si, au lieu de prolonger la durée de validité d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, on le remplace par un nouveau, l'ancien certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure sera retourné à l'autorité compétente qui l'a délivré.

Article 2.10

Visite volontaire

Le propriétaire d'un bâtiment, ou son représentant, peut demander une visite volontaire de celui-ci.

Il doit être donné suite à cette demande de visite.

Article 2.11
(sans objet)

Article 2.12
(sans objet)

Article 2.13
(sans objet)

Article 2.14
(sans objet)

Article 2.15
Dépenses

Le propriétaire du bâtiment, ou son représentant, est redevable de tous les frais afférents à la visite du bateau et à la délivrance du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, en fonction d'un tarif spécial fixé par chacun des États membres.

Article 2.16
Information

L'autorité compétente peut autoriser les personnes qui en justifient la nécessité à prendre connaissance du contenu d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et peut délivrer à ces personnes des extraits ou des copies des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure certifiés conformes et désignés comme tels.

Article 2.17

Registre des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure

2. Les autorités compétentes conservent l'original ou une copie de tous les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure qu'elles ont délivrés et y portent toutes les mentions et modifications, ainsi que les annulations et remplacements de tout certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure. Elles actualisent le registre visé à **l'article 12 ter de la présente directive** en conséquence.
3. Pour permettre aux autorités compétentes d'autres États membres, des États signataires de la convention de Mannheim et, dans la mesure où une protection équivalente des données peut être assurée, aux autorités compétentes d'États tiers, de mettre en œuvre des mesures administratives dans le domaine de la navigation, il leur est accordé un droit de consultation du registre dont le modèle est présenté à **l'annexe II**, sur la base d'accords administratifs. Sont considérées comme des mesures administratives au sens de la première phrase, toutes mesures visant à maintenir la sécurité et le bon ordre de la navigation, ainsi que toutes mesures visant à exécuter les articles 2.02 à 2.15 **de la présente annexe** ainsi que les articles **3 bis, 5 ter, 6 bis, 9 bis, 10 bis, 11 bis, 14 bis, 15 bis et 16** de la présente directive.

Article 2.18

Numéro européen unique d'identification des bateaux

1. Le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), ci-après dénommé numéro européen d'identification des bateaux, se compose de huit chiffres arabes, conformément à l'annexe II de la présente directive.
2. À moins que le bâtiment ne possède un numéro européen d'identification des bateaux au moment de la délivrance du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, ce numéro est attribué au bâtiment par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel se trouve son lieu d'immatriculation ou son port d'attache.

En ce qui concerne les bâtiments relevant d'un État où l'attribution d'un numéro européen d'identification des bateaux n'est pas possible, le numéro européen d'identification des bateaux à apposer sur le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est attribué par l'autorité compétente qui a délivré le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

3. Il incombe au propriétaire du bâtiment, ou à son représentant, de demander à l'autorité compétente l'attribution du numéro européen d'identification. Il incombe également au propriétaire du bâtiment, ou à son représentant, de faire apposer sur le bâtiment le numéro européen d'identification des bateaux inscrit sur le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Article 2.19

(sans objet)

Article 2.20

Notifications

1. Les États membres ou leurs autorités compétentes notifient à la Commission et aux autres États membres, ou réciproquement:
- a) les noms et adresses des services techniques qui, avec leur autorité nationale compétente, sont responsables de l'application de l'annexe II de la présente directive;
 - b) la fiche technique figurant à l'annexe II de la présente directive sur les modèles de stations d'épuration de bord pour lesquels un agrément a été délivré depuis la dernière notification;
 - c) les agréments de type reconnus pour les installations d'épuration de bord, sur la base de normes différentes de celles prévues à l'annexe II de la présente directive, pour l'utilisation sur leurs voies d'eau nationales;
 - d) dans un délai d'un mois, tout retrait d'un agrément de type et les raisons de ce retrait pour les installations d'épuration de bord;
 - f) toute ancre spéciale autorisée, suite à une demande visant à réduire la masse d'ancrage, avec la mention du type et de la réduction autorisée de masse d'ancrage. L'autorité compétente n'accorde l'autorisation au demandeur qu'à l'issue d'un délai de trois mois suivant la notification à la Commission, sous réserve que celle-ci ne formule pas d'objection;

- g) l'appareil radar de navigation et les indicateurs de vitesse de giration pour lesquels ils ont délivré un agrément de type. Le communiqué comprend le numéro de l'agrément de type attribué, ainsi que la désignation de type, le nom du constructeur, le nom du titulaire de l'agrément de type et la date de l'agrément de type;
- h) les autorités compétentes responsables de l'agrément des sociétés spécialisées qui peuvent procéder à l'installation, au remplacement, à la réparation ou à l'entretien de l'appareil radar de navigation et des indicateurs de vitesse de giration.

ANNEXE VII

SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

Critères pour l'agrément de sociétés de classification

Une société de classification qui souhaite obtenir l'agrément au sens de l'article **15 bis** de la présente directive doit satisfaire aux critères suivants:

1. La société de classification est en mesure de justifier d'une expérience exhaustive dans l'appréciation de la conception et de la construction des bateaux de navigation intérieure. La société de classification dispose d'un règlement exhaustif concernant la conception, la construction et l'inspection périodique des bateaux de navigation intérieure, en particulier pour le calcul de la stabilité conforme à la partie 9 de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) tel que visé à l'annexe II **de la présente directive**, publié au moins en néerlandais, en anglais, en français et en allemand, et continuellement mis à jour et amélioré au moyen de programmes de recherche et de développement. Ce règlement ne doit pas être en contradiction avec les dispositions du droit de l'UE et des accords internationaux en vigueur.
2. Le registre des bateaux classés par la société de classification est publié annuellement.
3. La société de classification est un organisme indépendant de tout propriétaire de bateau, de toute entreprise ou de tiers exerçant une activité commerciale dans le domaine de la conception, de la construction, de l'équipement, de la réparation, de l'exploitation ou de l'assurance des bateaux. Le chiffre d'affaires de la société de classification ne doit pas être réalisé avec une seule entreprise.
4. Le siège ou une succursale de la société de classification ayant pouvoir et capacité de statuer et d'agir dans tous les domaines qui lui incombent dans le cadre des règlements qui régissent la navigation intérieure sont situés dans l'un des États membres.
5. La société de classification ainsi que ses experts ont une bonne renommée dans la navigation intérieure; les experts doivent être en mesure de justifier leur qualification professionnelle. Ils doivent agir sous la responsabilité de la société de classification.

6. La société de classification dispose de personnel en nombre suffisant et proportionnel aux tâches à accomplir et au nombre de bateaux classés pour effectuer les travaux techniques de gestion, de soutien, de contrôle, de visite, de recherche et pour veiller à l'adaptation permanente des capacités ainsi que du règlement. Elle assure la présence d'inspecteurs dans au moins un État membre.
7. La société de classification intervient conformément aux principes du code de déontologie.
8. La société de classification est gérée et administrée de manière à garantir la confidentialité des renseignements exigés par un État membre.
9. La société de classification s'engage à fournir toute information utile à un État membre.
10. La direction de la société de classification a défini et documenté sa politique et ses objectifs en matière de qualité, ainsi que son attachement à ces objectifs et s'est assurée que cette politique est comprise, appliquée et maintenue à tous les niveaux de la société de classification.
11. La société de classification élabore, met en œuvre et maintient un système efficace de qualité interne fondé sur les éléments pertinents de normes de qualité reconnues sur le plan international et conforme aux normes EN ISO/IEC 17020:2004, dans l'interprétation qui en est faite par les prescriptions du programme de certification de qualité de l'IACS. Le système de garantie de qualité doit être certifié par un organisme indépendant reconnu par l'administration de l'État dans lequel la société de classification a établi son siège ou la succursale visés au paragraphe 4 et assure notamment que
 - a) les dispositions du règlement de la société de classification sont établies et mises à jour de manière systématique;
 - b) le règlement de la société de classification est respecté;
 - c) les normes du travail réglementaire pour lequel la société de classification est habilitée sont respectées;
 - d) les responsabilités, les pouvoirs et les relations entre les membres du personnel dont le travail influe sur la qualité des services offerts par la société de classification sont définis et documentés;

- e) tous les travaux sont effectués sous contrôle;
 - f) un système de supervision permet de contrôler les mesures prises et les travaux effectués par les inspecteurs et le personnel technique et administratif directement employés par la société de classification;
 - g) les normes des principaux travaux réglementaires pour lesquels la société de classification est habilitée ne sont appliquées ou directement supervisées que par ses inspecteurs exclusifs ou par des inspecteurs exclusifs d'autres organismes agréés;
 - h) il existe un système de qualification des inspecteurs et de mise à jour régulière de leurs connaissances;
 - i) des livres sont tenus, montrant que les normes prescrites ont été respectées dans les différents domaines où des services ont été fournis et que le système de qualité fonctionne efficacement;
 - j) il existe un système général de vérifications internes, planifié et documenté, des activités liées à la qualité, où qu'elles aient été exercées.
12. Le système de garantie de qualité doit être certifié par un organisme indépendant reconnu par l'administration de l'État dans lequel la société de classification a établi son siège ou la succursale visés au paragraphe 4;
13. La société de classification s'engage à adapter son règlement en tenant compte des directives pertinentes de l'Union européenne et à fournir toute information utile à la Commission dans les délais appropriés.
14. La société de classification s'engage à consulter régulièrement les sociétés de classification ayant déjà obtenu l'agrément afin d'assurer l'équivalence de ses normes techniques et de leur application. Elle devrait en outre permettre aux représentants d'un État membre et aux autres parties concernées de participer à l'élaboration de son règlement.

ANNEXE VIII

Tableau de correspondance

Directive 2006/87/CE	Présente directive
-	Article 1 ^{er}
Article 2	Article 1 ^{er} <i>bis</i>
-	Article 2
Article 1 ^{er}	Article 2 <i>bis</i>
-	Article 2 <i>ter</i>
Article 9	Article 3 <i>bis</i> , paragraphes 1 et 2
Article 8, paragraphe 1	Article 3 <i>bis</i> , paragraphes 1 <i>bis</i> et 3 <i>bis</i>
Article 8, paragraphe 4	Article 3 <i>bis</i> , paragraphe 4 <i>bis</i>
Article 3	Article 4 <i>bis</i>
Article 4	Article 5 <i>bis</i>
Article 11, paragraphe 2	Article 5 <i>ter</i>
Article 11, paragraphe 1	Article 6 <i>bis</i>
Article 14	Article 7 <i>bis</i>
Article 13	Article 8 <i>bis</i>
Article 12	Article 9 <i>bis</i>
Article 15	Article 10 <i>bis</i>
Article 16	Article 11 <i>bis</i>

Article 18	Article 12 <i>bis</i>
-	Article 12 <i>ter</i>
-	Article 13 <i>bis</i>
-	Article 13 <i>ter</i>
Article 10	Article 14 <i>bis</i>
-	Article 15 <i>bis</i>
Article 17	Article 16
Article 5	Article 17 <i>bis</i>
L'article 6 a été supprimé par la directive 2008/68/CE ²²	-
Article 7, paragraphes 1 à 3	Article 18 <i>bis</i>
-	Article 19 <i>bis</i>
	Article 19 <i>ter</i>
-	Article 20 <i>ter</i>
-	Article 22 <i>bis</i>
Article 8, paragraphes 2 et 3	Article 22 <i>ter</i>
-	Article 22 <i>quater</i>
Article 20, paragraphe 1	Article 23 <i>bis</i>
Article 20, paragraphe 2	-

²² Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

Article 22	-
-	Article 24 <i>bis</i>
Article 19	Article 25
-	Article 25 <i>bis</i>
Article 24	Article 26
Article 21	Article 26 <i>bis</i>
Article 23	Article 27, paragraphes 1 et 2
Article 7, paragraphe 4	Article 27, paragraphe 3 <i>bis</i>
-	Article 28
-	Article 29
Article 25	-
Article 26	-
Article 27	Article 30
