Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/712

26.3.2026

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2026/712 DE LA COMMISSION

du 24 mars 2026

autorisant la Belgique à déroger aux prescriptions techniques des annexes II et V de la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le remorqueur «HAVENSLEEPBOOT 21»

[notifiée sous le numéro C(2026) 1910]

(Les textes en langues française et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE ([1]), et notamment son article 25, paragraphe 1, point b),

après consultation du comité institué par l'article 7 de la directive 91/672/CEE 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 ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) Le 29 avril 2021, la Belgique a notifié à la Commission son intention de déroger à certaines prescriptions techniques des annexes II et V de la directive (UE) 2016/1629 en ce qui concerne le remorqueur «HAVENSLEEPBOOT 21». Le remorqueur n'est devenu opérationnel que récemment, raison pour laquelle il convient d'adopter la décision d'exécution autorisant la délivrance d'un certificat de l'Union pour ce bâtiment.

(2) La dérogation proposée concerne l'utilisation de moteurs à combustion interne bicarburants pour le bateau remorqueur «HAVENSLEEPBOOT 21». Ces moteurs servent à la propulsion du bateau et utilisent du méthanol et du gazole marine comme carburants, à concurrence de 70 % de méthanol pour 30 % de gazole marine.

(3) L'utilisation de moteurs bicarburants méthanol/gazole marine pour la propulsion du bâtiment est une technologie prometteuse dans le contexte du déploiement d'énergies propres et de carburants de substitution pour les bateaux, de nature à réduire les émissions de gaz à effet de serre et, potentiellement, de polluants.

(4) La dérogation proposée encourage l'innovation et permet l'utilisation de nouvelles technologies par la mise en œuvre à titre expérimental de moteurs bicarburants méthanol/gazole marine dans la navigation intérieure. Ladite mise en œuvre s'inscrit dans le cadre du déploiement technologique, qui est le seul moyen d'amorcer la phase de production en série éventuelle.

(5) Les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure sont définies dans le standard européen établi par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Ce standard est appelé ES-TRIN. Au moment de la conception et de la construction du remorqueur, l'ES-TRIN applicable, ainsi que mentionné à l'annexe II de la directive (UE) 2016/1629, ne comportait pas de dispositions spécifiques pour l'utilisation de moteurs bicarburants méthanol/gazole marine pour les moteurs de propulsion du bateau. Sur la base des enseignements tirés du développement du bateau expérimental en question, des règles spécifiques relatives à l'utilisation de méthanol à bord des bateaux ont été intégrées dans le standard ES-TRIN 2025/1 ([3]), qui n'est devenu applicable par référence à l'annexe II de la directive (UE) 2016/1629 que le 1er janvier 2026.

(6) En l'absence de dispositions réglementaires relatives à l'utilisation combinée de méthanol et de gazole marine pour les moteurs de propulsion du bateau, en particulier au moment de la conception et de la construction de celui-ci, il est nécessaire de garantir un niveau de sécurité suffisant pour l'utilisation proposée d'un système de propulsion.

([1]) JO L 252 du 16.9.2016, p. 118, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj.
([2]) JO L 373 du 31.12.1991, p. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/672/oj.
([3]) Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, voir https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2024/11/ES_TRIN_2025_signed_fr.pdf.

(7) La documentation technique jointe à la demande de dérogation (ci-après la «documentation technique») a été établie par Lloyd's Register, société de classification agréée pour les bateaux de navigation intérieure en vertu de l'article 21 de la directive (UE) 2016/1629. Ces dispositions techniques ont été élaborées en tenant compte des dispositions pertinentes du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1 (Dispositions particulières pour les bâtiments munis de systèmes de propulsion ou auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C) et de l'annexe 8 de l'ES-TRIN 2023/1 (Dispositions supplémentaires pour les bâtiments munis de systèmes de propulsion ou auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C).

(8) Sur la base de la documentation technique, le groupe de travail sur les prescriptions techniques du CESNI (ci-après le «groupe de travail») a examiné l'utilisation combinée de méthanol et de gazole marine en tant que carburants pour les moteurs de propulsion du bateau et les mesures de sécurité prévues dans la dérogation proposée. Les résultats de cet examen technique sont exposés dans les spécifications techniques annexées à la présente décision, qui sont fondées sur le document CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

(9) L'examen technique effectué par le groupe de travail a conclu que l'exploitation, l'avitaillement et l'entretien du système peuvent être assurés sans danger en respectant les mesures et procédures prévues dans la documentation technique. Il est donc possible d'affirmer qu'un niveau de sécurité suffisant, tel que visé à l'article 25, paragraphe 1, point b), de la directive (UE) 2016/1629, est garanti, pour autant que les conditions énoncées à l'annexe soient remplies. La dérogation proposée peut donc être accordée.

(10) Toutefois, afin de soutenir l'élaboration, le cas échéant, de futures dispositions en matière de réception par type des moteurs à combustion interne fonctionnant au méthanol, conformément au règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil ([4]), et outre les exigences en matière de présentation de rapports énoncées au point 8 du document CESNI/PT (20) 21 rev. 3, il convient également de fournir des rapports sur les émissions de formaldéhyde. Faute d'expérience pratique en matière d'émissions de formaldéhyde pour ce type de moteurs, la Belgique devrait, en l'espèce, tenir compte des obligations qui lui incombent en vertu des directives 89/391/CEE ([5]) et 98/24/CE ([6]) du Conseil et de la directive 2004/37/CE du Parlement européen et du Conseil ([7]).

(11) La dérogation proposée concerne la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure à finalité d'essai, comprenant de nouvelles spécifications techniques qui dérogent aux annexes II et V de la directive (UE) 2016/1629. Les dérogations de ce type ne doivent être accordées que pour une période limitée, qui, en l'espèce, devrait être de cinq ans à compter de l'adoption de la présente décision,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Des dérogations aux prescriptions techniques des annexes II et V de la directive (UE) 2016/1629 pour le remorqueur «HAVENSLEEPBOOT 21» portant le numéro européen unique d'identification des bateaux 06503824, en ce qui concerne la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure à des fins d'essai intégrant de nouvelles spécifications techniques, sont autorisées dans les limites et moyennant les conditions énoncées à l'annexe de la présente décision. Ces dérogations sont sans préjudice de la législation de l'Union en matière de sécurité et de santé au travail, notamment des obligations découlant des directives 89/391/CEE, 98/24/CE et 2004/37/CE.

([4]) Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) nº 1024/2012 et (UE) nº 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj).

([5]) Directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail (JO L 183 du 29.6.1989, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1989/391/oj).

([6]) Directive 98/24/CE du Conseil du 7 avril 1998 concernant la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs contre les risques liés à des agents chimiques sur le lieu de travail (quatorzième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE) (JO L 131 du 5.5.1998, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1998/24/oj).

([7]) Directive 2004/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à des agents cancérigènes ou mutagènes ou à des substances reprotoxiques au travail (sixième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE du Conseil) (JO L 158 du 30.4.2004, p. 50, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/37/oj).

Article 2

La présente décision s'applique pendant cinq ans à compter de son adoption.

Article 3

Le Royaume de Belgique est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 24 mars 2026.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission

ANNEXE

La Belgique ayant demandé une dérogation aux annexes II et V de la directive (UE) 2016/1629 pour le remorqueur HAVENSLEEPBOOT 21, enregistré en Belgique sous le numéro européen unique d'identification des bateaux 06503824, le groupe de travail sur les prescriptions techniques du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a examiné et révisé la documentation technique établie par Lloyd's Register et soumise par la Belgique. Selon les conclusions de l'évaluation exposées dans le document CESNI/PT (20) 21 rev. 3, l'exploitation, l'avitaillement et la maintenance du système bicarburant peuvent être effectués en toute sécurité, en tenant compte des projets de mesures et procédures figurant dans la documentation technique.

Il ressort de cette évaluation que l'utilisation du méthanol en tant que carburant est donc réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions suivantes soient respectées à tout moment:

1) Pour permettre l'ajout du système de propulsion, les installations et structures suivantes sont modifiées ou ajoutées: un réservoir de méthanol, un système d'avitaillement, un système de gaz inerte, la chambre de pompe, les moteurs de propulsion et le système de ventilation.

2) Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN (version Lloyd's Register du 6 février 2020) — annexe 1 du document CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

3) À bord du bâtiment sont remplies les exigences supplémentaires et dérogatoires, telles qu'énoncées dans

   a) le concept de sécurité (version révisée du 1er décembre 2020) — annexe 2 du document CESNI/PT (20) 21 rev. 3,

   b) le système de ventilation — annexe 6 du document CESNI/PT (20) 21 rev. 3,

      — note 1 (version révisée du 12 juin 2020),

      — note 2 (version révisée du 29 juillet 2020);

   c) les zones dangereuses — annexe 7 du document CESNI/PT (20) 21 rev. 3,

      — dispositions générales concernant les zones dangereuses (version du 12 février 2020),

      — zones dangereuses tuyau d'aération (min) DN50 (version révisée du 29 juillet 2020),

      — zones dangereuses tuyau d'aération (max) DN90 (version du 29 juillet 2020),

      — zones dangereuses tuyau d'aération DN150 (version du 12 juin 2020);

   d) résultant du chapitre 30 et de l'annexe 8 de l'ES-TRIN ainsi que de l'évaluation des risques qui concernent la construction et l'équipement.

4) L'avitaillement de méthanol doit être réalisé conformément aux procédures énoncées dans la procédure d'avitaillement (version du 13 février 2020) — annexe 3 du document CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

5) La maintenance du système de propulsion doit être assurée conformément aux instructions du fabricant, le cas échéant Anglo Belgian Corporation nv. Ces instructions doivent se trouver à bord.

6) Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système de propulsion bicarburant conformément aux indications énoncées dans la documentation technique concernant la formation de l'équipage et du personnel (version du 13 février 2020) — annexe 4 du document CESNI/PT (20) 21 rev. 3.

7) Toutes les données relatives à l'utilisation du système de propulsion bicarburant doivent être enregistrées par l'exploitant et conservées pendant au moins cinq ans. Les données doivent être transmises sur demande à l'autorité compétente.

8) Un rapport d'évaluation annuel comportant toutes les données recueillies doit être adressé au Secrétariat du CESNI pour distribution aux États membres. Le rapport d'évaluation doit comporter au moins les informations suivantes:

   a) panne du système;

   b) fuites;

   c) données relatives à l'avitaillement (méthanol);

d) manquements, réparations et modifications du système de propulsion bicarburants;

e) données relatives à l'exploitation;

f) rapport d'émissions avec mesures SRM ou PEMS conformément à l'étude Prominent «D3.3, M12, Évaluation des options de surveillance et d'application» du 3 octobre 2016. De plus, les émissions de formaldéhyde doivent être couvertes conformément aux méthodes reconnues.

9) Le bâtiment est conforme à la description du projet, aux plans et au diagramme — annexe 5 du document CESNI/PT (20) 21 rev. 3:

a) description du projet (version du 22 avril 2020);

b) plan général (version révisée du 6 août 2020);

c) installation de réservoirs (version du 12 février 2020);

d) diagramme PID (version du 11 février 2020).

10) Le projet pilote tient compte de l'analyse des lacunes ES-TRIN chapitre 30 et annexe 8 (version du 1er décembre 2020) — annexe 8 du CESNI/PT (20) 21 rev. 3.