

COM(2022) 53 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021/2022

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 22 février 2022

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 22 février 2022

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et leur harmonisation avec les prescriptions de stabilité définies par l'Organisation maritime internationale

E 16492



Bruxelles, le 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et leur harmonisation avec les prescriptions de stabilité définies par l'Organisation maritime internationale

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2022) 29 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La présente proposition concerne une modification de la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers¹.

Dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (programme REFIT) et du programme «Mieux légiférer» de la Commission, et dans le prolongement direct du bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers², la Commission a présenté en 2017 trois propositions modifiant cette législation. Le 15 novembre 2017, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2017/2108³, la directive 2017/2109⁴ et la directive 2017/2110⁵.

La directive 2003/25/CE régissant les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers faisait également l'objet de ce bilan de qualité. Toutefois, étant donné qu'à l'époque, des discussions relatives aux normes de stabilité applicables aux navires après avarie étaient en cours au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), la Commission n'a pas présenté de proposition en vue de sa modification. Les règles internationales révisées ayant été adoptées⁶, la Commission est à présent en mesure de proposer la modification des prescriptions européennes en matière de stabilité après avarie.

L'objectif général de la révision de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers est de simplifier et d'harmoniser l'actuel cadre réglementaire afin i) de maintenir les règles de l'UE lorsqu'elles sont nécessaires et proportionnées; ii) d'assurer leur mise en œuvre correcte; et iii) d'éliminer d'éventuelles obligations redondantes et incohérences entre des actes législatifs connexes. L'objectif principal est de fournir un cadre juridique clair, simple et actualisé qui soit plus facile à mettre en œuvre, à contrôler et à faire appliquer, et améliorer ainsi le niveau global de sécurité.

¹ JO L 123 du 17.5.2003, p. 22.

² Les résultats de ce bilan ont été présentés dans un rapport au Parlement européen et au Conseil le 16 octobre 2015 [COM(2015)508].

³ Directive (UE) 2017/2108 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 315 du 30.11.2017).

⁴ Directive (UE) 2017/2109 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté et la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres (JO L 315 du 30.11.2017, p. 52).

⁵ Directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil (JO L 315 du 30.11.2017, p. 61).

⁶ Règles inscrites dans la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer – convention SOLAS, telle que modifiée (les modifications apportées en 2020 sont dénommées la «convention SOLAS 2020»).

Pour les navires effectuant des voyages internationaux, notamment des voyages entre deux États membres, les conventions internationales (relevant de la compétence de l'OMI) et certaines règles de l'UE s'appliquent. La convention la plus pertinente en matière de sécurité est la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), ainsi que le protocole de 1988 relatif à celle-ci. Les prescriptions générales de stabilité énoncées dans la convention SOLAS 90 (telle que définie dans le libellé de la directive avec toutes les modifications applicables) ont été établies sur une base déterministe et intégrées dans la règle II-1/B/8 de la convention SOLAS. Ces prescriptions sont applicables dans l'ensemble de l'Union en raison de l'application directe de la convention SOLAS aux voyages internationaux et de l'application de la 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 (Refonte)⁷ aux voyages nationaux.

Outre les prescriptions internationales, des règles spécifiques de l'UE s'appliquent aux navires à passagers, aux navires rouliers à passagers et aux engins à grande vitesse. La directive 2003/25/CE fixe les prescriptions de stabilité après avarie applicables à tous les navires rouliers à passagers, quel que soit leur pavillon, qui effectuent régulièrement des voyages internationaux à destination ou au départ d'un port d'un État membre. Elle a pour objet de garantir leur stabilité après avarie, ce qui améliore la capacité de survie de ces navires en cas d'avarie due à une collision. À la suite du naufrage du *MS Estonia*, le 28 septembre 1994, huit pays européens, dont sept États membres, ont lancé l'initiative (accord de Stockholm du 28 février 1996) visant à appliquer aux navires rouliers à passagers une norme de stabilité après avarie plus stricte, afin de tenir compte des effets de l'accumulation d'eau sur le pont roulier et de permettre aux navires de survivre dans des conditions de mer plus difficiles que celles prévues par la norme SOLAS 90, en présence de vagues ayant une hauteur significative pouvant atteindre 4 mètres. Cette initiative a conduit la Commission à présenter une proposition de directive, menant à son tour à l'adoption de la directive 2003/25/CE par le Parlement européen et le Conseil.

Les prescriptions spécifiques de l'UE en matière de stabilité viennent s'ajouter aux prescriptions de stabilité après avarie énoncées dans la convention SOLAS afin de tenir compte du volume d'eau accumulé sur le pont roulier à la suite d'une avarie, qui dépend du franc-bord résiduel et de la hauteur de houle significative observée dans la zone d'exploitation. Les prescriptions énoncées dans la directive 2003/25/CE sont également applicables aux navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages nationaux au sein de l'Union européenne au titre de la directive 2009/45/CE. Cette directive répartit les navires et les zones maritimes en quatre classes (A, B, C et D) en fonction de la distance par rapport à la côte et de la mesure dans laquelle la hauteur de houle qui y est observée est importante. Pour les navires rouliers à passagers de classe A, B et C, les prescriptions de la directive 2003/25/CE doivent être appliquées.

L'examen de la législation relative à la sécurité des navires à passagers dans le cadre du programme REFIT a abouti à une recommandation visant à évaluer la possibilité d'harmoniser l'approche réglementaire de l'UE en matière de prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers avec la législation internationale, pour autant que le niveau de sécurité actuel fixé par la directive 2003/25/CE soit pour le moins maintenu.

Compte tenu des écarts entre la convention SOLAS révisée (version applicable à compter de 2020) et les prescriptions spécifiques de l'UE en matière de stabilité après avarie applicables aux navires rouliers à passagers, l'utilité de la directive 2003/25/CE et sa valeur

⁷ JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

ajoutée ont été évaluées en fonction de la capacité des prescriptions de la convention SOLAS à garantir ou pas le même niveau de sécurité.

En s'appuyant sur ses conclusions dans le cadre du programme REFIT et en tenant compte des évolutions au niveau international, la Commission a été chargée d'évaluer la possibilité de proposer la modification ou l'abrogation des prescriptions spécifiques de l'UE en matière de stabilité après avarie applicables aux navires rouliers à passagers sur la base des normes internationales, pour autant que celles-ci aient été actualisées (à compter de 2020) de manière satisfaisante pour l'Union. À cette fin, une étude a été réalisée par des experts en vue d'analyser les options techniques et stratégiques, notamment les diverses possibilités concernant l'indice *R* de compartimentage requis, les restrictions imposées par la directive 2009/45/CE en matière de hauteur de houle dans un modèle probabiliste et les solutions de substitution pour des prescriptions déterministes supplémentaires. Dans cette étude, les experts ont également évalué si les prescriptions de la directive 2003/25/CE demeuraient pertinentes tant que le niveau de sécurité correspondant déterminé à l'échelle internationale ne s'avérait pas équivalent ou supérieur.

Outre les solutions techniques pour le calcul de la stabilité après avarie applicable à différentes classes de navires, les résultats de l'étude menée par les experts ont également conduit à la recommandation selon laquelle il convient de ne pas tenir compte des restrictions en matière de hauteur de houle dans le modèle probabiliste. Les exemples de calculs n'ont pas démontré que les restrictions en matière de hauteur de houle déterminées sur la base des coefficients normalisés ou de la hauteur critique de houle escomptée avaient une incidence significative sur la capacité de survie globale du navire telle qu'exprimée par l'indice *A*. Par conséquent, établir des prescriptions distinctes portant sur des restrictions opérationnelles liées à la hauteur de houle pour déterminer la stabilité après avarie dans un modèle probabiliste est sans intérêt.

Compte tenu des résultats de l'étude et de l'objectif général de simplification et d'harmonisation du cadre réglementaire de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers, une proposition de modification de la directive 2003/25/CE a été élaborée. La révision de la directive a pour objectifs spécifiques:

- de garantir autant que possible la cohérence avec les normes internationales de stabilité après avarie récemment actualisées, telles qu'adoptées par l'OMI pour les navires à passagers;
- de réduire la complexité ainsi que les contraintes techniques et administratives découlant principalement de la coexistence de deux modèles distincts pour évaluer la capacité de survie des navires rouliers à passagers après avarie;
- de lever autant que possible l'ambiguïté dans les définitions et les prescriptions, à la lumière de la directive 2009/45/CE, telle que modifiée; et
- d'éliminer les dispositions obsolètes concernant les instruments internationaux qui n'ont plus lieu d'être ou ne sont plus en vigueur.

Par souci de clarté et de cohérence, dans la présente proposition, de nombreuses définitions et références à la législation de l'UE et aux règles SOLAS en la matière ont également été actualisées.

• **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La proposition est pleinement compatible avec les trois directives modificatives relatives à la sécurité des navires à passagers adoptées en décembre 2017, à savoir les

directives 2017/2108, 2017/2109 et 2017/2110. Elle garantit également la cohérence avec la directive 2009/16/CE⁸ relative au contrôle par l'État du port. La proposition est pleinement conforme aux recommandations du bilan de qualité et au livre blanc pour l'avenir des transports de 2011⁹ qui reconnaissaient la nécessité de moderniser le cadre législatif actuel de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition s'inscrit dans le cadre du programme REFIT de la Commission et répond aux objectifs du programme «Mieux légiférer» en veillant à ce que la législation existante soit simple et claire, ne crée pas de contraintes inutiles et reste en phase avec les évolutions politiques, sociétales et technologiques. Elle répond également aux objectifs de la stratégie de l'UE en matière de transport maritime de 2018 en garantissant la qualité des transports réguliers de passagers par transbordeur à l'intérieur de l'UE.

2. **BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

- **Base juridique**

La base juridique de la directive modificative est l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, qui prévoit des mesures visant à améliorer la sécurité des transports ainsi que des dispositions spécifiques relatives au transport maritime.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

À la demande du Conseil¹⁰, la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers a principalement été modelée et façonnée sur la base des exigences internationales et en réaction à un certain nombre d'accidents importants (par exemple les accidents avec le *Herald of Free Enterprise* et le *MS Estonia*). Par rapport aux normes internationales inscrites dans les conventions de l'OMI, certaines exigences ont été renforcées à l'échelle de l'Union. C'est par exemple le cas des prescriptions de stabilité après avarie applicables aux navires rouliers fixées dans la directive 2003/25/CE.

À l'exception de quatre pays enclavés, la plupart des États membres, en leur qualité d'État du pavillon et d'État du port, sont concernés par la législation relative à la sécurité des navires à passagers.

- **Proportionnalité**

La proposition a été élaborée à la lumière des dernières évolutions au niveau international et des résultats de l'étude technique dans laquelle la Commission a comparé le cadre réglementaire prévu par la directive 2003/25/CE à celui prévu par la convention SOLAS 2020, en identifiant et en démontrant tout écart potentiel entre ces deux ensembles de règles en matière de sécurité. La Commission a également recensé, évalué et examiné de nouvelles mesures susceptibles de combler ces écarts en matière de sécurité (dans la perspective d'une sécurité renforcée) en tenant compte de la capacité de survie globale du navire.

⁸ Idem.

⁹ Livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», COM(2011) 0144 final.

¹⁰ Résolution du Conseil, du 22 décembre 1994, sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers (94/C 379/05) (JO C 379 du 31.12.1994, p. 8).

La proposition visant à modifier les prescriptions de stabilité après avarie applicables aux navires rouliers à passagers nouvellement construits et nouvellement certifiés et à supprimer les redondances ainsi que les définitions et références obsolètes est considérée comme la seule option proportionnelle et cohérente. Elle garantit que le niveau de sécurité élevé actuel n'est pas compromis.

Conformément au principe de proportionnalité, une directive reste la forme la plus adéquate pour atteindre des objectifs. Elle établit des principes et des niveaux de sécurité communs, assure leur application, mais laisse à chaque État membre le choix des procédures pratiques et techniques pour leur mise en œuvre. De la sorte, c'est aux États membres qu'il revient de décider des modalités de mise en œuvre les mieux adaptées à leur système national. Une directive garantit également que l'objectif de simplification de la présente proposition soit atteint dans toute la mesure du possible, bien qu'en définitive le résultat soit lié à la mise en œuvre décidée par chaque État membre.

- **Choix de l'instrument**

Dans un souci de rédaction juridique claire et cohérente, une directive modificative est considérée comme étant la solution juridique la plus adéquate.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Le bilan de qualité a indiqué que les objectifs fondamentaux, liés à la sécurité des passagers, de la législation de l'UE sur la sécurité des navires à passagers sont respectés dans l'ensemble et conservent toute leur pertinence. Le cadre juridique de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers a permis d'atteindre un niveau commun de sécurité pour les navires à passagers au sein de l'Union, de créer des conditions égales entre exploitants et d'augmenter les transferts de navires entre États membres. Le bilan de qualité a également démontré qu'il est possible de renforcer le niveau de sécurité ainsi que l'efficacité et la proportionnalité de certaines des exigences réglementaires. Des recommandations visant à simplifier, clarifier et abroger un certain nombre d'exigences ambiguës, dépassées ou faisant double emploi ont été formulées. En ce qui concerne les prescriptions de stabilité après avarie, il a été recommandé dans le bilan de qualité d'examiner la possibilité de proposer la modification ou l'abrogation des prescriptions spécifiques de l'UE en matière de stabilité après avarie applicables aux navires rouliers à passagers sur la base des normes internationales actualisées.

- **Consultation des parties intéressées**

Étant donné la nature technique de la proposition envisagée, une consultation ciblée a été choisie en tant qu'outil de consultation le plus adéquat. Des experts nationaux ont été consultés dans le cadre du groupe d'experts sur la sécurité des navires à passagers. Dans le cadre de l'étude technique externalisée, deux ateliers ont été organisés et tous les États membres ainsi que des associations du secteur et de passagers ont été invités à y participer.

Les résultats de l'étude technique externalisée par la Commission aux fins de l'élaboration de la présente révision figurent dans le document de travail des services de la Commission joint à la proposition. La proposition de structurer les prescriptions de stabilité après avarie en fonction de la capacité des navires a été appuyée par une grande majorité d'experts nationaux. Sur la base des observations des experts nationaux et des parties prenantes, lesquelles ont été soigneusement examinées, d'autres solutions temporaires applicables aux navires

nouvellement construits, certifiés pour transporter 1 350 personnes ou moins, ont été intégrées dans la proposition. L'application de ces deux options fera l'objet d'une évaluation dix ans après la mise en œuvre de la directive modificative.

Toutes les observations et les propositions présentées par les experts nationaux et les acteurs du secteur au cours des discussions qui se sont tenues lors des réunions du groupe d'experts ont été évaluées en gardant à l'esprit l'objectif principal consistant à garantir que l'actuel niveau de sécurité soit pour le moins maintenu.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Cet examen se fonde principalement sur les données collectées pendant le processus du bilan de qualité figurant dans le document de travail des services de la Commission intitulé «Ajuster le cap: bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers», adopté le 16 octobre 2015¹¹.

Outre les données collectées et la consultation menée dans le cadre du bilan de qualité, l'élaboration de la présente proposition de simplification a nécessité la contribution des experts juridiques et techniques concernant la formulation concrète des définitions techniques et une rédaction juridique claire. Cette expertise a été rassemblée au sein de la Commission, de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et du groupe d'experts sur la sécurité des navires à passagers. Elle est exposée dans le document de travail des services de la Commission joint à la proposition.

- **Analyse d'impact**

La proposition s'inscrit dans le prolongement direct du bilan de qualité qui a recensé avec précision les points à harmoniser et à simplifier, et évalué le potentiel de simplification. Comme souligné dans le document de travail des services de la Commission, la présente proposition est de nature très technique. La proposition est fondée sur les résultats d'une étude technique réalisée en coopération avec des experts hautement spécialisés dotés de connaissances spécifiques dans ce domaine. En outre, cette initiative prévoit une harmonisation avec les règles internationales établies par l'OMI. Conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation de la Commission, aucune analyse d'impact exhaustive n'a été réalisée.

Néanmoins, la présente proposition s'accompagne d'un document de travail des services de la Commission qui rappelle les recommandations du bilan de qualité et explique l'intérêt des solutions proposées d'un point de vue aussi bien technique que juridique. Elle comprend un résumé des résultats de l'étude technique de la Commission menée à l'appui de cette initiative

- **Réglementation affûtée et simplification**

L'objectif principal de la présente proposition est de réduire la complexité et les contraintes techniques et administratives liées aux prescriptions de stabilité après avarie, découlant principalement de la coexistence de deux modèles distincts pour évaluer la capacité de survie des navires rouliers à passagers après avarie. La proposition a également pour objet de garantir autant que possible la cohérence avec les normes internationales de stabilité après avarie récemment actualisées, telles qu'adoptées par l'OMI pour les navires à passagers. La proposition envisagée d'harmonisation avec les règles internationales et de simplification

¹¹ SWD(2015)197.

permettra de rationaliser les contraintes liées aux calculs imposées aux entreprises et exploitants dans le domaine de la construction navale.

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'a pas de conséquences pour la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation¹², aucun plan de mise en œuvre n'est requis pour les directives de nature très technique.

Des modalités adéquates de suivi et d'information ont été définies pour les États membres en tenant compte du fait que d'autres solutions techniques ont été proposées pour certaines classes de navires dans le projet de directive modificative. Les données clés relatives aux navires nouvellement construits et les calculs de stabilité après avarie seront recueillis et évalués avec l'aide de l'AESM. Dix ans après la mise en œuvre des prescriptions révisées, une évaluation sera effectuée et, le cas échéant, la directive sera révisée.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Aucun document explicatif n'est requis: si les prescriptions modifiées énoncées dans la directive sont de nature technique, elles ne sont pas de nature complexe pour leur public cible.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

L'article 1^{er} du projet de directive modificative en constitue la partie principale et apporte des modifications à de nombreuses dispositions de la directive 2003/25/CE.

Objectif, champ d'application et définitions

Au point 1, plusieurs définitions en vigueur, telles que celles des termes «navire existant», «navire neuf», «service régulier», «État du port» et «prescriptions spécifiques de stabilité» sont modifiées.

Hauteur de houle significative

Au point 2, la notion de «hauteur de houle significative» est mieux définie et son application est limitée aux navires qui respecteront les prescriptions spécifiques de stabilité après avarie énoncées à la section A de l'annexe I de la directive 2003/25/CE.

Zones maritimes

Au point 3, l'obligation pour les États membres de publier la liste de leurs zones maritimes ainsi que les valeurs de hauteur de houle significative qui y sont observées a été simplifiée.

Prescriptions spécifiques de stabilité

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>.

Au point 4 figurent les prescriptions spécifiques de stabilité révisées. Ces règles sont réparties a) en fonction de la date à laquelle la quille du navire a été posée ou de la date à laquelle le navire se trouvait à un stade de construction équivalent; et b) en fonction du nombre de passagers que les navires sont autorisés à transporter à leur bord. Les prescriptions actuelles continueront de s'appliquer aux navires existants et déjà certifiés, tandis que les navires nouvellement construits et nouvellement certifiés mis en service régulier au sein de l'UE devront se conformer aux règles internationales actualisées (convention SOLAS 2020, pour les navires ayant la capacité de transporter à leur bord plus de 1 350 personnes) ainsi qu'à la prescription spécifique de l'UE concernant l'indice *R* (convention SOLAS 2020 + valeur de l'indice *R* conforme au niveau approuvé par le SDC 3, pour les navires ayant la capacité de transporter à leur bord 1 350 personnes ou moins).

Pendant une période transitoire de dix ans, les navires ayant la capacité de transporter à leur bord 1 350 personnes ou moins auront le choix entre deux ensembles de règles en matière de stabilité: les règles actuelles énoncées à la section A de l'annexe I ou les règles actualisées énoncées à la section B de l'annexe I. Passé ce délai de dix ans, il est prévu d'évaluer l'application de ces deux possibilités et de réviser la directive en conséquence.

Le point 5 a pour objet la suppression des dispositions redondantes relatives à la «mise en place des prescriptions spécifiques de stabilité», processus qui a suivi l'adoption de la directive 2003/25/CE.

Le point 6 contient les modifications qu'il est nécessaire d'apporter aux dispositions relatives aux «certificats». Ces changements résultent de l'ajout d'une nouvelle section B à l'annexe I de la directive 2003/25/CE et des modifications apportées par la directive (UE) 2017/2110 dans laquelle la notion d'«État d'accueil» a été abandonnée au profit de celle d'«État du port».

Le point 7 a pour objet la modification des dispositions relatives à l'«exploitation saisonnière ou de courte durée» afin de tenir compte de la substitution du terme «État d'accueil» par le terme «État du port» ainsi que de l'application limitée de la notion de hauteur de houle significative pour les navires respectant les prescriptions de stabilité énoncées à la section A de l'annexe I.

Le point 8 porte sur l'examen de la mise en œuvre des prescriptions de stabilité révisées, dix ans après leur adoption.

Le point 9 contient plusieurs révisions formelles de la prescription de stabilité actuelle devant figurer à la section A de l'annexe I.

Le point 10 a pour objet l'ajout de nouvelles prescriptions spécifiques de stabilité à la section B de l'annexe I.

Le point 11 a pour objet l'ajout de la nouvelle annexe III, qui définit l'ensemble des données techniques que les États membres doivent communiquer à la Commission pour tous les navires rouliers à passagers nouvellement construits et nouvellement certifiés, affrétés pour un service régulier au sein de l'Union. Le cas échéant, ces données seront utilisées aux fins de l'évaluation de la mise en œuvre de la directive 2003/25/CE modifiée.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et leur harmonisation avec les prescriptions de stabilité définies par l'Organisation maritime internationale

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

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 européen¹³,

vu l'avis du Comité des régions¹⁴,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵ établit un niveau uniforme de prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers qui améliore la capacité de survie de ce type de navire en cas d'avarie à la suite d'une collision et offre aux passagers et à l'équipage un niveau de sécurité élevé, en combinaison avec les prescriptions fixées dans la convention SOLAS en vigueur à la date d'adoption de la directive (convention SOLAS 90).
- (2) L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté, par sa résolution MSC.421(98) du 15 juin 2017, des dispositions spécifiques révisées concernant les normes de stabilité applicables aux navires à passagers après avarie, lesquelles s'appliquent également aux navires rouliers à passagers. Il est nécessaire de tenir compte de ces évolutions au niveau international et d'harmoniser les règles et les prescriptions de l'Union avec celles établies dans la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (la «convention SOLAS») pour les navires rouliers à passagers effectuant des voyages internationaux.
- (3) La résolution 14 de l'OMI adoptée lors de la conférence SOLAS de 1995 autorise les membres de l'OMI à conclure des accords régionaux s'ils estiment que l'état dominant de la mer et d'autres conditions locales exigent des prescriptions spécifiques de

¹³ JO C du , p. .

¹⁴ JO C du , p. .

¹⁵ Directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers (JO L 123 du 17.5.2003, p. 22).

stabilité dans une région donnée. Les prescriptions de stabilité après avarie déterministes applicables aux navires rouliers à passagers énoncées à l'annexe I de la directive 2003/25/CE diffèrent des nouvelles prescriptions probabilistes internationales qui mesurent la sécurité des navires rouliers à passagers en fonction de leur probabilité de survie à la suite d'une collision. Le modèle probabiliste international est énoncé au chapitre II-1 de la convention SOLAS. Il convient d'intégrer ces nouvelles prescriptions dans la directive 2003/25/CE.

- (4) Les prescriptions figurant dans la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁶ restent applicables aux navires rouliers à passagers. L'évaluation du niveau de sécurité garanti par les prescriptions de la convention SOLAS 2020 pour des navires rouliers à passagers de différentes tailles a permis de conclure que l'application des prescriptions de stabilité énoncées dans la convention SOLAS 2020 présente, pour les navires rouliers à passagers certifiés pour transporter à leur bord plus de 1 350 personnes, un risque significativement moindre par rapport aux prescriptions figurant dans la directive 2003/25/CE en combinaison avec celles de la convention SOLAS, telle que modifiée par les instruments pertinents de l'OMI applicables au moment de son adoption («convention SOLAS 90»).
- (5) Les prescriptions de stabilité prévues dans la présente directive applicables aux navires rouliers à passagers certifiés pour transporter à leur bord 1 350 personnes ou moins seraient difficiles à mettre en œuvre pour certains modèles d'entre eux. Par conséquent, les opérateurs économiques possédant ou exploitant ces navires en service régulier au sein de l'Union devraient avoir la possibilité d'appliquer les prescriptions de stabilité qui étaient applicables avant l'entrée en vigueur de la présente directive. Il convient que les États membres notifient à la Commission le recours à cette possibilité et lui communiquent un ensemble de données relatives aux navires concernés. Dix ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission devra évaluer l'application de cette possibilité afin de décider d'une nouvelle révision de la directive.
- (6) Pour les navires rouliers à passagers certifiés pour transporter à leur bord 1 350 personnes ou moins, l'application facultative des prescriptions de la convention SOLAS 2020 doit être subordonnée à un niveau d'indice *R* plus élevé que celui défini dans la convention SOLAS 2020 afin d'atteindre le niveau de sécurité approprié.
- (7) Afin de garantir le niveau de sécurité nécessaire, il convient d'appliquer des prescriptions spécifiques de stabilité après avarie également aux navires rouliers à passagers existants qui n'ont jamais été certifiés conformément à la directive 2003/25/CE et qui sont mis en service régulier au sein de l'Union.
- (8) Afin de permettre à la Commission d'évaluer la mise en œuvre de la présente directive et de présenter un rapport sur celle-ci au Parlement européen et au Conseil avant le [OP: veuillez indiquer la date correspondant à dix ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], les États membres seront invités à communiquer les données relatives à tout nouveau navire roulier à passagers certifié après le [OP: veuillez indiquer la date correspondant à un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative] pour un service régulier, conformément aux prescriptions de stabilité énoncées dans la présente directive selon la structure figurant à l'annexe.

¹⁶ 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).

(9) La directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁷ ayant été modifiée et la directive 1999/35/CE du Conseil¹⁸ ayant été abrogée par la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil¹⁹, la notion d'«État d'accueil» n'est plus pertinente et devrait dès lors être remplacée par celle d'«État du port».

(10) Il y a donc lieu de modifier la directive 2003/25/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications apportées à la directive 2003/25/CE

La directive 2003/25/CE est modifiée comme suit:

(1) L'article 2 est modifié comme suit:

(a) les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«b) “navire roulier à passagers existant”: tout navire roulier à passagers dont la quille est posée ou qui se trouve à un stade de construction équivalent avant le [OP: veuillez insérer la date correspondant à un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]: on entend par “stade de construction équivalent”, le stade auquel:

- i) la construction identifiable à un navire particulier commence; et
- ii) le montage du navire a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, la valeur la plus faible étant retenue;

c) “navire roulier à passagers neuf”: tout navire roulier à passagers qui n'est pas un navire existant;»;

(b) le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) “convention SOLAS”: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et les modifications y afférentes en vigueur;»;

(c) les points e *bis*), e *ter*) et e *quater*) suivants sont insérés:

«e *bis*) “convention SOLAS 90”: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par les instruments suivants de l'OMI:

- Rés. MSC.1(45);
- Rés. MSC.6(48);
- Rés. MSC.11(55);

¹⁷ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

¹⁸ Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse (JO L 138 du 1.6.1999, p. 1).

¹⁹ Directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 (JO L 315 du 30.11.2017, p. 61).

- Rés. MSC.13(57);
- Rés. MSC.19(58);
- Rés. MSC.26(60);
- Rés. MSC.24(60);
- Rés. MSC.27(61);
- Rés. MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;
- Rés. MSC.42(64);
- Rés. MSC.46(65);
- Rés. MSC.57(67);
- Rés. MSC.65(68);
- SOLAS/CONF.4/25;
- Rés. MSC.69(69);
- Rés. MSC.99(73);
- Rés. MSC.117(74);

e *ter*) “convention SOLAS 2009”: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par la résolution MSC.216(82);

e *quater*) “convention SOLAS 2020”: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par la résolution MSC.421(98);»;

(d) le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) “service régulier”: une série de traversées effectuées par un navire roulier à passagers de manière à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale:

- i) soit selon un horaire publié;
- ii) soit avec une régularité ou une fréquence telle que ces traversées ou voyages constituent une série systématique reconnaissable;»;

(e) le point i) est remplacé par le texte suivant:

«i) “État du port”: un État membre à destination ou au départ des ports duquel un navire roulier à passagers assure un service régulier;»;

(f) le point k) est remplacé par le texte suivant:

«k) “prescriptions spécifiques de stabilité”: les prescriptions relatives à la stabilité visées à l’article 6;»;

(g) le point n) suivant est ajouté:

«n) “exploitant”: l’entité juridique ou la personne physique qui assume la responsabilité de l’exploitation du navire.».

(2) À l’article 3, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Chaque État membre, en sa qualité d'État du port, s'assure que les navires rouliers à passagers battant pavillon d'un État autre qu'un État membre satisfont entièrement aux exigences de la présente directive avant de pouvoir effectuer des voyages en service régulier à destination ou au départ de ports de cet État membre, conformément à la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil²⁰.».

- (3) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 4*

Hauteur de houle significative

La hauteur de houle significative (h_s) est utilisée pour déterminer la hauteur de l'eau sur le pont roulier, conformément à la prescription spécifique de stabilité définie à l'annexe I, section A. Les valeurs de hauteur de houle significative ne doivent pas être dépassées avec une probabilité de plus de 10 % sur une base annuelle.».

- (4) L'article 5 est modifié comme suit:

- (a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États du port établissent et tiennent à jour une liste des zones maritimes dont des navires rouliers à passagers assurent la traversée en service régulier à destination ou au départ de leurs ports, ainsi que les valeurs correspondantes de hauteur de houle significative observées dans ces zones.»;

- (b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La liste est versée dans une base de données publique accessible sur le site web des autorités maritimes compétentes. Il convient d'indiquer à la Commission où se trouvent ces informations et de lui signaler les mises à jour de la liste, en les justifiant.».

- (5) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 6*

Prescriptions spécifiques de stabilité

1. Sans préjudice de l'application de la directive 2009/45/CE, les navires rouliers à passagers neufs certifiés pour le transport de plus de 1 350 personnes à bord respectent les prescriptions spécifiques de stabilité définies dans la convention SOLAS 2020, chapitre II-1, partie B.
2. Au choix de l'exploitant, les navires rouliers à passagers neufs certifiés pour le transport de 1 350 personnes ou moins à bord respectent:
 - (a) les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section A, de la présente directive, ou
 - (b) les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section B, de la présente directive.

Pour chacun de ces navires, l'administration de l'État du pavillon notifie à la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la date de délivrance du

²⁰ Directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil (JO L 315 du 30.11.2017, p. 61).

certificat visé à l'article 8, l'option choisie, visée au premier alinéa, point a) ou b), et joint à cette notification les données visées à l'annexe III.

3. Les États membres utilisent, pour appliquer les prescriptions définies à l'annexe I, section A, les lignes directrices figurant à l'annexe II, pour autant que cela soit réalisable et compatible avec la conception du navire concerné.
4. Au choix de l'exploitant, les navires rouliers à passagers existants certifiés pour le transport de plus de 1 350 personnes à bord, qui sont affrétés pour un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un État membre après le [OP: veuillez insérer la date correspondant à un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], et qui n'avaient jamais été certifiés conformément à la présente directive, respectent:
 - (a) les prescriptions spécifiques de stabilité définies dans la convention SOLAS 2020, chapitre II-1, partie B; ou
 - (b) les prescriptions spécifiques définies à l'annexe I, section A, de la présente directive, en plus de celles énoncées dans la convention SOLAS 2009, chapitre II-1, partie B.

La norme appliquée doit figurer sur le certificat du navire requis en vertu de l'article 8.

5. Au choix de l'exploitant, les navires rouliers à passagers existants certifiés pour le transport de 1 350 personnes ou moins à bord, qui sont affrétés pour un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un État membre après le [OP: veuillez insérer la date correspondant à un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], et qui n'avaient jamais été certifiés conformément à la présente directive, respectent:
 - (a) les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section A, de la présente directive,
 - (b) les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section B, de la présente directive, ou
 - (c) les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section A, de la présente directive, en plus de celles énoncées dans la convention SOLAS 2009, chapitre II-1, partie B.

La norme appliquée doit figurer sur le certificat du navire visé à l'article 8.

6. Les navires rouliers à passagers existants qui assuraient un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un État membre avant le [OP: veuillez insérer la date correspondant à un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative] satisfont aux prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de la [OP: veuillez insérer l'intitulé de la présente directive modificative].».

(6) L'article 7 est supprimé.

(7) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Certificats

1. Tous les navires rouliers à passagers neufs et existants battant pavillon d'un État membre sont munis d'un certificat prouvant qu'ils respectent les prescriptions spécifiques de stabilité visées à l'article 6.

Les certificats sont délivrés par l'administration de l'État du pavillon et d'autres certificats pertinents peuvent y être adjoints. Dans le cas de navires rouliers à passagers satisfaisant aux prescriptions spécifiques de stabilité figurant à l'annexe I, section A, le certificat indique la hauteur de houle significative jusqu'à laquelle le navire peut respecter les prescriptions spécifiques de stabilité.

Le certificat est valable aussi longtemps que le navire roulier à passagers est exploité dans une zone caractérisée par une hauteur de houle significative de même valeur ou de valeur moindre.

2. Chaque État membre, agissant en sa qualité d'État du port, reconnaît le certificat délivré par un autre État membre conformément à la présente directive.

3. Chaque État membre, agissant en sa qualité d'État du port, accepte le certificat délivré par un pays tiers, dans lequel il est certifié que le navire roulier à passagers satisfait aux prescriptions spécifiques de stabilité prévues dans la présente directive.».

(8) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

Exploitation saisonnière ou de courte durée

1. Si une compagnie maritime qui exploite un service régulier pendant toute l'année souhaite affréter des navires rouliers à passagers supplémentaires afin de les exploiter sur ce même service pour une plus courte durée, elle en informe l'autorité compétente de l'État ou des États du port, au plus tard un mois avant l'entrée en exploitation desdits navires sur ce service.

2. Toutefois, si des circonstances imprévues obligent à affréter rapidement un navire roulier à passagers de remplacement pour éviter une rupture de service, l'article 4, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2110 et l'annexe XVII, point 1.3, de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil²¹ s'appliquent, au lieu de l'obligation de notification prévue au paragraphe 1.

3. Si une compagnie maritime souhaite exploiter un service régulier pendant une période déterminée de l'année d'une durée maximale de six mois, elle en informe l'autorité compétente de l'État ou des États du port au plus tard trois mois avant l'inauguration de ce service.

4. Dans le cas des navires rouliers à passagers satisfaisant aux prescriptions spécifiques de l'annexe I, section A, lorsque les formes d'exploitation visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article ont lieu dans des conditions de mer dans lesquelles la hauteur de houle significative est inférieure à celle établie dans la même zone maritime pour une exploitation à l'année, l'autorité compétente peut utiliser la valeur de la hauteur de houle significative applicable pour cette période d'exploitation plus courte pour déterminer la

²¹ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

hauteur de l'eau sur le pont lors de l'application de la prescription spécifique de stabilité figurant à l'annexe I, section A. La valeur de la hauteur de houle significative applicable pour cette période d'exploitation plus courte est déterminée d'un commun accord par les États membres ou, chaque fois que c'est applicable et possible, par les États membres et les pays tiers situés à chaque extrémité de la route maritime.

5. Dès que l'autorité compétente de l'État ou des États du port a donné son accord en vue d'une des formes d'exploitation visées aux paragraphes 1 et 2, le navire roulier à passagers affecté à ces services a à son bord un certificat prouvant qu'il respecte la présente directive, conformément à l'article 8, paragraphe 1.».

(9) L'article 13 *bis* suivant est inséré:

«Article 13 bis

Réexamen

La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive et transmet les résultats de l'évaluation au Parlement européen et au Conseil au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant à dix ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]. Les informations fondées sur les notifications visées à l'article 6, paragraphe 2, sont mises à disposition sous une forme anonymisée. ».

(10) Les annexes I et II de la directive 2003/25/CE sont modifiées conformément à l'annexe I de la présente directive.

(11) Le texte figurant à l'annexe II de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe III de la directive 2003/25/CE.

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant à un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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 essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

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 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président