



Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 16 février 2005 transposant 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 passagers

(Transposition directive (UE) 2023/946)

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de règlement grand-ducal	p. 4
III.	Commentaire des articles	p. 6
IV.	Tableau de correspondance	p. 7
V.	Fiche financière	p. 7
VI.	Fiche d'impact	p. 8
VII.	Texte coordonné	p. 11
VIII.	Directive	p. 13



I. Exposé des motifs

Les navires rouliers à passagers (communément appelés « *roll-on/roll-off ferries* » ou « *ro-ro ferries* ») contribuent de manière significative à la mobilité des personnes. Le nombre total des passagers transportés est estimé à quelques 410 millions par an et environ 1.100 navires rouliers à passagers naviguent sous le pavillon d'un État membre de l'Union européenne auxquels s'ajoutent plusieurs centaines de ferries battant pavillon étranger.

Lors de la conférence de 1990 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, les États parties à l'Organisation maritime internationale avaient adopté des prescriptions générales de stabilité après avarie, applicables aux navires rouliers à passagers. Ces dispositions sont incluses dans la règle II-1/B/8 de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après « la convention SOLAS »)

Suite au naufrage du navire MS Estonia en 1994 en mer Baltique qui avait coûté la vie à 852 personnes, la sécurité des navires rouliers à passager avait été renforcée par prise d'une série de nouvelles règles et des amendements à la convention SOLAS afin d'éviter qu'une telle tragédie se répète. Ces nouvelles règles renforçaient, entre autres, les mesures à prendre en matière de stabilité des navires rouliers à passagers neufs et existants.

Parallèlement, en 1996, huit pays du nord de l'Europe ont conclu l'accord de Stockholm afin d'appliquer aux navires rouliers à passagers une norme de stabilité plus stricte que celle prescrite par la convention SOLAS, dans certaines zones maritimes du nord de l'Europe.

Suite au naufrage du MS express Samina qui a fait 81 morts, en Grèce, en 2000, l'Union européenne a décidé qu'une harmonisation des prescriptions de stabilité entre les navires rouliers à passagers dans les différentes eaux européennes était nécessaire. 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 passagers a ainsi été adoptée. Par la suite, les normes techniques prescrites par la directive 2003/25/CE précitée ont été révisées à plusieurs reprises¹ pour s'aligner avec les standards adoptés lors des révisions de la convention SOLAS, notamment suite à l'avarie du Costa Concordia en 2012 en Italie. Les changements adoptés dans le cadre du programme REFIT assurent ainsi une cohérence entre la législation européenne et les normes internationales en vigueur et

¹ 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 transposée par le règlement grand-ducal du 16 février 2005 transposant 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 passagers

Directive 2005/12/CE de la Commission du 18 février 2005 modifiant les annexes I et II de la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers transposée par le règlement grand-ducal du 31 juillet 2005 modifiant le règlement grand-ducal du 16 février 2005 transposant 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 passagers

Directive (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et l'alignement de ladite directive sur les prescriptions de stabilité définies par l'Organisation maritime internationale



contribuent à la simplification administrative et technique pour les armateurs. Les amendements ont également pour objectifs en cas de collision, d'évaluer la probabilité de survie de navires à passagers et à protéger les passagers de dommages d'inondations à bord. Les règles s'appliquent à tous les navires rouliers à passagers qui opèrent des services réguliers en provenance ou à destination d'un port d'un état membre de l'Union européenne.

La directive 2003/25/CE précitée a été mise en œuvre en droit luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 16 février 2005 transposant 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 passagers. Ce dernier a été modifié pour introduire en droit luxembourgeois les standards techniques adoptés subséquentment.

Enfin, la directive (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et l'alignement de ladite directive sur les prescriptions de stabilité définies par l'Organisation maritime internationale a pour objectif d'introduire les derniers développements techniques afin de s'aligner avec les prescriptions de la convention SOLAS.

Le présent projet de règlement a pour objet de transposer les modifications de la directive (UE) 2023/946 précitée *ad litteram*.



II. Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la Directive (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et l'alignement de ladite directive sur les prescriptions de stabilité définies par l'Organisation maritime internationale ;

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, et plus particulièrement son article 64 (*après adoption du PL n°7329 il s'agira de l'article 2.0.0-5*) ;

Vu l'avis de la Chambre de commerce (*à adapter le cas échéant*) ;

Le Conseil d'État entendu ;

Sur le rapport du Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. L'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 16 février 2005 transposant 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 passagers est remplacé par le texte suivant :

« Art. 1^{er}. Les navires rouliers à passagers inscrits au registre public maritime des navires battant pavillon luxembourgeois, qui effectuent régulièrement des voyages internationaux à destination ou au départ d'un port d'un État membre de l'Union européenne, respectent les prescriptions spécifiques et les dispositions 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 passagers, telle qu'amendée par les directives 2005/12/CE de la Commission du 18 février 2005 modifiant les annexes I et II de la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers et (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et l'alignement de ladite directive sur les prescriptions de stabilité définies par l'Organisation maritime internationale.

Ces directives qui font partie intégrante du présent règlement grand-ducal, ne sont pas publiées au Mémorial, la publication au Journal officiel de l'Union européenne en tenant lieu. Elles se trouvent publiées comme suit : J.O. n° L 123 du 17 mai 2003, J.O. n° L 48 du 19 février 2005 et J.O. n° L 128 du 15 mai 2023. »

Art. 2. L'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 16 février 2005 transposant 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 passagers est abrogé.



Art. 3. Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



III. Commentaire des articles

Ad art. 1^{er}. À l'article 1^{er} est ajouté la référence de la nouvelle directive (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et l'alignement de ladite directive sur les prescriptions de stabilité définies par l'Organisation maritime internationale. Celle-ci vise à moderniser et à simplifier la législation en vigueur en reprenant les développements techniques depuis l'adoption de la directive 2003/25/CE. L'analyse des causes des avaries de plusieurs navires rouliers à passagers, notamment MS Estonia en 1994, MS Express Samina en 2000 et MS Norman Atlantic en 2014 ont entraîné la révision des normes internationales prescrites par la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après SOLAS). La législation européenne s'est alignée par la suite sur lesdites prescriptions techniques avec l'adoption de la directive 2023/946 précitée. Elle constitue également une simplification des prescriptions de stabilité que doivent respecter les armateurs. Soutenue par le programme REFIT (programme pour une réglementation affûtée et performante), la modernisation du droit européen s'imposait au législateur pour clarifier les règles à appliquer et en abroger celles devenues obsolètes ou se chevauchant.

Une étude technique mandatée par la Commission en 2019 contenait entre autres de nouveaux indicateurs comme un index de survie après un accident qui prend en compte le nombre de personnes à bord ou encore la hauteur de la houle.

Les résultats de toutes ces évolutions ont abouti à un remplacement complet des articles 6, 8 et 9 de la directive qui introduisent notamment de nouvelles prescriptions spécifiques de stabilité, des certificats à délivrer et des exploitations saisonnières. Les annexes détaillant les calculs techniques liés aux prescriptions spécifiques de stabilité se trouvent également revues.

Ad art. 2. Les sanctions en cas d'infractions aux dispositions du règlement grand-ducal modifié du 16 février 2005 transposant 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 passagers sont définies par l'article 126 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Le règlement grand-ducal modifié du 16 février 2005 définit de façon indépendante les sanctions applicables en cas d'infraction constatée aux dispositions de la directive 2003/25/CE. Or, la loi modifiée du 9 novembre 1990 prévoit dans son article 126, alinéa 1, phrase 3 les sanctions liées aux infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation. La mention des sanctions dans le règlement est donc superflue.

En conséquence, il y a lieu d'abroger l'article 2 dudit règlement.



IV. Tableau de correspondance

Directive (UE) 2023/946	Projet de règlement grand-ducal
Article 1 ^{er} -4	Article 1

V. Fiche financière

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État)

Le projet de règlement grand-ducal ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.



VII. Texte coordonné

Règlement grand-ducal du 16 février 2005 transposant 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 passagers
(Mém. A-n°21 du 16 mars 2005)

modifié par:
RGD du 31 juillet 2005
(Mém. A-n°157 du 20 septembre 2005)

Projet de RGD
(gras)

~~**Art. 1^{er}.** Les navires rouliers à passagers inscrits au registre public maritime des navires battant pavillon luxembourgeois, qui effectuent régulièrement des voyages internationaux à destination ou au départ d'un port d'un Etat membre de la Communauté européenne, respectent les prescriptions spécifiques et les dispositions 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 passagers, telle qu'amendée par la directive 2005/12/CE de la Commission du 18 février 2005.~~

~~Ces directives qui font parties intégrantes du présent règlement grand-ducal, ne sont pas publiées au Mémorial, la publication au Journal officiel de l'Union européenne en tenant lieu. Elles se trouvent publiées comme suit : J.O. n° L 123 du 17 mai 2003 et J.O. n° L 48 du 19 février 2005.~~

Les navires rouliers à passagers inscrits au registre public maritime des navires battant pavillon luxembourgeois, qui effectuent régulièrement des voyages internationaux à destination ou au départ d'un port d'un État membre de l'Union européenne, respectent les prescriptions spécifiques et les dispositions 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 passagers, telle qu'amendée par les directives 2005/12/CE de la Commission du 18 février 2005 modifiant les annexes I et II de la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers et (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et l'alignement de ladite directive sur les prescriptions de stabilité définies par l'Organisation maritime internationale.

Ces directives qui font partie intégrante du présent règlement grand-ducal, ne sont pas publiées au Mémorial, la publication au Journal officiel de l'Union européenne en tenant lieu. Elles se trouvent publiées comme suit : J.O. n° L 123 du 17 mai 2003, J.O. n° L 48 du 19 février 2005 et J.O. n° L 128 du 15 mai 2023.



~~**Art. 2.** Les infractions aux dispositions des articles 6§1, 6§2, 7§1, 8§1, 9§1, 9§2 et 9§4 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 passagers sont punies conformément aux dispositions de l'article 126, troisième phrase et suivantes de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.~~

Art. 3. Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2023/946 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 10 mai 2023

modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et l'alignement de ladite directive sur 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 européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ 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 liaison avec les prescriptions fixées dans la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée «convention SOLAS») en vigueur à la date d'adoption de ladite directive (ci-après dénommée «convention SOLAS 90»).
- (2) Le 15 juin 2017, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté la résolution MSC.421(98) modifiant la convention SOLAS et fixant des prescriptions de stabilité révisées pour les navires à passagers après avarie. Ces prescriptions s'appliquent également aux navires rouliers à passagers. Il est nécessaire de tenir compte de cette évolution au niveau international et d'aligner les règles et les prescriptions de l'Union sur celles établies dans 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 stabilité dans une région donnée.

⁽¹⁾ JO C 323 du 26.8.2022, p. 119.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 14 mars 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 24 avril 2023.

⁽³⁾ 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).

- (4) Les prescriptions de stabilité en cas d'avarie applicables aux navires rouliers à passagers énoncées à l'annexe I de la directive 2003/25/CE sont de nature déterministe. En tant que telles, elles diffèrent du nouveau régime probabiliste international prévu au chapitre II-1 de la convention SOLAS, et notamment des nouvelles prescriptions qui mesurent la sécurité d'un navire roulier à passagers en fonction de la probabilité de survivre à une collision. Afin d'aligner les prescriptions de l'Union sur ces nouvelles prescriptions internationales, il convient de modifier la directive 2003/25/CE en conséquence.
- (5) Les prescriptions figurant dans la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ restent applicables aux navires rouliers à passagers. L'évaluation du niveau de sécurité garanti par les prescriptions de la convention SOLAS, telle que modifiée en dernier lieu par la résolution CSM.421(98) (ci-après dénommée «convention SOLAS 2020») pour des navires rouliers à passagers de différentes tailles a permis de conclure que l'application des prescriptions de stabilité de la convention SOLAS 2020 entraînerait, pour les navires rouliers à passagers certifiés pour transporter à leur bord plus de 1 350 personnes, une réduction importante du risque par rapport au niveau de sécurité découlant de l'application des prescriptions figurant dans la directive 2003/25/CE.
- (6) 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 de navires. Par conséquent, les compagnies 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 les données relatives aux navires concernés. Dix ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission devrait évaluer l'application de cette possibilité afin de décider si une nouvelle révision de la directive est nécessaire.
- (7) 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 devrait 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.
- (8) 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.
- (9) Les États du port devraient coopérer dans toute la mesure possible afin d'établir la liste des zones maritimes mentionnée dans la présente directive, en tenant compte de la souveraineté des États sur les zones maritimes relevant de leur juridiction et des principes généraux du droit de la mer.
- (10) L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) assiste la Commission dans la mise en œuvre effective de la directive 2003/25/CE et devrait s'efforcer de poursuivre cette assistance conformément au règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾.
- (11) Afin de permettre à la Commission d'évaluer et de présenter un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive au Parlement européen et au Conseil, les États membres devraient communiquer les données relatives à tout nouveau navire roulier à passagers certifié pour transporter à son bord 1 350 personnes ou moins en vue d'un service régulier, conformément aux prescriptions de stabilité énoncées dans la présente directive. Ces données devraient être communiquées selon la structure figurant à l'annexe II. Ces données devraient être disponibles pour tous les navires rouliers à passagers neufs, puisque ceux-ci doivent satisfaire aux prescriptions probabilistes de stabilité définies dans la convention SOLAS 2020.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).

- (12) La directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾ ayant été modifiée et la directive 1999/35/CE du Conseil ⁽⁷⁾ ayant été abrogée par la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾, la notion d'«État d'accueil» n'est plus pertinente et devrait dès lors être remplacée par celle d'«État du port».
- (13) Afin de ne pas imposer une charge administrative disproportionnée aux États membres enclavés qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont pas de navires rouliers à passagers battant leur pavillon relevant du champ d'application de la directive 2003/25/CE, il convient d'autoriser ces États membres à déroger aux dispositions de la directive 2003/25/CE. Cela signifie que tant qu'il est satisfait à ces conditions, ces États membres ne sont pas tenus de transposer ladite directive.
- (14) 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 5 décembre 2024; 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 et emploie au moins 50 tonnes de la masse estimée de tous les matériaux de structure 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 roulier à passagers 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 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 en dernier lieu par la résolution 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 en dernier lieu 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 en dernier lieu 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) selon un horaire publié; ou

ii) avec une régularité ou une fréquence telle que ces traversées ou voyages constituent une série systématique reconnaissable;»;

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

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": lorsque cette expression est utilisée comme terme collectif, les prescriptions relatives à la stabilité visées à l'article 6;»;

g) le point suivant est ajouté:

«n) "compagnie": le propriétaire d'un navire roulier à passagers, ou tout autre organisme ou toute autre personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire à passagers.».

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 Conseil (*).

(*) 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).».

3) À l'article 3, le paragraphe suivant est ajouté:

«3. Les États membres qui n'ont pas de ports maritimes et dont aucun navire roulier à passagers qui relève du champ d'application de la présente directive ne bat pavillon peuvent déroger aux dispositions de la présente directive, sauf en ce qui concerne l'obligation énoncée au deuxième alinéa.

Les États membres qui ont l'intention de se prévaloir d'une telle dérogation communiquent à la Commission, au plus tard le 5 décembre 2024 si les conditions ont été remplies et informent la Commission de tout changement ultérieur. Ces États membres ne peuvent autoriser des navires rouliers à passagers qui relèvent du champ d'application de la présente directive à battre leur pavillon tant qu'ils n'ont pas transposé et mis en œuvre la présente directive.».

4) 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.».

5) 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 internet 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.».

6) 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 du Parlement européen et du Conseil (*), 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 au chapitre II-1, partie B, de la convention SOLAS 2020.

2. Au choix de la compagnie, 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 certificat visé à l'article 8, l'option choisie, visée au premier alinéa, 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 la compagnie, les navires rouliers à passagers existants certifiés pour le transport de plus de 1 350 personnes à bord, que la compagnie affrète pour un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un État membre après le 5 décembre 2024 et qui n'ont jamais été certifiés conformément à la présente directive respectent:

- a) les prescriptions spécifiques de stabilité définies au chapitre II-1, partie B, de la convention SOLAS 2020; ou
- b) les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section A, de la présente directive, outre les prescriptions énoncées au chapitre II-1, partie B, de la convention SOLAS 2009.

Les prescriptions de stabilité appliquées doivent figurer sur le certificat du navire requis en vertu de l'article 8.

5. Au choix de la compagnie, les navires rouliers à passagers existants certifiés pour le transport de 1 350 personnes ou moins à bord, que la compagnie affrète pour un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un État membre après le 5 décembre 2024 et qui n'ont 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; ou
- b) les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section B, de la présente directive.

Les prescriptions de stabilité appliquées doivent 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 5 décembre 2024 continuent de satisfaire aux prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I dans sa version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil (**).

(*) 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).

(**) Directive (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/25/CE en ce qui concerne l'introduction de prescriptions de stabilité renforcées et l'alignement de ladite directive sur les prescriptions de stabilité définies par l'Organisation maritime internationale (JO L 128 du 15.5.2023, p. 1).».

7) L'article 7 est supprimé.

- 8) 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 définies 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 les certificats délivrés 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.»

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

«Article 9

Exploitation saisonnière et autre exploitation de courte durée

1. Si une compagnie 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 période, elle le notifie à 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 Conseil (*) s'appliquent, au lieu de l'obligation de notification prévue au paragraphe 1.

3. Si une compagnie souhaite exploiter un service régulier pendant une période déterminée de l'année d'une durée maximale de six mois, elle le notifie à l'autorité compétente de l'État ou des États du port au plus tard trois mois avant ladite exploitation.

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, 2 et 3 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 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, 2 et 3, 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.

(*) 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).»

10) L'article 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 5 juin 2033. Les informations fondées sur les notifications visées à l'article 6, paragraphe 2, sont mises à disposition sous une forme anonymisée.»

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

12) 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 mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 5 décembre 2024. 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 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 Strasbourg, le 10 mai 2023.

Par le Parlement européen
La présidente
R. METSOLA

Par le Conseil
La présidente
J. ROSWALL

ANNEXE I

1. L'annexe I est modifiée comme suit:

a) après le titre, l'intitulé suivant est inséré:

«Section A»;

b) après ce nouvel intitulé, la phrase introductive suivante est ajoutée:

«Aux fins de la section A, les références aux règles de la convention SOLAS s'entendent comme faites à ces règles telles qu'elles s'appliquent en vertu de la convention SOLAS 90.»;

c) au paragraphe 1, l'alinéa qui précède les points 1.1 à 1.6 est remplacé par le texte suivant:

«1. Outre les prescriptions de la règle II-1/B/8 de la convention SOLAS relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie, les prescriptions de la présente section doivent être respectées.»;

d) le point 3.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.1. Dans le cas des navires exploités pendant une période plus courte au sens de l'article 9, les États du port figurant sur la route conviennent de la hauteur de houle significative applicable.»;

e) la section B suivante est insérée:

«Section B

Les prescriptions de la partie B, chapitre II-1, de la convention SOLAS 2020 sont respectées. Toutefois, par dérogation à la règle II-1/B/6.2.3 de la convention SOLAS 2020, l'indice de compartimentage requis R est déterminé comme suit:

Personnes à bord (N)	Indice de compartimentage (R)
$N < 1\ 000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\ 000 \leq N \leq 1\ 350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

sachant que:

N = Nombre total de personnes à bord.».

2. L'annexe II est modifiée comme suit:

L'alinéa introductif figurant sous l'intitulé «Application» est remplacé par le texte suivant:

«Conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 3, de la présente directive, les administrations des États membres utilisent les présentes lignes directrices pour appliquer les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section A, pour autant que cela soit réalisable et compatible avec la conception du navire concerné. Les numéros de paragraphes ci-après correspondent à ceux de l'annexe I, section A.».

ANNEXE II

«ANNEXE III

DÉTAILS DE LA NOTIFICATION

Données à notifier conformément à l'article 6, paragraphe 2:

I. Données générales

- 1) Prescriptions de stabilité applicables: section A ou section B de l'annexe I
- 2) Numéro d'identification du navire (numéro OMI, indicatif d'appel)
- 3) Principales caractéristiques
- 4) Plan d'ensemble
- 5) Nombre de personnes à bord
- 6) GT (jauge brute)
- 7) Le navire est-il amphirôme? Oui/Non
- 8) Le navire est-il doté de grandes cales inférieures? Oui/Non

II. Données spécifiques — pour les navires rouliers à passagers soumis aux prescriptions probabilistes définies dans la convention SOLAS

- 1) d_l , d_p , d_s ;
- 2) R – indice requis;
- 3) plan de disposition (plan d'intégrité de l'étanchéité) pour les sous-compartiments indiquant tous les points d'ouverture intérieurs et extérieurs, y compris les sous-compartiments qui y sont connectés, et caractéristiques utilisées pour mesurer les espaces, tels que le plan d'aménagement général et la plan de la citerne; les limites du compartimentage, longitudinales, transversales et verticales, doivent être incluses ⁽¹⁾;
- 4) indice de compartimentage atteint A avec un tableau récapitulatif de toutes les contributions pour toutes les zones d'avarie ⁽²⁾ avec une colonne distincte contenant l'indice de compartimentage atteignable ($w * p * v$);
- 5) pour les cas d'avarie dans les zones 1 et 2, le pourcentage de cas d'avarie qui n'ont pas fait l'objet d'une enquête [c'est-à-dire les cas non inclus dans le facteur ($w * p * v$)], où $s = 0$, $s = 1$ et $0 < s < 1$;
- 6) pour les cas d'avarie dans les zones 1 et 2, le pourcentage de cas d'avarie touchant des espaces rouliers qui n'ont pas fait l'objet d'une enquête [c'est-à-dire les cas non inclus dans le facteur ($w * p * v$)], où $s = 0$, $s = 1$ et $0 < s < 1$;
- 7) pour chaque avarie qui contribue à l'indice de compartimentage atteint A, recensement des espaces envahis, valeur contributive et facteur "s" ⁽³⁾;
- 8) caractéristiques des avaries non contributives ($s = 0$ et $p > 0$) pour les navires rouliers à passagers dotés d'une grande cale inférieure, y compris tous les détails des facteurs calculés ⁽⁴⁾.

III. Données spécifiques — pour les navires rouliers à passagers auxquels s'appliquent les prescriptions de l'annexe I, section A

- 1) Méthode de conformité:
 - Essais sur modèle
 - Calculs

Le calcul du volume d'eau sur le pont n'a pas été entrepris en raison du fait, par exemple, que le franc-bord résiduel était supérieur à 2,0 m dans tous les cas d'avarie: Oui/Non

2) Hauteur de houle significative conformément à la directive 2003/25/CE.

-
- (¹) La documentation requise doit être communiquée aux administrations conformément au point 2.2 de l'appendice de la résolution MSC.429(98) de l'OMI.
 - (²) La documentation requise doit être communiquée aux administrations conformément au point 2.3.1 de l'appendice de la résolution MSC.429(98) de l'OMI.
 - (³) La documentation requise doit être communiquée aux administrations conformément au point 2.3.1 de l'appendice de la résolution MSC.429(98) de l'OMI.
 - (⁴) La documentation requise doit être communiquée aux administrations conformément au point 2.3.1 de l'appendice de la résolution MSC.429(98) de l'OMI.».
-