

# Règles et normes de sécurité pour les navires à passagers: simplification; pouvoirs délégués et d'exécution de la Commission

2016/0170(COD) - 06/06/2016 - Document de base législatif

OBJECTIF : simplifier et rationaliser l'actuel cadre réglementaire de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers (normes de sécurité).

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE : la [directive 2009/45/CE](#) du Parlement européen et du Conseil vise à atteindre un niveau de sécurité élevé et à supprimer les obstacles au commerce en fixant des normes de sécurité harmonisées pour les navires à passagers et les engins à passagers effectuant des services nationaux. Cette directive a mis en place un niveau de sécurité élevé commun dans l'ensemble de l'UE et a apporté d'importants avantages pour le marché intérieur.

Dans l'esprit du programme pour une réglementation affûtée (**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 passagers, la Commission estime que l'actuel cadre réglementaire de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers doit être simplifié et rationalisé afin i) de conserver 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.

**Le bilan de qualité** a démontré en particulier que :

- la directive ne s'applique actuellement qu'à 70 petits navires sur 1.950, les aspects de sécurité essentiels de ces petits navires ayant déjà été définis par les États membres ;
- plusieurs États membres certifient des navires en aluminium conformément à cette directive, tandis que certains autres ne le font pas, ce qui est source de disparités en raison d'une interprétation différente du champ d'application de la directive liée à la définition d'un «matériau équivalent» et de l'applicabilité des normes de sécurité incendie correspondantes.

La proposition est en cohérence avec les propositions de simplification [modifiant la directive 98/41/CE du Conseil](#) et la proposition [remplaçant la directive 1999/35/CE du Conseil](#).

CONTENU : la Commission propose de **modifier la directive 2009/45/CE en vue de clarifier et de simplifier les règles et normes de sécurité pour les navires à passagers** afin qu'il soit plus simple de les mettre à jour, de les contrôler et de veiller à leur respect.

Les principales modifications proposées sont les suivantes :

- **supprimer un certain nombre de références redondantes, incohérentes ou incorrectes**, relatives notamment au recueil de règles de stabilité à l'état intact, au recueil HSC, à la définition de la

hauteur d'étrave, à la zone portuaire (alignée sur la définition d'une zone maritime), au refuge (supprimée), à l'État du port (remplaçant l'État d'accueil conformément à la révision de la directive 1999/35/CE) et à l'organisme agréé ;

- **prévoir de nouvelles définitions** du bateau traditionnel, du voilier, du bateau de plaisance et de l'engin de plaisance, de l'annexe ou «tender». La définition du **bateau traditionnel**, notamment, serait mieux alignée sur la [directive 2002/59/CE](#) du Parlement européen et du Conseil, tout en préservant les critères actuels de l'année de construction et du type de matériau. La définition du **bateau de plaisance** et de l'engin de plaisance serait alignée sur la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) ;
- **clarifier la définition du « matériau équivalent »** afin d'éviter des divergences dans l'application découlant de l'interprétation du champ d'application de la directive relativement à la définition de l'aluminium en tant que matériau équivalent et à l'applicabilité des normes de sécurité incendie correspondantes. Les navires construits à partir de ces matériaux devraient être certifiés conformément à la directive ;
- **exclure les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres** du champ d'application de la directive, et préciser que la directive ne s'appliquerait pas aux voiliers, aux vedettes et aux navires visés dans le code SPS (y compris les navires de ravitaillement en mer) ;
- **simplifier les définitions des zones maritimes C et D** (les références au critère «où des personnes naufragées peuvent gagner la terre» et au critère de la distance par rapport au refuge seraient supprimées), et préciser que les zones maritimes seraient établies par les États membres de manière à ce que la limite intérieure de la zone maritime D soit clairement établie ;
- mettre à jour la référence à l'État d'accueil (remplacé par l'État du port), préciser que **l'exigence de transformation** est censée s'appliquer à tous les navires (lorsqu'ils sont transformés en navires à passagers), et non aux seuls navires à passagers existants et insérer une nouvelle date d'application pour les navires construits en matériau équivalent avant l'entrée en vigueur de la directive ;
- accroître la transparence et faciliter la notification par les États membres des exemptions, des équivalences et des prescriptions de sécurité supplémentaires en prévoyant la création par la Commission d'une **base de données** qui inclurait les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées ;
- préciser que seuls les navires satisfaisant aux exigences de la directive recevront un **certificat de sécurité** pour navire à passagers ;
- aligner la directive 2009/45/CE sur les modifications apportées par le traité de Lisbonne en ce qui concerne **le pouvoir d'adopter des actes délégués et d'exécution** conféré à la Commission.

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