Navires rouliers à passagers: prescriptions de stabilité

2022/0036(COD) - 18/02/2022 - Document de base législatif

OBJECTIF : modifier la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE : la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil 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 internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur à la date d'adoption de la directive (convention SOLAS 90).

L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté en 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 SOLAS pour les navires rouliers à passagers effectuant des voyages internationaux.

La présente proposition s'inscrit dans le prolongement direct du bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers. Elle 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.

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.

CONTENU : la proposition de révision de la directive 2003/25/CE 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.

L’objectif principal de la directive proposée 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. Ses principaux éléments sont les suivants :

Définitions

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

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

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

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 continueraient 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 devraient se conformer aux règles internationales actualisées (convention SOLAS 2020, pour les navires ayant la capacité de transporter à leur bord plus de 1350 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 1350 personnes ou moins).

Pendant une période transitoire de dix ans, les navires ayant la capacité de transporter à leur bord 1350 personnes ou moins auraient 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.