Informations de base

2016/0170(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Règles et normes de sécurité pour les navires à passagers: simplification; pouvoirs délégués et d'exécution de la Commission Modification Directive 2009/45/EC 2007/0257(COD) **Subject** 3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt 3.20.03.01 Sécurité maritime	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	AIUTO Daniela (EFDD)	15/06/2016
	Rapporteur(e) fictif/fictive POGLIESE Salvatore Domenico (PPE) AYALA SENDER Inés (S&D) FOSTER Jacqueline (ECR) BILBAO BARANDICA Izaskun (ALDE) KOULOGLOU Stelios (GUE/NGL) TAYLOR Keith (Verts/ALE) ARNAUTU Marie-Christine (ENF)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
JURI Affaires juridiques	BERGERON Joëlle (EFDD)	11/07/2016

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	3569	2017-10-23

	Transports, télécommunications et énergie	3505	2016-12-01

Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**
	Mobilité et transports	BULC Violeta
Comité économique et social européen		
Comité européen des régions		

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
06/06/2016	Publication de la proposition législative	COM(2016)0369	Résumé
09/06/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
01/12/2016	Débat au Conseil		
11/04/2017	Vote en commission,1ère lecture		
11/04/2017	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
21/04/2017	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0167/2017	Résumé
26/04/2017	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
15/05/2017	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 72)		
11/07/2017	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE609.506 GEDA/A/(2017)007854	
03/10/2017	Débat en plénière		
04/10/2017	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0373/2017	Résumé
04/10/2017	Résultat du vote au parlement		
23/10/2017	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
15/11/2017	Signature de l'acte final		
15/11/2017	Fin de la procédure au Parlement		
30/11/2017	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2016/0170(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 2009/45/EC 2007/0257(COD)

Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/06750

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Avis de la commission	JURI	PE594.004	18/01/2017	
Projet de rapport de la commission		PE594.091	07/02/2017	
Amendements déposés en commission		PE601.014	14/03/2017	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0167/2017	21/04/2017	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE609.506	21/06/2017	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0373/2017	04/10/2017	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2017)007854	21/06/2017	
Projet d'acte final	00034/2017/LEX	15/11/2017	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2016)0369	06/06/2016	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2016)0189	06/06/2016	
Document annexé à la procédure	SWD(2016)0190	06/06/2016	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2017)766	06/12/2017	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	IT_SENATE	COM(2016)0369	04/08/2016	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES4285/2016	19/10/2016	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2017/2108 JO L 315 30.11.2017, p. 0040	Résumé

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

2016/0170(COD) - 04/10/2017 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 659 voix pour, 12 contre et 17 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

L'amélioration de l'application de la directive 2009/45/CE devrait viser **à maintenir un niveau élevé de sécurité et, partant, de confiance des passagers**, grâce aux normes de sécurité communes.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit:

Champ d'application: le texte amendé précise que les États membres **qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont pas de navires battant leur pavillon** qui relèvent du champ d'application de la directive, devraient être autorisés à déroger aux dispositions de la directive. Tant qu'il est satisfait à ces conditions, ces États membres ne seraient pas tenus de transposer la directive.

Les États membres souhaitant se prévaloir de cette dérogation devraient communiquer à la Commission s'ils satisfont aux conditions et informer la Commission chaque année par la suite de tout changement ultérieur.

Catégories de zones maritimes et classes de navires à passagers: les zones maritimes seraient réparties en différentes catégories, à savoir les **zones A, B, C et D**, dont les caractéristiques sont précisées dans la directive.

Chaque État membre devrait i) établir et actualiser une liste des zones maritimes qui dépendent de sa juridiction; ii) déterminer la limite intérieure de la zone maritime la plus proche de sa côte; iii) publier cette liste dans une base de données publique consultable sur le site internet de l'autorité maritime compétente; iv) avertir la Commission lorsque la liste est modifiée.

Les navires à passagers seraient répartis en **différentes classes** (A, B, C et D) en fonction de la zone maritime dans laquelle ils peuvent opérer.

Navires construits en aluminium: un amendement prévoit qu'un État membre qui compte, à la date de l'entrée en vigueur de la directive, plus de 60 navires à passagers construits en alliage d'aluminium battant son pavillon pourrait, **jusqu'à 12 ans après la date de transposition**, exempter des dispositions de la directive des navires à passagers des classes B, C et D construits en aluminium, à condition que le niveau de sécurité ne soit pas compromis.

Navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres: ces navires seraient exclus du champ d'application de la directive et resteraient soumis à des normes de sécurité définies au niveau national. Lors de la définition de ces normes, les États membres devraient se conformer aux **lignes directrices que la Commission devrait publier**. Ce faisant, ils devraient tenir compte des autres accords internationaux de l'OMI et éviter de créer des exigences supplémentaires par rapport à la réglementation internationale en la matière.

Annexes transportées par un navire: ces embarcations - uniquement utilisées pour transférer des passagers depuis des navires à passager (principalement des navires de croisière) vers le rivage et retour - **ne devraient pas être utilisées pour d'autres types de voyages, comme les**

excursions touristiques littorales. Ces services devraient exclusivement être assurés par des navires qui remplissent les conditions relatives aux navires à passagers de l'État côtier. Les États membres et la Commission devraient encourager l'OMI à revoir les lignes directrices afin de renforcer la sécurité.

Voiliers: afin de préserver un niveau de sécurité harmonisé pour les voiliers en Europe, le Parlement a suggéré que la Commission évalue et définisse les exigences communes pour cette catégorie d'embarcation dans des lignes directrices spécifiques qu'elle publierait avant 2020.

Navires desservant des installations offshores: les États membres devraient s'engager en faveur du travail de l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le domaine de la définition des **normes de sécurité appropriées** pour les navires qui desservent les installations offshore. Ces navires transportent des ouvriers qui nécessitent des règles différentes et spécifiques en matière de sécurité.

Normes de sécurité et équipage des navires: afin de maintenir un niveau de sécurité élevé tout au long du trajet d'un navire à passagers, le texte amendé souligne la nécessité de prendre en compte **le lien entre sécurité, conditions de vie et de travail à bord et formation**, y compris la formation aux opérations de sauvetage et d'urgence transfrontières, conformément aux exigences internationales. La dimension sociale au bénéfice des marins à bord des navires devrait être contrôlée et renforcée.

Grèce: la Grèce devrait être autorisée à déroger aux exigences relatives à la délimitation de zones maritimes. Plus particulièrement, elle devrait être autorisée à déterminer la classe des navires en fonction de la route maritime qu'ils assurent, tout en maintenant les mêmes critères pour les classes de navires à passagers et les mêmes normes de sécurité.

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

2016/0170(COD) - 15/11/2017 - Acte final

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

ACTE LÉGISLATIF: Directive (UE) 2017/2108 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

CONTENU: la directive 2009/45/CE établit des règles et des normes de sécurité pour les navires à passagers neufs ou existants construits en acier ou autre matériau équivalent et les engins à grande vitesse qui effectuent des voyages nationaux dans les États membres de l'Union européenne. Elle fixe en détail les exigences techniques auxquelles les navires doivent se conformer, qui concernent notamment la construction, la stabilité et la protection contre l'incendie.

À la lumière du bilan de qualité de la législation actuelle effectué par la Commission, la présente directive **modifie 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.

Champ d'application: la directive contient de **nouvelles définitions** du bateau traditionnel, du voilier, du bateau de plaisance et de l'engin de plaisance ou encore de l'annexe ou «tender». Elle prévoit notamment:

- l'exclusion de tous les **navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres**, existants ou nouveaux, qui resteront soumis à des normes de sécurité définies au niveau national;
- l'exclusion des **navires de maintenance en mer** qui transportent des travailleurs vers et depuis des installations offshore ainsi que des **annexes** , qui sont des bateaux transportés par un navire utilisés pour transférer plus de 12 passagers d'un navire à passagers, tel qu'un navire de croisière, vers le rivage et retour;
- l'exclusion des **bateaux de plaisance et traditionnels** ainsi que des **voiliers** s'ils sont équipés d'une propulsion mécanique accessoire. La Commission devra évaluer la nécessité de fixer des prescriptions européennes communes pour cette catégorie de navires à passagers d'ici à 2020.

Les États membres qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont pas de navires battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la directive seront autorisés à **déroger aux dispositions de la directive**. Tant qu'il est satisfait à ces conditions, ces États membres ne seront pas tenus de transposer la directive.

Catégories de zones maritimes et classes de navires à passagers: les zones maritimes seront réparties en différentes catégories, à savoir les zones A, B, C et D. La directive **simplifie les définitions des zones maritimes C et D** (en supprimant les références au critère «où des personnes naufragées peuvent gagner la terre» et au critère de la distance par rapport au refuge). Les navires à passagers seront répartis en différentes classes (A, B, C et D) en fonction de la zone maritime dans laquelle ils peuvent opérer.

Navires construits en aluminium: les navires construits en aluminium avant le 20 décembre 2017 devront respecter les exigences de la directive **au plus tard le 22 décembre 2025**.

Un État membre qui compte, au 20 décembre 2017, plus de 60 navires à passagers construits en alliage d'aluminium battant son pavillon pourra, jusqu'à 12 ans après cette date, **exempter** des dispositions de la directive des navires à passagers des classes B, C et D construits en aluminium, à condition que le niveau de sécurité ne soit pas compromis.

Transparence: afin d'accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des exemptions, des équivalences et des mesures de sécurité supplémentaires, la Commission devra créer et tenir à jour une **base de données**. Celle-ci devra inclure les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées. Les mesures adoptées devront être accessibles au public.

Normes de sécurité et équipage des navires: afin de maintenir un niveau de sécurité élevé tout au long du trajet d'un navire à passagers, la directive souligne la nécessité de prendre en compte le lien entre sécurité, conditions de vie et de travail à bord et formation, y compris la formation aux opérations de sauvetage et d'urgence transfrontières, conformément aux exigences internationales. Elle invite les États membres et la Commission à adopter une attitude volontariste au niveau international afin de contrôler et de renforcer la dimension sociale au bénéfice des marins à bord des navires.

Tous les navires à passagers, neufs ou existants, satisfaisant aux exigences de la directive devront être munis d'un **certificat de sécurité** pour navire à passagers en conformité avec la directive.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 20.12.2017.

TRANSPOSITION: au plus tard le 21.12.2019. Les dispositions de la directive s'appliquent à partir de cette même date.

ACTES DÉLÉGUÉS: la Commission peut adopter des actes délégués en ce qui concerne la non-application, aux fins de la présente directive, des modifications apportées aux instruments internationaux, si nécessaire, et la mise à jour des prescriptions techniques. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **sept ans** (renouvelable) à compter du 20 décembre 2017. Le Parlement européen ou le Conseil ont le droit de s'opposer à un acte délégué dans un délai de deux mois (prorogeable deux mois) à compter de la notification de l'acte.

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

2016/0170(COD) - 21/04/2017 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Daniela AIUTO (EFDD, IT) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit:

Annexes transportées par un navire: celles-ci sont uniquement utilisées pour transférer des passagers depuis des navires à passager (principalement des navires de croisière) vers le rivage et retour. Les députés estiment que ces embarcations **ne devraient pas être utilisées pour d'autres types de voyages, comme les excursions touristiques littorales** car elles ne sont pas appropriées pour ces voyages. Ces services devraient exclusivement être assurés par des navires qui remplissent les conditions relatives aux navires à passagers de l'État côtier.

La Commission devrait dès lors **évaluer la nécessité d'exigences européennes communes** pour cette catégorie, qui comprendraient des dispositions contraignantes, et présenter des **lignes directrices spécifiques** avant 2020 afin de faciliter l'harmonisation des règles et des normes entre les États membres.

Voiliers: afin de préserver un niveau de sécurité harmonisé pour les voiliers en Europe, les députés suggèrent que la Commission évalue et définisse les **exigences communes** pour cette catégorie d'embarcation dans des lignes directrices spécifiques qu'elle publierait avant 2020.

Navires desservant des installations offshores: selon les députés, les États membres devraient s'engager en faveur du travail de l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le domaine de la **définition des normes de sécurité appropriées** pour les navires qui desservent les installations offshore. Ces navires transportent des ouvriers qui nécessitent des règles différentes et spécifiques en matière de sécurité.

Navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres: lors de la définition des normes spécifiques pour les navires plus petits, les États membres devraient se conformer aux **lignes directrices** que la Commission devrait publier. Ce faisant, ils devraient tenir compte des autres accords internationaux de l'OMI et éviter de créer des exigences supplémentaires par rapport à la réglementation internationale en la matière.

Aluminium: les députés estiment que l'aluminium devrait être considéré comme un «**matériau équivalent à l'acier**» dans tous les États membres. Étant donné que les règles nationales existantes pour les navires en aluminium assurent un haut niveau de sécurité pour tous les passagers effectuant des voyages nationaux par mer, les États membres devraient être autorisés à conserver leurs méthodes actuelles plus strictes de prévention des incendies.

Le texte amendé prévoit qu'un État membre qui compte, à la date de l'entrée en vigueur de la directive, plus de 60 navires à passagers construits en alliage d'aluminium battant son pavillon pourrait, jusqu'à **8 ans** après la date de transposition, exempter des dispositions de la directive des navires à passagers des classes B, C et D construits en alliage d'aluminium, à condition que le niveau de sécurité ne soit pas compromis.

Transparence: toute exemption, équivalence ou mesure de sécurité supplémentaire prises par les États membres pour améliorer les normes de sécurité devrait être **publiée sur un site internet en accès public**. Les modalités qui régissent l'accès à la base de données et son utilisation devraient être précisées par la Commission au moyen d'un acte délégué.

Normes de sécurité et équipage des navires: afin de maintenir un niveau de sécurité élevé tout au long du trajet d'un navire à passagers, les députés suggèrent de prendre en compte, outre la structure physique du navire et son équipement, le lien entre sécurité, conditions de vie et de travail et formation de l'équipage.

La directive devrait dès lors souligner la nécessité pour l'Union de poursuivre son approche volontariste, notamment dans le contexte international, afin **de contrôler et de renforcer la dimension sociale** au bénéfice des membres de l'équipage des navires.

Grèce: la Grèce devrait être autorisée à déroger aux exigences relatives à la délimitation de zones maritimes. Plus particulièrement, elle devrait être autorisée à déterminer la classe des navires en fonction de la route maritime qu'ils assurent, tout en maintenant les mêmes critères pour les classes de navires à passagers et les mêmes normes de sécurité.

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.