Informations de base

2022/0036(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Navires rouliers à passagers: prescriptions de stabilité Modification Directive 2003/25 2002/0074(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	ZĪLE Roberts (ECR)	01/04/2022
	Rapporteur(e) fictif/fictive ADAMOWICZ Magdalena (EPP) TAX Vera (S&D) NAGTEGAAL Caroline (Renew) PAULUS Jutta (Greens /EFA) KOUNTOURA Elena (The Left)	

Conseil de l'Union européenne

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	VĂLEAN Adina

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
18/02/2022	Publication de la proposition législative	COM(2022)0053	Résumé

07/03/2022	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
10/10/2022	Vote en commission,1ère lecture		
10/10/2022	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
21/10/2022	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0255/2022	Résumé
09/11/2022	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
21/11/2022	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 72)		
31/01/2023	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE740.748 GEDA/A/(2023)000080	
14/03/2023	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0064/2023	Résumé
14/03/2023	Résultat du vote au parlement		
25/04/2023	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
10/05/2023	Signature de l'acte final		
15/05/2023	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2022/0036(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 2003/25 2002/0074(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/9/08416

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE734.092	12/07/2022	
Amendements déposés en commission		PE736.380	09/09/2022	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0255/2022	21/10/2022	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE740.748	21/12/2022	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0064/2023	14/03/2023	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2023)000080	21/12/2022	
Projet d'acte final	00076/2022/LEX	10/05/2023	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2022)0053	18/02/2022	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2022)0029	18/02/2022	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2023)193	26/04/2023	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1212/2022	18/05/2022	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Service de recherche du PE	Briefing	30/08/2022
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2023/0946
JO L 128 15.05.2023, p. 0001 Résumé

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.

Navires rouliers à passagers: prescriptions de stabilité

2022/0036(COD) - 15/05/2023 - Acte final

OBJECTIF : améliorer les prescriptions de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers, connus sous le nom de «ferries».

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil 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.

CONTENU : la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil établit un niveau uniforme de prescriptions spécifiques de capacité 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 un niveau de sécurité élevé.

La présente directive révisée garantit, autant que possible, **la cohérence avec les normes internationales applicables** en matière de stabilité après avarie pour les navires à passagers, récemment actualisées par l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le cadre de sa convention internationale de 2020 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS). La nouvelle directive jouera un rôle important pour assurer la sécurité tant des navires que de leurs passagers dans l'UE, conformément aux nouvelles normes internationales en la matière.

L'OMI a récemment introduit un nouveau modèle pour évaluer la capacité de survie des navires rouliers à passagers après avarie et de nouvelles exigences associées. Toutefois, ces nouvelles normes internationales ne sont pas totalement conformes aux exigences déjà en vigueur dans l'Union pour les nouveaux navires de petite taille. Par conséquent, la nouvelle législation maintient pour ces navires **un niveau d'exigences de sécurité équivalent au droit de l'Union existant.**

La directive révisée vise également à renforcer les exigences pour **l'entrée en flotte dans l'Union des navires de grande taille existants** qui ne sont pas encore certifiés dans l'Union.

Les États membres qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont pas de navires rouliers à passagers ni d'engins battant leur pavillon et relevant du champ d'application de la présente directive pourront **déroger** aux dispositions de la directive.

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 devront 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 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.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 4.6.2023.

TRANSPOSITION : 5.12.2024.

Navires rouliers à passagers: prescriptions de stabilité

2022/0036(COD) - 21/10/2022 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Roberts ZILE (ECR, LV) sur la 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.

Pour rappel, la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil établit un niveau uniforme de prescriptions spécifiques de capacité 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 un niveau de sécurité élevé.

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'Union 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.

Les députés soutiennent la proposition de directive visant à modifier les règles en vigueur concernant la sécurité des navires rouliers à passagers après avarie en alignant les règles de l'Union sur les règles internationales établies par l'OMI.

La commission compétente propose un amendement technique, ainsi qu'un amendement sur une **dérogation** pour 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 présente directive, afin d'éviter toute charge administrative disproportionnée pour ces États membres.

Ainsi, les États membres qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont pas de navires rouliers à passagers ni d'engins battant leur pavillon et relevant du champ d'application de la présente directive pourraient déroger aux dispositions de la directive. Tout État membre qui entend se prévaloir de cette dérogation devrait en informer la Commission au plus tard à la date de transposition de la directive. Cet État membre ne pourrait autoriser les navires rouliers à passagers relevant du champ d'application de la directive à battre son pavillon ni ne pourrait ouvrir son registre maritime national à ce navire tant que ce navire n'a pas transposé et mis en œuvre la directive.

Navires rouliers à passagers: prescriptions de stabilité

2022/0036(COD) - 14/03/2023 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 624 voix pour, 1 contre et 3 abstentions, une résolution législative sur la 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.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture. Il a soutenu la proposition de directive visant à modifier les règles en vigueur concernant la sécurité des navires rouliers à passagers après avarie en alignant les règles de l'Union sur les règles internationales établies par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le texte amendé introduit une **dérogation** pour 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 présente directive, afin d'éviter toute charge administrative disproportionnée pour ces États membres. Les États membres qui ont l'intention de se prévaloir d'une telle dérogation devront communiquer à la Commission, au plus tard 18 mois après la date d'entrée en vigueur de la directive modificative si les conditions ont été remplies et informer la Commission de tout changement ultérieur. Ces États membres ne pourront autoriser des navires rouliers à passagers qui relèvent du champ d'application de la directive à battre leur pavillon tant qu'ils n'auront pas transposé et mis en œuvre la directive.

Les amendements précisent également que :

- les États du port devraient coopérer dans toute la mesure possible afin d'établir la liste des zones maritimes mentionnée dans la 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;

- l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) assistera 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.

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 ceuxci doivent satisfaire aux prescriptions probabilistes de stabilité définies dans la convention SOLAS 2020.