

Bruxelles, le 30 mai 2022
(OR. en, fr)

9236/22

**Dossier interinstitutionnel:
2022/0036(COD)**

**MAR 114
OMI 67
CODEC 726**

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	8916/22
N° doc. Cion:	6405/22 + ADD 1
Objet:	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 – Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 18 février 2022, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil la proposition visée en objet.
2. La proposition concerne une modification 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 passagers¹.
3. La directive 2003/25/CE fixe les prescriptions de stabilité après avarie applicables à tous les navires rouliers à passagers, quel que soit leur pavillon, qui effectuent régulièrement des voyages internationaux à destination ou au départ d'un port d'un État membre. Elle a pour objet de garantir leur stabilité après avarie, ce qui améliore la capacité de survie de ces navires en cas d'avarie due à une collision.

¹ JO L 123 du 17.5.2003, p. 22.

4. La révision de la directive 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'Organisation Maritime Internationale (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 du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers², 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.

5. La proposition a été adoptée dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (programme REFIT) et du programme "Mieux légiférer" de la Commission, et s'inscrit dans le prolongement direct du bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers³. Elle n'est pas accompagnée d'une analyse d'impact exhaustive.

² JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

³ 13230/15.

II. EXAMEN PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

6. Le 1^{er} avril 2022, la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a désigné M. Roberts Zīle (ECR, Lettonie) comme rapporteur.
7. Le 18 mai 2022, le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition⁴.

III. ÉTAT DES TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

8. Le groupe "Transports maritimes" a examiné la proposition dans plusieurs réunions à partir de mars 2022. Toutes les délégations ont exprimé leur soutien général aux objectifs de la proposition de la Commission, en vue d'un renforcement du niveau de sécurité des navires rouliers à passagers.
9. Lors de sa réunion du 17 mai, le groupe s'est accordé sur le texte figurant en annexe.
10. Lors de sa réunion du 20 mai, le Comité des représentants permanents a confirmé l'accord du groupe et a recommandé au Conseil de dégager, lors de la session du Conseil TTE (transports) du 2 juin 2022, une orientation générale.
11. Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la proposition de la Commission sont limitées. Sur le fond, quatre amendements sont à signaler.
12. Premièrement, le point (c) de l'article 6, paragraphe 4, serait supprimé. Effectivement, la disposition est redondante avec les alternatives énoncées aux points (a) et (b) du même paragraphe.
13. Deuxièmement, le délai de transposition proposé par la Commission (un an après la date d'entrée en vigueur de la directive modificative) serait prolongé à 24 mois.

⁴ 9327/22 + COR 1.

14. Par ailleurs, afin de ne pas imposer une charge administrative disproportionnée aux États membres enclavés, les États membres qui n'ont pas de ports maritimes et qui ont soit fermé leur registre national de navires, soit n'ont aucun navire à passagers battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la directive, pourraient déroger aux dispositions de la directive (article *2bis* et considérant *9bis*). Cela signifierait que tant que ces conditions sont satisfaites, ces États membres ne seraient pas tenus de transposer la directive.
15. Enfin, un considérant *7bis* serait ajouté pour souligner que les États du port devraient coopérer, dans toute la mesure du possible, afin d'établir la liste des zones maritimes visée à l'article 5, paragraphe 1, 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.
16. À ce stade de la procédure, la Commission maintient une réserve d'ordre procédural sur toutes les modifications apportées à sa proposition.

IV. CONCLUSION

17. Au vu de ce qui précède, le Conseil est invité à dégager une orientation générale 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, se basant sur le compromis figurant à l'annexe du présent rapport.

2022/0036 (COD)

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 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 européen⁵,

vu l'avis du Comité des régions⁶,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil⁷ 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 (ci-après dénommée "convention SOLAS") en vigueur à la date d'adoption de la directive (ci-après dénommée "convention SOLAS 90").

⁵ Avis du 18 mai 2022 (*non encore paru au Journal officiel*).

⁶ JO C du , p. .

⁷ 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).

- (2) Le 15 juin 2017, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté la résolution MSC.421(98) établissant des dispositions spécifiques révisées concernant les prescriptions de stabilité applicables aux navires de 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.
- (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.
- (3 bis) Les prescriptions déterministes de stabilité après avarie applicables aux navires rouliers à passagers énoncées à l'annexe I de la directive 2003/25/CE diffèrent des nouvelles prescriptions probabilistes internationales qui mesurent la sécurité des navires rouliers à passagers en fonction de leur probabilité de survie à la suite d'une collision. Le modèle probabiliste international est énoncé au chapitre II-1 de la convention SOLAS. Il convient d'intégrer ces nouvelles prescriptions dans la directive 2003/25/CE.
- (4) Les prescriptions figurant dans la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil⁸ restent applicables aux navires rouliers à passagers. L'évaluation du niveau de sécurité garanti par les prescriptions de la convention SOLAS 2020 pour des navires rouliers à passagers de différentes tailles a permis de conclure que l'application de ces prescriptions de stabilité entraînerait, pour les navires rouliers à passagers certifiés pour transporter à leur bord plus de 1 350 personnes, un risque significativement moindre par rapport au niveau de sécurité garanti par les prescriptions figurant dans la directive 2003/25/CE en combinaison avec la convention SOLAS, telle que modifiée par la convention SOLAS 90.
- (5) Les prescriptions de stabilité prévues dans la présente directive qui sont 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 d'entre eux. Par conséquent, les opérateurs économiques 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 un ensemble de données relatives aux navires concernés. Dix ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission devra évaluer l'application de cette possibilité afin de décider d'une nouvelle révision de la directive.
- (6) 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 doit 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.
- (7) 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.
- (7 bis) Les États du port devraient coopérer dans toute la mesure du 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.

⁸ 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).

- (8) Afin de permettre à la Commission d'évaluer la mise en œuvre de la présente directive au plus tard le *[OP: veuillez indiquer la date correspondant à dix ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]*, les États membres devraient communiquer les données relatives à tout nouveau navire roulier à passagers certifié après le *[OP: veuillez indiquer la date correspondant à 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]* pour transporter à son bord 1 350 personnes ou moins en service régulier, conformément aux prescriptions de stabilité énoncées dans la présente directive. Ces données devraient être communiquées selon la structure figurant en annexe. Ces données doivent être disponibles pour tous les navires à passagers neufs, car ceux-ci doivent satisfaire aux prescriptions probabilistes de stabilité prévues par la convention SOLAS 2020.
- (9) La directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil⁹ ayant été modifiée et la directive 1999/35/CE du Conseil¹⁰ ayant été abrogée par la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil¹¹, la notion d'"État d'accueil" n'est plus pertinente et devrait dès lors être remplacée par celle d'"État du port".
- (9 bis) 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 battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive, il convient d'autoriser ces États membres à déroger aux dispositions de la présente directive. Cela signifie que tant qu'il est satisfait à ces conditions, ces États membres ne sont pas tenus de transposer la présente directive.
- (10) Il y a donc lieu de modifier la directive 2003/25/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

⁹ 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 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).

¹¹ 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).

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:

"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 [OP: veuillez insérer la date correspondant à 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]; 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, employant au moins 50 tonnes 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 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 e *bis*), e *ter*) et e *quater*) 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 par les instruments suivants de l'OMI:

- Rés. MSC.1(45);
- Rés. MSC.6(48);
- Rés. MSC.11(55);
- Rés. MSC.13(57);
- Rés. MSC.19(58);
- Rés. MSC.26(60);
- Rés. MSC.24(60);
- Rés. MSC.27(61);
- Rés. MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;

- Rés. MSC.42(64);
- Rés. MSC.46(65);
- Rés. MSC.57(67);
- Rés. MSC.65(68);
- SOLAS/CONF.4/25;
- Rés. MSC.69(69);
- Rés. MSC.99(73);
- Rés. 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 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 par la résolution MSC.421(98);";

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

"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) soit selon un horaire publié;
- ii) soit avec une régularité ou une fréquence telle que ces traversées ou voyages constituent une série systématique reconnaissable;";

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": les prescriptions relatives à la stabilité visées à l'article 6;";

g) le point n) suivant est ajouté:

"n) "exploitant": l'entité juridique ou la personne physique qui assume la responsabilité de l'exploitation du navire."

- 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 Conseil¹²".

- 3) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

"Article 4

Hauteur de houle significative

La hauteur de houle significative (hS) 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."

- 4) 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 web 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."

¹² 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).

- 5) 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, 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 dans la convention SOLAS 2020, chapitre II-1, partie B.
2. Au choix de l'exploitant, 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, point a) ou b), 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 l'exploitant, les navires rouliers à passagers existants certifiés pour le transport de plus de 1 350 personnes à bord, qui sont affrétés pour un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un État membre après le [OP: veuillez insérer la date correspondant à 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], et qui n'avaient jamais été certifiés conformément à la présente directive, respectent:
- a) les prescriptions spécifiques de stabilité définies dans la convention SOLAS 2020, chapitre II-1, partie B; ou
 - b) les prescriptions spécifiques définies à l'annexe I, section A, de la présente directive, en plus de celles énoncées dans la convention SOLAS 2009, chapitre II-1, partie B.

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

5. Au choix de l'exploitant, les navires rouliers à passagers existants certifiés pour le transport de plus de 1 350 personnes à bord, qui sont affrétés pour un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un État membre après le [OP: veuillez insérer la date correspondant à 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], et qui n'avaient 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.
 - c) [...]

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 [OP: veuillez insérer la date correspondant à 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative] satisfont aux prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur de la [OP: veuillez insérer le titre complet de la présente directive modificative].".

- 6) L'article 7 est supprimé.
- 7) 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 figurant 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 le certificat délivré 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.".

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

"Article 9

Exploitation saisonnière ou de courte durée

1. Si une compagnie maritime 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 durée, elle en informe 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 Conseil¹³ s'appliquent, au lieu de l'obligation de notification prévue au paragraphe 1.
3. Si une compagnie maritime souhaite exploiter un service régulier pendant une période déterminée de l'année d'une durée maximale de six mois, elle en informe l'autorité compétente de l'État ou des États du port au plus tard trois mois avant l'inauguration de ce service.
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 et 2 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 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."

¹³ 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).

- 9) L'article 13 *bis* 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 [OP: veuillez insérer la date correspondant à dix ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]. Les informations fondées sur les notifications visées à l'article 6, paragraphe 2, sont mises à disposition sous une forme anonymisée."

- 10) Les annexes I et II de la directive 2003/25/CE sont modifiées conformément à l'annexe I de la présente directive.
- 11) 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 adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant à 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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 régi par la présente directive.

Article 2 bis

Dérogation

Un État membre sans ports maritimes sur son territoire qui a clos son registre maritime national ou n'a pas de navires battant son pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive peut déroger aux dispositions de la présente directive tant qu'il est satisfait aux conditions précitées. Un État membre qui entend invoquer cette dérogation le notifie à la Commission au plus tard le [à définir]. Tout changement ultérieur est également communiqué à la Commission.

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 , le

Par le Parlement européen
Le président/la présidente

Par le Conseil
Le président/la présidente

1. L'annexe I est modifiée comme suit:

- (a) après le titre, le texte suivant est inséré:
 - "Section A";
- (b) la phrase introductive suivante est ajoutée:
 - "Aux fins de la présente 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) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
 - "1. Outre les prescriptions de la règle II-1/B/8 de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie, les prescriptions de la présente section doivent être respectées.";
- (d) le paragraphe 3.1 est remplacé par le texte suivant:
 - "3.1. Dans le cas des navires exploités pendant une saison plus courte conformément à 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 doivent être 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)
$N < 1000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0,0369 * \ln (N + 89,048) + 0,579$

sachant que:

- N = Nombre total de personnes à bord."

2. L'annexe II est modifiée comme suit:

le paragraphe introductif sous "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 doivent utiliser 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 en vertu de 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 amphidrôme: 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 de la convention SOLAS

- (9) dl, dp, ds;
- (10) R – indice requis;
- (11) 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, ex.: plan d'aménagement général et plan de la citerne. Les limites du compartimentage, longitudinales, transversales et verticales, doivent être incluses¹⁴;
- (12) indice de compartimentage atteint A avec un tableau récapitulatif de toutes les contributions pour toutes les zones d'avarie¹⁵ avec une colonne distincte contenant l'indice de compartimentage atteignable ($w \cdot p \cdot v$);
- (13) 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 ($w \cdot p \cdot v$)], où $s=0$, $s = 1$ et $0 < s < 1$;

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

- (14) 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 $(w \cdot p \cdot v)$], où $s=0$, $s = 1$ et $0 < s < 1$;
- (15) pour chaque avarie qui contribue à l'indice de compartimentage atteint A, recensement des espaces envahis, valeur contributive et facteur " s "¹⁶;
- (16) 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 calculés¹⁷.

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

- 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

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

¹⁶ 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.

¹⁷ 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.