

# DIRECTIVES

## DIRECTIVE (UE) 2017/2108 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 15 novembre 2017

**modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers**

(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 européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de maintenir un niveau élevé de sécurité et, partant, de confiance des passagers, grâce aux normes de sécurité communes définies par la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, et de préserver des conditions de concurrence égales, il convient d'améliorer l'application de ladite directive. La directive 2009/45/CE ne devrait s'appliquer qu'aux navires et engins à passagers pour lesquels les normes de sécurité qu'elle définit ont été conçues. Certains types de navire spécifiques, et notamment les annexes, les voiliers et les navires transportant, par exemple vers des installations offshore, du personnel formé qui n'est pas engagé dans les activités du navire, devraient dès lors être exclus de son champ d'application.
- (2) Les annexes transportées par des navires sont utilisées pour transférer des passagers depuis des navires à passagers directement à terre et inversement en empruntant la route maritime sûre la plus courte. Elles ne sont pas appropriées pour d'autres types de prestations de services, telles que les excursions touristiques littorales, et ne devraient pas être utilisées pour ces autres types de prestations. Ces excursions devraient être assurées par des navires qui répondent aux exigences de l'État côtier relatives aux navires à passagers, comme le prévoient entre autres les lignes directrices de l'OMI (MSC.1/Circ.1417 sur les lignes directrices relatives aux annexes de navires à passagers). Les États membres et la Commission devraient encourager l'OMI à revoir les lignes directrices afin de renforcer la sécurité. La Commission devrait évaluer s'il convient de rendre les lignes directrices obligatoires.
- (3) La directive 2009/45/CE exclut de son champ d'application les navires à passagers qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques. Les voiliers ne devraient pas être munis d'un certificat conformément à ladite directive dans la mesure où leur propulsion mécanique est réservée à un usage accessoire ou d'urgence. Par conséquent, la Commission devrait évaluer la nécessité de fixer des prescriptions européennes communes pour cette catégorie de navires à passagers d'ici à 2020.
- (4) Les installations offshore sont desservies par des navires qui transportent des travailleurs. Ces travailleurs sont tenus de terminer avec succès une formation obligatoire de sécurité et de satisfaire à certains critères d'aptitude médicale. Ils devraient dès lors faire l'objet de règles différentes et spécifiques en matière de sécurité, hors du champ d'application de la présente directive. Les États membres et la Commission devraient soutenir activement les travaux en cours au sein de l'OMI dans le domaine des normes de sécurité pour les navires qui desservent les installations offshore, au-delà de sa résolution MSC.418(97).

<sup>(1)</sup> JO C 34 du 2.2.2017, p. 167.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 4 octobre 2017 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 octobre 2017.

<sup>(3)</sup> 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).

- (5) Le programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) a montré que tous les États membres ne certifient pas les navires en aluminium conformément à la directive 2009/45/CE. Cela crée des disparités qui compromettent l'objectif de réalisation d'un niveau de sécurité commun élevé pour les passagers effectuant des voyages nationaux par mer dans l'Union. Afin d'éviter des divergences dans l'application découlant des différences dans l'interprétation de la définition de l'aluminium en tant que matériau équivalent et l'applicabilité des normes de sécurité incendie correspondantes, résultant des différentes interprétations du champ d'application de la directive, il convient de clarifier la notion de matériau équivalent dans la directive 2009/45/CE. Les États membres devraient être autorisés à opter pour des mesures plus strictes de prévention des incendies conformément aux dispositions de la présente directive relatives aux prescriptions de sécurité supplémentaires.
- (6) Un nombre important de navires à passagers construits en alliage d'aluminium assurent des liaisons maritimes régulières et fréquentes entre différents ports d'un État membre. Au vu des conséquences graves qu'aurait l'obligation de respecter les exigences de la présente directive sur ces opérations de transport et les conditions socio-économiques connexes, et compte tenu des implications financières et techniques qui en découleraient pour les navires existants et les navires neufs, les États membres concernés devraient avoir la possibilité, pendant une durée limitée, d'appliquer le droit national à ces navires à passagers, tout en veillant à ce que le niveau de sécurité soit dûment préservé.
- (7) Afin de renforcer la clarté et la cohérence juridiques et, partant, le niveau de sécurité, il convient de mettre à jour un certain nombre de définitions et de références et de les aligner davantage sur les règles internationales ou de l'Union en la matière. Ce faisant, il convient de veiller tout particulièrement à ne pas modifier le champ d'application existant de la directive 2009/45/CE. En particulier, la définition du bateau traditionnel devrait être mieux alignée sur la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, 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 devrait être mieux alignée sur la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (ci-après dénommée «convention SOLAS de 1974»).
- (8) Compte tenu du principe de proportionnalité, les exigences prescriptives actuelles dérivées de la convention SOLAS de 1974 se sont avérées difficiles à adapter aux petits navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres. En outre, les petits navires sont principalement construits dans des matériaux autres que l'acier. Dès lors, seul un nombre très limité de ces navires a fait l'objet d'une certification conformément à la directive 2009/45/CE. En l'absence de préoccupations spécifiques en matière de sécurité et de normes adéquates prévues par la directive 2009/45/CE, les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres devraient dès lors être exclus du champ d'application de ladite directive et être soumis à des normes de sécurité spécifiques définies par les États membres, qui sont mieux placés pour évaluer les limitations locales de navigation pour ces navires en termes de distance par rapport à la côte ou au port et de conditions météorologiques. Lors de la définition de ces normes, les États membres devraient tenir compte des lignes directrices que la Commission devrait publier. Ces lignes directrices devraient prendre en considération tout accord international et toute convention internationale de l'OMI, le cas échéant, et éviter de créer des exigences supplémentaires par rapport à la réglementation internationale en la matière. La Commission est invitée à adopter ces lignes directrices aussi rapidement que possible.
- (9) Afin de simplifier encore la délimitation des zones maritimes figurant dans la directive 2009/45/CE et de minimiser la charge pesant sur les États membres, il convient de supprimer les critères redondants ou inadéquats. Tout en maintenant le niveau de sécurité, la délimitation des zones maritimes dans lesquelles des navires de classe C et D peuvent naviguer devrait être simplifiée en supprimant le critère «où des personnes naufragées peuvent gagner la terre» et le critère de la distance par rapport à un refuge. L'adéquation d'une ligne côtière particulière comme lieu de refuge constitue un paramètre dynamique qui ne peut être évalué qu'au cas par cas par les États membres. Si nécessaire, toute restriction d'exploitation pour un navire particulier liée à son éloignement d'un lieu de refuge devrait être notée dans le certificat de sécurité pour navire à passagers.
- (10) En raison des caractéristiques géographiques et météorologiques particulières et du nombre élevé d'îles qui doivent être desservies régulièrement et fréquemment en Grèce, tant avec la partie continentale qu'entre les îles, et du nombre important de liaisons maritimes possibles qui en découle, la Grèce devrait être autorisée à déroger aux exigences relatives à la délimitation des zones maritimes. En lieu et place, la Grèce devrait être autorisée à déterminer la classe des navires à passagers en fonction de la route maritime sur laquelle ils opèrent, tout en maintenant les mêmes critères pour les classes de navires à passagers et les mêmes normes de sécurité.
- (11) Afin d'éviter les conséquences négatives involontaires des dispositions actuelles en vertu desquelles les navires de charge transformés ne peuvent être considérés comme des navires à passagers neufs, il convient de préciser que les exigences en matière de transformation s'appliquent à tout navire, et non uniquement aux navires à passagers existants.

<sup>(1)</sup> Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

- (12) Étant donné que, conformément à la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, un État du port peut inspecter un navire à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse battant un pavillon autre que le sien, lorsque ce navire ou cet engin effectue un voyage national, les dispositions particulières de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2009/45/CE sont redondantes et devraient être supprimées.
- (13) Compte tenu de la différence d'approche entre les exigences de la convention SOLAS de 1974 relatives à la stabilité en cas d'avarie et les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers dans l'Union figurant dans la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>, il convient d'évaluer la nécessité de ladite directive et sa valeur ajoutée en se demandant si les exigences de la convention SOLAS de 1974 en question assurent le même niveau de sécurité.
- (14) 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 devrait créer et tenir à jour une base de données. Celle-ci devrait inclure les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées. Les mesures adoptées devraient être accessibles au public.
- (15) Eu égard aux modifications apportées par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les pouvoirs conférés à la Commission pour mettre en œuvre la directive 2009/45/CE devraient être mis à jour en conséquence. Des actes d'exécution devraient être adoptés conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>.
- (16) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international, ainsi que l'expérience, et d'accroître la transparence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne 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. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (17) Étant donné que la référence spécifique aux travaux en cours au sein de l'OMI, figurant à l'article 14 de la directive 2009/45/CE, est devenue obsolète, il y a lieu de supprimer cet article. Cependant, les objectifs généraux de l'action internationale visant à améliorer la sécurité des navires à passagers et à établir des conditions de concurrence égales demeurent pertinents et devraient être poursuivis conformément aux traités. À cet effet, les États membres et la Commission devraient œuvrer dans le cadre de l'OMI pour réviser et améliorer les règles de la convention SOLAS de 1974.
- (18) Il importe que les sanctions prévues par les États membres soient correctement mises en œuvre et soient effectives, proportionnées et dissuasives.
- (19) Compte tenu du cycle complet des visites de contrôle de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), la Commission devrait évaluer la mise en œuvre de la directive 2009/45/CE au plus tard le 21 décembre 2026 et présenter un rapport sur ce point au Parlement européen et au Conseil. Les États membres devraient coopérer avec la Commission afin de recueillir toutes les informations nécessaires à cette évaluation.
- (20) 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.
- (21) L'humain est un facteur essentiel pour la sécurité des navires et les procédures en la matière. Afin de maintenir un niveau élevé de sécurité, il importe 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. Les États membres et la Commission devraient dès lors adopter une attitude volontariste au niveau international afin de contrôler et de renforcer la dimension sociale au bénéfice des marins à bord des navires.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (22) Afin de faciliter le processus de mise en œuvre, l'AESM devrait prêter assistance à la Commission et aux États membres en conformité avec les dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
- (23) Il convient dès lors de modifier la directive 2009/45/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

**Modifications de la directive 2009/45/CE**

La directive 2009/45/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

- «a) "conventions internationales": les conventions suivantes, y compris leurs protocoles et leurs modifications, dans leur version actualisée:
- i) la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS de 1974); et
- ii) la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;»;

b) le point b) est remplacé par le texte suivant:

- «b) "recueil de règles de stabilité à l'état intact": le "recueil de règles de stabilité à l'état intact de tous les types de navires visés par des instruments de l'OMI", contenu dans la résolution A.749(18) de l'assemblée de l'OMI du 4 novembre 1993, ou le "recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008", contenu dans la résolution MSC.267(85) de l'OMI du 4 décembre 2008, dans leur version actualisée;»;

c) le point g) ii) est remplacé par le texte suivant:

- «ii) leur vitesse maximale, telle que définie dans la règle 1.4.30 du recueil HSC 1994 et dans la règle 1.4.38 du recueil HSC 2000, est inférieure à 20 nœuds;»;

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

- «m) "hauteur d'étrave": la hauteur d'étrave définie à la règle 39 de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;»;

e) au point q), le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

- «q) "zone maritime": toute zone maritime ou route maritime délimitée conformément à l'article 4;»;

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

- «r) "zone portuaire": toute zone qui n'est pas une zone maritime établie en application de l'article 4, définie par l'État membre ayant juridiction sur ladite zone, qui s'étend jusqu'aux installations portuaires permanentes les plus éloignées formant partie intégrante du système portuaire ou jusqu'aux limites définies par les caractéristiques géographiques naturelles protégeant un estuaire ou une zone abritée similaire;»;

g) le point s) est supprimé;

h) le point u) est remplacé par le texte suivant:

- «u) "État du port": l'État membre au départ ou à destination du port ou des ports duquel ou desquels un navire ou un engin battant un autre pavillon que celui dudit État membre effectue des voyages nationaux;»;

i) le point v) est remplacé par le texte suivant:

- «v) "organisme agréé": un organisme agréé en vertu du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(\*)</sup>;

<sup>(\*)</sup> Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (JO L 131 du 28.5.2009, p. 11).»;

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).

j) le point y) est remplacé par le texte suivant:

«y) “personne à mobilité réduite”: une personne ayant des difficultés particulières pour utiliser les transports publics, y compris les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et les personnes en fauteuil roulant, les femmes enceintes et les personnes accompagnées d'enfants en bas âge;»;

k) les points suivants sont ajoutés:

- «z) “voilier”: un navire propulsé au moyen de voiles, même s'il est doté d'une propulsion mécanique à des fins auxiliaires et d'urgence;
- z bis) “matériau équivalent”: l'alliage d'aluminium ou tout autre matériau incombustible qui possède, en soi ou après isolation, des propriétés équivalentes à celles de l'acier du point de vue de la résistance mécanique et de l'intégrité, à l'issue de l'essai au feu standard;
- z ter) “essai au feu standard”: un essai au cours duquel des échantillons de cloisons ou de ponts sont soumis, dans un four d'essai, à des températures correspondant approximativement à la courbe standard température-temps, conformément à la méthode d'essai spécifiée dans le recueil international pour l'application des méthodes d'essai au feu de 2010, contenu dans la résolution MSC.307(88) de l'OMI du 3 décembre 2010, dans sa version actualisée;
- z quater) “bateau traditionnel”: tout type de navire à passagers historique conçu avant 1965, ainsi que les répliques de ces navires, construit essentiellement en matériaux d'origine, y compris les navires conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique;
- z quinquies) “bateau de plaisance ou engin de plaisance”: un navire utilisé à des fins non commerciales, quel que soit le moyen de propulsion;
- z sexies) “annexe”: un bateau transporté par un navire et utilisé pour transférer plus de douze passagers d'un navire à passagers en position stationnaire vers le rivage et retour;
- z septies) “navire de maintenance en mer”: un navire utilisé pour transporter et accueillir des travailleurs qui n'effectuent pas à bord des travaux indispensables pour les besoins du navire;
- z octies) “engin de maintenance en mer”: un engin utilisé pour transporter et accueillir des travailleurs qui n'effectuent pas à bord des travaux indispensables pour les besoins de l'engin;
- z nonies) “réparations, transformations et modifications d'importance majeure”: l'un des changements suivants:
  - tout changement modifiant de façon notable les dimensions d'un navire, tel que l'allongement par adjonction d'une nouvelle coque centrale,
  - tout changement modifiant de façon notable la capacité en passagers admise par le navire, tel que la conversion du pont à véhicules en logement pour les passagers,
  - tout changement augmentant de façon notable la durée de service d'un navire, tel que le renouvellement des logements pour passagers sur tout un pont,
  - toute transformation de tout type de navire en navire à passagers.»

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

«Article 3

### **Champ d'application**

1. La présente directive s'applique aux navires et engins à passagers suivants qui, quel que soit leur pavillon, effectuent des voyages nationaux:

- a) les navires à passagers neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres;
- b) les engins à passagers à grande vitesse.

Chaque État membre, en sa qualité d'État du port, s'assure que les navires à passagers et les engins à passagers à grande vitesse battant pavillon d'un État autre qu'un État membre satisfont entièrement aux exigences de la présente directive avant de pouvoir effectuer des voyages nationaux dans ledit État membre.

2. La présente directive ne s'applique pas:

- a) aux navires à passagers qui:
  - i) sont des navires de guerre ou destinés aux transports de troupes;
  - ii) sont des voiliers;

- iii) sont des navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques;
  - iv) sont des navires construits en matériaux autres que l'acier ou matériaux équivalents et qui ne sont pas couverts par les normes concernant les engins à grande vitesse [résolution MSC 36(63) ou MSC 97(73)] ou les engins à portance dynamique [résolution A.373(X)];
  - v) sont des navires en bois de construction primitive;
  - vi) sont des bateaux traditionnels;
  - vii) sont des bateaux de plaisance;
  - viii) naviguent exclusivement dans des zones portuaires;
  - ix) sont des navires de maintenance en mer; ou
  - x) sont des annexes;
- b) aux engins à passagers à grande vitesse qui:
- i) sont des engins de guerre ou destinés aux transports de troupes;
  - ii) sont des engins de plaisance;
  - iii) naviguent exclusivement dans des zones portuaires; ou
  - iv) sont des navires de maintenance en mer.

3. Les États membres qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont aucun navire ou engin à passagers battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive peuvent déroger aux dispositions de la présente directive, sauf en ce qui concerne l'obligation énoncée au deuxième alinéa.

Les États membres qui entendent se prévaloir de la présente dérogation communiquent à la Commission au plus tard le 21 décembre 2019 s'ils satisfont aux conditions et informent la Commission chaque année par la suite de tout changement ultérieur. Ces États membres ne peuvent autoriser des navires ou engins à passagers qui relèvent du champ d'application de la présente directive à battre leur pavillon tant qu'ils n'ont pas transposé et mis en œuvre la présente directive.»

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

«Article 4

#### **Catégories de zones maritimes et classes de navires à passagers**

1. Les zones maritimes sont réparties en différentes catégories, à savoir:

“zone A”	une zone maritime en dehors des zones B, C et D.
“zone B”	une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 20 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne, mais qui est en dehors des zones C et D.
“zone C”	une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 5 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne, mais en dehors de la zone D. En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 2,5 mètres est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.
“zone D”	une zone maritime dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 3 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne. En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 1,5 mètre est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.

2. Chaque État membre:

- a) établit et actualise, si nécessaire, une liste des zones maritimes qui dépendent de sa juridiction;
- b) détermine la limite intérieure de la zone maritime la plus proche de sa côte;
- c) publie cette liste dans une base de données publique consultable sur le site internet de l'autorité maritime compétente;
- d) notifie à la Commission l'emplacement de ces informations et l'avertit lorsque la liste est modifiée.

3. Par dérogation à l'obligation d'établir une liste de zones maritimes, la Grèce peut établir et met à jour, si nécessaire, une liste des routes maritimes couvrant les routes maritimes en Grèce, en appliquant les critères correspondants pour les catégories figurant au paragraphe 1.

4. Les navires à passagers sont répartis en différentes classes en fonction de la zone maritime dans laquelle ils peuvent opérer, à savoir:

«classe A»	un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans les zones A, B, C et D.
«classe B»	un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans les zones B, C et D.
«classe C»	un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans les zones C et D.
«classe D»	un navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans la zone D.

5. Pour les engins à passagers à grande vitesse, les catégories définies au chapitre 1, points 1.4.10 et 1.4.11, du recueil HSC 1994, ou au chapitre 1, points 1.4.12 et 1.4.13 du recueil HSC 2000 sont d'application.»

4) L'article 5 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Chaque État membre, agissant en sa qualité d'État du port, reconnaît le certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et le permis d'exploiter délivré par un autre État membre pour les engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux ou le certificat de sécurité pour navire à passagers visé à l'article 13 et délivré par un autre État membre pour les navires à passagers effectuant des voyages nationaux.»;

b) le paragraphe 3 est supprimé;

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les équipements marins qui sont conformes aux exigences de la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil (\*) sont considérés comme étant conformes aux exigences de la présente directive.

(\*) Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil (JO L 257 du 28.8.2014, p. 146).»

5) L'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) la construction et l'entretien de la coque, des machines principales et auxiliaires, des installations électriques et automatiques satisfont aux normes spécifiées en vue de la classification suivant les règles d'un organisme agréé ou des règles équivalentes appliquées par une administration conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil (\*);

(\*) Directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 47).»;

ii) le point c) est supprimé;

- b) au paragraphe 2, point b),
- le point ii) est supprimé;
  - le point iii) est remplacé par le texte suivant:
    - «iii) nonobstant le point i), les navires à passagers neufs de la classe D sont exemptés de l'exigence relative à la hauteur minimale d'étrave fixée dans la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;»
- c) le paragraphe 3 est modifié comme suit:
- i) les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:
    - «c) les navires à passagers existants des classes C et D satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes de la présente directive ainsi que, pour les domaines non visés par ces prescriptions, aux règles de l'administration de l'État du pavillon; ces règles garantissent un niveau de sécurité équivalent à celui résultant des chapitres II-1 et II-2 de l'annexe I tout en tenant compte des conditions locales d'exploitation particulières aux zones maritimes où les navires de ces classes sont autorisés à opérer; avant que les navires à passagers existants des classes C et D puissent effectuer des voyages nationaux réguliers dans un État du port, l'administration de l'État du pavillon obtient l'accord de l'État du port sur ces règles;
    - d) lorsqu'un État membre estime que les règles imposées par l'administration de l'État du port conformément au point c) du présent paragraphe ne sont pas raisonnables, il le notifie immédiatement à la Commission. La Commission adopte des actes d'exécution par lesquels elle décide du caractère raisonnable ou non de ces règles. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.»
  - ii) les points e) et f) sont supprimés;
- d) le paragraphe 4 est modifié comme suit:
- i) au point a), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:
    - «— s'ils sont intégralement conformes aux prescriptions du recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique (recueil DSC) contenu dans la résolution A.373(10) de l'OMI, dans sa version actualisée;»
  - ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:
    - «c) la construction et l'entretien des engins à passagers à grande vitesse et de leurs équipements satisfont aux règles de classification des engins à grande vitesse d'un organisme agréé ou à des règles équivalentes appliquées par une administration conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE.»
- e) les paragraphes suivants sont ajoutés:
- «5. En ce qui concerne les navires neufs et existants, les réparations, transformations et modifications d'importance majeure ainsi que les aménagements qui en résultent satisfont aux prescriptions pour les navires neufs énoncées au paragraphe 2, point a); les transformations apportées à un navire qui visent uniquement à améliorer sa capacité de survie ne sont pas considérées comme des modifications d'importance majeure.
6. Les navires construits dans un matériau équivalent avant le 20 décembre 2017 respectent les exigences de la présente directive au plus tard le 22 décembre 2025.
7. Par dérogation à la présente directive, un État membre qui, au 20 décembre 2017, a sous son pavillon plus de soixante navires à passagers construits en alliage d'aluminium peut exempter des dispositions de la présente directive les navires à passagers suivants pendant les périodes suivantes:
- a) les navires à passagers des classes B, C et D construits en alliage d'aluminium après le 20 décembre 2017, pendant une période de dix ans après cette date; et,
  - b) les navires à passagers des classes B, C et D construits en alliage d'aluminium avant le 20 décembre 2017, pendant une période de douze ans après cette date,
- à condition que ces navires opèrent exclusivement entre des ports de l'État membre concerné.

Tout État membre qui entend se prévaloir de la présente exemption en informe la Commission au plus tard le 21 décembre 2019 et lui en communique le contenu. Il communique également à la Commission tout changement ultérieur. La Commission informe les autres États membres conformément à l'article 9, paragraphe 4.»

6) L'article 7 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les navires rouliers à passagers de la classe C dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> octobre 2004 ou après cette date, ou qui se trouvaient alors à un stade de construction équivalent, et tous les navires rouliers à passagers des classes A et B se conforment aux articles 6, 8 et 9 de la directive 2003/25/CE.»;

b) le paragraphe 2 est supprimé.

7) L'article 8 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 3, le deuxième alinéa est supprimé;

b) le paragraphe 4 est supprimé.

8) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Un État membre peut, en suivant la procédure prévue au paragraphe 4, adopter des mesures autorisant des équivalences pour certaines prescriptions spécifiques de la présente directive, pour autant que ces équivalences aient une efficacité au moins égale à celle qui est prévue par ces prescriptions.»;

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. L'État membre qui se prévaut des droits découlant des paragraphes 1, 2 ou 3 procède conformément aux deuxième à septième alinéas du présent paragraphe.

L'État membre notifie à la Commission les mesures qu'il entend adopter, et y joint toute précision nécessaire pour confirmer que le niveau de sécurité est maintenu de manière satisfaisante.

Si, dans un délai de six mois à compter de la notification, la Commission adopte des actes d'exécution par lesquels elle décide que les mesures proposées ne sont pas justifiées, il est exigé de l'État membre concerné qu'il modifie les mesures projetées ou qu'il renonce à les adopter. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

Les mesures adoptées sont spécifiées dans la législation nationale pertinente et sont communiquées à la Commission et aux autres États membres.

Toutes ces mesures s'appliquent à tous les navires à passagers de la même classe et aux engins exploités dans les mêmes conditions spécifiées, sans discrimination quant à leur pavillon ni à la nationalité ou au lieu d'établissement de leur exploitant.

Les mesures visées au paragraphe 3 s'appliquent tant que le navire ou l'engin est exploité dans les conditions spécifiées.

Les États membres notifient les mesures visées aux deuxième et quatrième alinéas à la Commission au moyen d'une base de données établie et tenue à jour par la Commission à cet effet, et à laquelle la Commission et les États membres ont accès. La Commission met à la disposition du public sur un site internet les mesures adoptées.»;

c) au paragraphe 5, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) la Commission adopte des actes d'exécution par lesquels elle décide de considérer la décision de l'État membre de suspendre l'exploitation de ce navire ou de cet engin ou d'imposer des mesures supplémentaires comme étant justifiée ou non par l'existence d'un danger grave pour la sécurité des personnes et des biens ou pour l'environnement; si la suspension ou l'imposition de mesures supplémentaires n'est pas justifiée, la Commission adopte des actes d'exécution par lesquels elle décide d'exiger de l'État membre en question d'annuler la suspension ou de retirer les mesures. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.»

9) L'article 10 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) les références spécifiques aux "conventions internationales" et aux résolutions de l'OMI visées à l'article 2, points g), m), q) et z ter), à l'article 3, paragraphe 2, point a), à l'article 6, paragraphe 1, point b), et à l'article 6, paragraphe 2, point b).»;

b) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) adapter les prescriptions techniques figurant dans les modifications apportées aux conventions internationales pour les navires des classes B, C et D et les engins, à la lumière de l'expérience acquise;»;

ii) les points suivants sont ajoutés:

«c) simplifier et préciser les éléments techniques, à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre de leur mise en œuvre;

d) mettre à jour les références à d'autres instruments de l'Union applicables aux navires à passagers effectuant des voyages nationaux.»;

c) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *bis* afin d'adopter les modifications à la présente directive visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

4. Dans des circonstances exceptionnelles, dans des cas dûment justifiés par une analyse appropriée de la Commission et dans le but de mettre fin à une menace grave et inacceptable pour la sécurité maritime, la santé, les conditions de vie ou de travail à bord ou l'environnement marin, ou pour éviter une incompatibilité avec la législation maritime de l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *bis* en vue de modifier la présente directive afin de ne pas appliquer, aux fins de celle-ci, une modification apportée aux instruments internationaux visés à l'article 2.

Ces actes délégués sont adoptés au moins trois mois avant l'expiration de la période fixée au niveau international pour l'acceptation tacite de la modification concernée ou avant la date envisagée pour l'entrée en vigueur de ladite modification. Au cours de la période précédant l'entrée en vigueur de cet acte délégué, les États membres s'abstiennent de toute initiative visant à intégrer la modification dans la législation nationale ou à appliquer la modification de l'instrument international concerné.»

10) L'article suivant est inséré:

«Article 10 *bis*

### **Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission conformément à l'article 10, paragraphes 3 et 4, est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10, paragraphes 3 et 4, est conféré à la Commission pour une période de sept ans à compter du 20 décembre 2017. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10, paragraphes 3 et 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 3 ou 4, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

11) L'article 11 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (\*) s'applique.

(\*) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).»;

b) le paragraphe 3 est supprimé.

12) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Chaque navire à passagers est soumis par l'administration de l'État du pavillon aux visites mentionnées aux points a), b) et c):

a) une visite initiale avant la mise en service du navire;

b) une visite périodique tous les douze mois; et

c) des visites supplémentaires selon les besoins.»;

b) le paragraphe 2 est supprimé.

13) L'article 13 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Tous les navires à passagers, neufs ou existants, satisfaisant aux exigences de la présente directive sont munis d'un certificat de sécurité pour navire à passagers en conformité avec la présente directive. Le certificat est établi selon le modèle figurant à l'annexe II. Ce certificat est délivré par l'administration de l'État du pavillon après une visite initiale, telle que décrite à l'article 12, paragraphe 1, point a).»;

b) au paragraphe 3, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Avant de délivrer le permis d'exploiter des engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux dans un État du port, l'administration de l'État du pavillon s'entend avec l'État du port sur les conditions d'exploitation de l'engin considéré dans cet État. L'administration de l'État du pavillon mentionne toutes ces conditions sur le permis d'exploiter.»;

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les mesures de sécurité supplémentaires, les équivalences et les exemptions accordées à des navires ou des engins en vertu de l'article 9, paragraphes 1, 2 et 3, et conformément à celles-ci, sont mentionnées sur le certificat du navire ou de l'engin.»

14) L'article 14 est supprimé.

15) L'article suivant est inséré:

«Article 16 bis

#### **Évaluation**

La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive et soumet les résultats de l'évaluation au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 22 décembre 2026.»

16) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) au chapitre II-2, partie A, point 13.1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«À bord de tous les navires, des plans d'ensemble sont affichés en permanence à l'usage des officiers du navire montrant clairement pour chaque pont la disposition des postes de sécurité, l'emplacement des diverses sections limitées par des cloisonnements du type "A" et des sections limitées par des cloisonnements du type "B", ainsi que tous les renseignements utiles sur les dispositifs de détection et d'alarme d'incendie, les dispositifs automatiques à eau diffusée, les dispositifs d'extinction de l'incendie, les moyens d'accès aux divers compartiments, ponts, etc., et l'installation de ventilation, y compris la position des volets de fermeture, la position des organes de commande et les numéros d'identification des ventilateurs desservant chaque zone. Une autre possibilité consiste à autoriser la présentation des renseignements mentionnés ci-dessus sous forme d'un opuscule dont un exemplaire est remis à chaque officier et dont un exemplaire est à tout moment disponible à bord en un endroit accessible. Les plans et opuscules sont tenus à jour, toute modification y étant transcrite dans le plus bref délai. Ces plans et opuscules sont établis dans la langue officielle de l'État du pavillon. Si celle-ci n'est ni l'anglais ni le français, on inclut une traduction dans l'une de ces deux langues. Lorsque le navire effectue des voyages nationaux dans un autre État membre, une traduction dans la langue officielle de cet État du port est également incluse, si cette langue n'est ni l'anglais ni le français.»;

- b) au premier alinéa de la note (1) sous le tableau au point 2 du chapitre III, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«Les engins de sauvetage peuvent être soit des embarcations de sauvetage, soit des radeaux de sauvetage, soit une combinaison des deux, conformément à la règle III/2.2. Si cela est justifié par les conditions abritées des voyages et/ou par les conditions climatiques favorables de l'exploitation, eu égard aux recommandations énoncées dans la circulaire MSC/Circ.1046 de l'OMI, l'administration de l'État du pavillon peut autoriser, sauf rejet par l'État membre du port:»

#### Article 2

#### Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 21 décembre 2019, les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 21 décembre 2019.

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 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 Strasbourg, le 15 novembre 2017.

Par le Parlement européen  
Le président  
A. TAJANI

Par le Conseil  
Le président  
M. MAASIKAS