COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers (texte codifié)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Dans le contexte de l'Europe des citoyens, la Commission attache une grande importance à la simplification et à la clarté du droit de l'Union afin de le rendre plus lisible et plus accessible au citoyen en lui offrant ainsi des possibilités accrues de faire usage des droits spécifiques qui lui sont conférés.

   Mais cet objectif ne pourra être atteint tant que subsistera un trop grand nombre de dispositions qui, ayant été modifiées à plusieurs reprises et souvent de façon substantielle, se trouvent éparpillées en partie dans l'acte originaire et en partie dans les actes modificatifs ultérieurs. Un travail de recherche et de comparaison d'un grand nombre d'actes est ainsi nécessaire pour identifier les dispositions en vigueur.

   De ce fait, la clarté et la transparence du droit dépendent aussi de la codification de la réglementation souvent modifiée.

2. Le 1er avril 1987, la Commission a décidé[1] de donner à ses services l'instruction de procéder à la codification de tous les actes au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agissait là d'une règle minimale et que les services devaient s'efforcer de codifier les textes dont ils ont la responsabilité à des intervalles encore plus brefs dans l'intérêt de la clarté et de la bonne compréhension de leurs dispositions.

3. Les conclusions de la présidence du Conseil européen d'Édimbourg, en décembre 1992, ont confirmé ces impératifs[2] en soulignant l'importance de la codification qui offre une sécurité juridique quant au droit applicable à un moment donné à propos d'une question donnée.

   La codification doit être effectuée dans le strict respect de la procédure normale d'adoption des actes de l'Union.

   Comme aucune modification de substance ne peut être introduite dans les actes qui font l'objet de la codification, le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont convenu, par un accord interinstitutionnel du 20 décembre 1994, qu'une procédure accélérée pourrait être utilisée en vue de l'adoption rapide des actes codifiés.

4. L'objet de la présente proposition est de procéder à la codification 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 passagers[3]. La nouvelle directive se substituera aux divers actes qui y sont incorporés[4]; elle en préserve totalement la substance et se borne à les regrouper en y apportant les seules modifications formelles requises par l'opération même de codification.

5. La présente proposition de codification a été élaborée sur la base d'une consolidation préalable du texte, dans toutes les langues officielles, de la directive 2003/25/CE et des actes qui l'ont modifiée, effectuée, au moyen d'un système informatique, par l'Office des publications de l'Union européenne. Lorsque les articles ont été renumérotés, la corrélation entre l'ancienne et la nouvelle numérotation est exposée dans un tableau de correspondance qui figure à l'annexe V de la directive codifiée.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Voir l'annexe 3 de la partie A desdites conclusions.
3 Inscrite dans le programme législatif pour 2026.
4 Annexe IV, partie A, de la présente proposition.

↓ 2003/25/CE (adapté)

2026/0215 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers (texte codifié)

(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[5],

vu l'avis du Comité des régions[6],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit :

↓

(1) La directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil[7] a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle[8]. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.

↓ 2003/25/CE considérant 1 (adapté)

(2) Il convient, dans le cadre de la politique commune des transports, d'arrêter des mesures pour ⌦ garantir le niveau de ⌫ sécurité ⌦ nécessaire ⌫ du transport maritime de passagers.

5 JO C […] du […], p. […].

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, ELI : http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Voir l'annexe IV, partie A.

↓ 2003/25/CE considérant 2 (adapté)

(3) ⌦ L'Union ⌫ souhaite éviter, en prenant toutes les mesures appropriées, les accidents maritimes impliquant des navires rouliers à passagers et entraînant la perte de vies humaines.

↓ 2003/25/CE considérant 4 (adapté)

(4) Les personnes empruntant des navires rouliers à passagers et les équipages employés à bord de ces navires sur le territoire de ⌦ l'Union ⌫ devraient être en droit d'exiger un niveau de sécurité élevé, quelle que soit la zone dans laquelle le navire est exploité.

↓ 2003/25/CE considérant 5 (adapté)

(5) Compte tenu de l'importance du transport maritime de passagers pour le marché intérieur, une action au niveau ⌦ de l'Union ⌫ constitue la solution la plus efficace pour ⌦ prévoir ⌫ un niveau minimum commun de sécurité applicable aux navires exploités dans ⌦ l'Union ⌫.

↓ 2003/25/CE considérant 6 (adapté)

(6) Une action au niveau ⌦ de l'Union ⌫ constitue le meilleur moyen de garantir la mise en œuvre harmonisée d'un certain nombre de principes adoptés par l'Organisation maritime internationale (OMI) et d'éviter ainsi des distorsions de concurrence entre les exploitants de navires rouliers à passagers exploités dans ⌦ l'Union ⌫.

↓ 2003/25/CE considérant 3

(7) La capacité de survie, après avarie due à une collision, des navires rouliers à passagers, déterminée par les normes de stabilité après avarie, constitue un facteur essentiel pour la sécurité des passagers et de l'équipage, et notamment pour les opérations de recherche et de sauvetage. L'accumulation d'importantes quantités d'eau sur le pont représente la menace la plus grave pour la stabilité, après une avarie due à une collision, d'un navire roulier à passagers équipé d'un pont roulier fermé.

↓ 2003/25/CE considérant 7 (adapté)

(8) Des prescriptions générales de stabilité après avarie applicables aux navires rouliers à passagers ont été définies au niveau international lors de la conférence de 1990 ⌦ des gouvernements contractants à la convention internationale de 1974 pour ⌫ la sauvegarde de la vie humaine en mer (⌦ convention ⌫ SOLAS) et incluses dans la règle II-1/B/8 de la convention SOLAS (norme SOLAS 90). Ces prescriptions sont applicables dans l'ensemble ⌦ de l'Union ⌫ en raison de l'application directe de la

convention SOLAS aux voyages internationaux et de l'application de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil[9] aux voyages intérieurs.

↓ 2003/25/CE considérant 8 (adapté)

(9) ⌦ Les prescriptions de stabilité après avarie énoncées dans ⌫ la norme SOLAS 90 prévoient de manière implicite les effets de la pénétration sur le pont roulier d'une vague d'une hauteur significative de 1,5 mètre environ.

↓ 2023/946 considérant 3 (adapté)

(10) La résolution 14 ⌦ « Accords régionaux concernant les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers », adoptée le 29 novembre 1995 par la conférence des gouvernements contractants à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ⌫ 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.

↓ 2003/25/CE considérant 10

(11) Huit pays du nord de l'Europe, dont sept États membres, ont convenu à Stockholm, le 28 février 1996, d'appliquer aux navires rouliers à passagers une norme de stabilité après avarie plus stricte, afin de tenir compte des effets de l'accumulation d'eau sur le pont roulier et de permettre aux navires de survivre dans des conditions de mer plus difficiles que celles prévues par la norme SOLAS 90, en présence de vagues ayant une hauteur significative pouvant atteindre 4 mètres.

↓ 2003/25/CE considérant 11 (adapté)

(12) ⌦ Ledit ⌫ accord, connu sous le nom d'accord de Stockholm, relie directement la norme spécifique de stabilité à la zone maritime dans laquelle le navire est exploité, et notamment à la hauteur de houle significative observée dans la zone d'exploitation. La hauteur de houle significative dans la zone d'exploitation du navire détermine la hauteur d'eau qui serait susceptible de s'accumuler sur le pont-garage à la suite d'une avarie accidentelle.

↓ 2023/946 considérant 1 (adapté)

(13) La directive 2003/25/CE ⌦ a établi ⌫ 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 liaison avec les

---

[9] 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, ELI : http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

prescriptions fixées dans la convention SOLAS en vigueur à la date d'adoption de ladite directive.

↓ 2003/25/CE considérant 20 (adapté)

(14) ⌦ Certaines ⌫ prescriptions spécifiques de stabilité établies par la présente directive devraient se fonder sur le calcul de la hauteur d'eau accumulée sur le pont roulier à la suite d'une avarie, selon la méthode arrêtée dans les annexes de l'accord de Stockholm. Ce calcul intègre deux paramètres de base : le franc-bord résiduel du navire et la hauteur de houle significative dans la zone maritime dans laquelle le navire est exploité.

↓ 2023/946 considérant 2 (adapté)

(15) Le 15 juin 2017, l'OMI a adopté la résolution MSC.421(98) modifiant la convention SOLAS et fixant des prescriptions de stabilité révisées pour les navires à passagers après avarie. Ces prescriptions s'appliquent également aux navires rouliers à passagers.

↓ 2023/946 considérant 5 (adapté)

(16) Les prescriptions figurant dans la directive 2009/45/CE ⌦ sont ⌫ applicables aux navires rouliers à passagers. ⌦ L'application des ⌫ prescriptions ⌦ de stabilité ⌫ de la convention SOLAS, telle que modifiée par la résolution ⌦ MSC ⌫.421(98) (convention SOLAS 2020), ⌦ devrait entraîner, ⌫ pour les navires rouliers à passagers certifiés pour transporter à leur bord plus de 1 350 personnes, une réduction importante du risque.

↓ 2023/946 considérant 7

(17) 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 devrait 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.

↓ 2023/946 considérant 6 (adapté)

(18) ⌦ Un niveau d'indice R plus élevé, tel que ⌫ prévu dans la présente directive, applicable~~s~~ aux navires rouliers à passagers certifiés pour transporter à leur bord 1 350 personnes ou moins serait difficile à mettre en œuvre pour certains modèles de navires. Par conséquent, les compagnies 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 directive ⌦ (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil[10] ⌫.

(19) ⌦ La Commission devrait évaluer, dix ans après la date d'entrée en vigueur de la directive (UE) 2023/946, l'application de cette possibilité concernant les navires certifiés pour transporter à leur bord 1 350 personnes ou moins afin de décider si une nouvelle révision de la présente directive est nécessaire. ⌫ Les États membres ⌦ devraient notifier ⌫ à la Commission le recours à cette possibilité et lui ⌦ communiquer ⌫ les données relatives aux navires concernés.

↓ 2023/946 considérant 8

(20) 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.

↓ 2003/25/CE considérant 17

(21) Afin d'améliorer la sécurité et d'éviter les distorsions de concurrence, les normes communes de sécurité applicables à la stabilité devraient s'appliquer 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.

↓ 2003/25/CE considérant 18

(22) La sécurité des navires relevant au premier chef de la responsabilité de l'État du pavillon, chaque État membre devrait veiller au respect des prescriptions de sécurité applicables aux navires rouliers à passagers battant son pavillon.

↓ 2003/25/CE considérant 19 (adapté)

(23) Les États membres devraient également être concernés en leur qualité d'États ⌦ du port ⌫. Les responsabilités exercées à ce titre reposent sur des responsabilités spécifiques d'État du port entièrement conformes à la convention des Nations unies sur le droit de la mer adoptée en 1982.

↓ 2003/25/CE considérant 21 (adapté)

(24) Les États membres devraient déterminer et rendre publiques les valeurs de hauteur de houle significative dans les zones maritimes dont des navires rouliers à passagers assurent la traversée en service régulier à destination ou au départ de leurs ports. En ce qui concerne les routes internationales, ces valeurs devraient être établies, chaque fois

---

[10] Directive (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 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 (JO L 128 du 15.5.2023, p. 1, ELI : http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

que c'est applicable et possible, d'un commun accord par les États situés à chaque extrémité de la route maritime.

↓ 2023/946 considérant 9

(25) Les États du port devraient coopérer dans toute la mesure 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.

↓ 2023/946 considérant 10 (adapté)

(26) L'Agence européenne pour la sécurité maritime assiste 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 (UE) 2025/2434 du Parlement européen et du Conseil[11].

↓ 2023/946 considérant 11(adapté)

(27) 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 III. 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.

↓ 2003/25/CE considérant 22 (adapté)

(28) Tous les navires rouliers à passagers effectuant des voyages relevant du champ d'application de la présente directive devraient avoir à leur bord un certificat de conformité délivré par l'administration de l'État du pavillon, qui devrait être accepté par tous les autres États membres.

↓ 1243/2019 Art. 1 et Annexe, pt IX 4 (adapté)

(29) Afin d'adapter la ⌦ présente ⌫ directive au progrès technique, aux développements au niveau international et à l'expérience acquise au cours de sa mise en œuvre, 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 pour modifier les

---

[11] Règlement (UE) 2025/2434 du Parlement européen et du Conseil du 26 novembre 2025 relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) n° 1406/2002 (JO L, 2025/2434, du 29.12.2025, ELI : http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

annexes de ⌦ la présente ⌫ directive. 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 »[12]. 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.

↓ 2003/25/CE considérant 28 (adapté)

(30) Étant donné que ⌦ les objectifs ⌫ de ⌦ la présente directive ⌫, à savoir la sauvegarde de la vie humaine en mer en améliorant la capacité de survie des navires rouliers à passagers en cas d'avarie, ne ⌦ peuvent ⌫ pas être réalisés de manière suffisante par les États membres ⌦ mais peuvent ⌫ en raison des dimensions et des effets de l'action l'être mieux au niveau ⌦ de l'Union ⌫, ⌦ celle-ci ⌫ peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité ⌦ sur l'Union européenne ⌫. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ⌦ ces objectifs ⌫.

↓ 2023/946 considérant 13 (adapté)

(31) 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 rouliers à passagers battant leur pavillon relevant 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 directive ⌦ 2003/25/CE ⌫.

↓

(32) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit interne des directives indiqués dans la partie B de l'annexe IV.

↓ 2003/25/CE

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

Article premier

Objet

La présente directive a pour objet de donner une définition uniforme des prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers, afin d'améliorer la

[12] JO L 123, 12.5.2016, p. 1, ELI : http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

capacité de survie de ces navires en cas d'avarie due à une collision et d'offrir aux passagers et à l'équipage un niveau de sécurité élevé.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par :

↓ 2023/946 Art. 1, pt 1 b)

1) « convention SOLAS » : la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et les modifications y afférentes en vigueur ;

↓ 2023/946 Art. 1, pt 1 c)

2) « convention SOLAS 90 » : la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par la résolution MSC.117(74) ;

3) « 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) ;

4) « 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) ;

↓ 2003/25/CE (adapté)

5) « accord de Stockholm » : l'accord conclu à Stockholm le 28 février 1996 à la suite de la résolution 14, intitulée « Accords régionaux concernant les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers », adoptée le 29 novembre 1995 ⌦ par la conférence des gouvernements contractants à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ⌫ ⌦ (résolution 14 de la conférence SOLAS de 1995) ⌫ ;

6) « navire roulier à passagers » : un navire transportant plus de douze passagers, doté d'espaces rouliers à cargaison ou d'espaces de catégorie spéciale, tels que définis à la règle II-2/3 de la convention SOLAS ;

↓ 2023/946 Art. 1, pt 1 a) (adapté)

7) « navire roulier à passagers existant » : tout navire roulier à passagers dont la quille ⌦ était ⌫ posée ou qui se ⌦ trouvait ⌫ à un stade de construction équivalent avant le 5 décembre 2024 ; on entend par « stade de construction équivalent », le stade auquel :

   a) la construction identifiable à un navire particulier commence ; et

   b) le montage du navire a commencé et emploie au moins 50 tonnes de la masse estimée de tous les matériaux de structure ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, la valeur la plus faible étant retenue ;

8) « navire roulier à passagers neuf » : tout navire roulier à passagers qui n'est pas un navire roulier à passagers existant ;

↓ 2003/25/CE

9) « passager » : toute personne autre que le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce dernier, et qui n'est pas un enfant âgé de moins d'un an ;

↓ 2023/946 Art. 1, pt 1 d)

10) « 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 :

a) selon un horaire publié ; ou

b) avec une régularité ou une fréquence telle que ces traversées ou voyages constituent une série systématique reconnaissable ;

↓ 2003/25/CE

11) « administration de l'État du pavillon » : les autorités compétentes de l'État dont le navire roulier à passagers est autorisé à battre pavillon ;

↓ 2023/946 Art. 1, pt 1 e)

12) « État du port » : un État membre à destination ou au départ des ports duquel un navire roulier à passagers assure un service régulier ;

↓ 2003/25/CE

13) « voyage international » : le voyage par mer d'un port d'un État membre vers un port situé en dehors de cet État membre ou inversement ;

↓ 2023/946 Art. 1, pt 1 f) (adapté)

14) « prescriptions spécifiques de stabilité » : les prescriptions relatives à la stabilité visées à l'article 6 ⌦ de la présente directive ⌫ ;

↓ 2003/25/CE

15) « hauteur de houle significative » (H_S) : la moyenne des hauteurs du tiers supérieur des hauteurs de houle observées au cours d'une période donnée ;

16) « franc-bord résiduel » (f_r) : la distance minimale comprise entre le pont roulier endommagé et la flottaison finale à l'endroit de l'avarie, sans tenir compte de l'effet du volume d'eau de mer accumulée sur le pont roulier endommagé ;

↓ 2023/946 Art. 1, pt 1 g)

17) « compagnie » : le propriétaire d'un navire roulier à passagers, ou tout autre organisme ou toute autre personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire à passagers.

↓ 2003/25/CE

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique 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.

↓ 2023/946 Art. 1, pt 2

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 Conseil[13].

↓ 2023/946 Art. 1, pt 3 (adapté)

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

Les États membres qui ont l'intention de se prévaloir d'une telle dérogation communiquent à la Commission, au plus tard le 5 décembre 2024 si les conditions ont été remplies et informent la Commission de tout changement ultérieur. Ces États membres ne peuvent autoriser des navires rouliers 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 ⌦ 2003/25/CE ⌫.

↓ 2023/946 Art. 1, pt 4 (adapté)

Article 4

Hauteur de houle significative

[13] 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, ELI : http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

La hauteur de houle significative est utilisée pour déterminer la hauteur de l'eau sur le pont roulier, conformément aux prescriptions spécifiques de stabilité définies 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.

↓ 2003/25/CE

Article 5

Zones maritimes

↓ 2023/946 Art. 1, pt 5 a)

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.

↓ 2003/25/CE (adapté)

2. Les zones maritimes et les valeurs de hauteur de houle significative applicables dans ces zones ⌦ telles que visées au paragraphe 1 ⌫ sont définies 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. Lorsque la route du navire traverse plus d'une zone maritime, le navire satisfait aux prescriptions spécifiques de stabilité correspondant à la valeur de hauteur de houle significative la plus élevée relevée dans ces zones.

↓ 2023/946 Art. 1, pt 5 b) (adapté)

3. La liste ⌦ visée au paragraphe 1 ⌫ est versée dans une base de données publique accessible sur le site internet 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.

↓ 2023/946 Art. 1, pt 6 (adapté)

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 au chapitre II-1, partie B, de la convention SOLAS 2020.

2. Au choix de la compagnie, 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 7, l'option choisie, visée au premier alinéa, 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 la compagnie, les navires rouliers à passagers existants certifiés pour le transport de plus de 1 350 personnes à bord, que la compagnie affrète pour un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un État membre après le 5 décembre 2024 et qui n'ont jamais été certifiés conformément à la présente directive, respectent :

a) les prescriptions spécifiques de stabilité définies au chapitre II-1, partie B, de la convention SOLAS 2020 ; ou

b) les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section A, de la présente directive, outre les prescriptions énoncées au chapitre II-1, partie B, de la convention SOLAS 2009.

Les prescriptions de stabilité appliquées doivent figurer sur le certificat du navire ⌦ visé à ⌫ l'article 7.

5. Au choix de la compagnie, les navires rouliers à passagers existants certifiés pour le transport de 1 350 personnes ou moins à bord, que la compagnie affrète pour un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un État membre après le 5 décembre 2024 et qui n'ont 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.

Les prescriptions de stabilité appliquées doivent figurer sur le certificat du navire visé à l'article 7.

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 5 décembre 2024 continuent de satisfaire aux prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I dans sa version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2023/946.

↓ 2023/946 Art. 1, pt 8

Article 7

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 définies 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 les certificats délivrés 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.

↓ 2023/946 Art. 1, pt 9 (adapté)

Article 8

Exploitation saisonnière et autre exploitation de courte durée

1. Si une compagnie 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 période, elle le notifie à 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 Conseil[14] s'appliquent, au lieu de l'obligation de notification prévue au paragraphe 1.

3. Si une compagnie souhaite exploiter un service régulier pendant une période déterminée de l'année d'une durée maximale de six mois, elle le notifie à l'autorité compétente de l'État ou des États du port au plus tard trois mois avant ladite exploitation.

4. Dans le cas des navires rouliers à passagers satisfaisant aux prescriptions spécifiques ⌦ de stabilité ⌫ de l'annexe I, section A, lorsque les formes d'exploitation visées aux paragraphes 1, 2 et 3 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 des prescriptions spécifiques 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, 2 et 3 ⌦ du présent article ⌫, le

---

[14] 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, ELI : http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

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 7, paragraphe 1.

↓ 1243/2019 Art. 1 et Annexe, pt IX 4 (adapté)

Article 9

Modification des annexes

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 modifiant les annexes afin de tenir compte des développements au niveau international, notamment au niveau de l' ⌦ Organisation maritime internationale ⌫ (OMI), et d'accroître l'efficacité de la présente directive grâce à l'expérience acquise et au progrès technique.

Article 10

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 26 juillet 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq 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 9 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 9 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.

↓ 2003/25/CE (adapté)

Article 11

Sanctions

Les États membres établissent le régime de sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur application. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

↓ 2023/946 Art. 1, pt 10

Article 12

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 5 juin 2033. Les informations fondées sur les notifications visées à l'article 6, paragraphe 2, sont mises à disposition sous une forme anonymisée.

↓

Article 13

Abrogation

La directive 2003/25/CE, telle que modifiée par les actes visés dans la partie A de l'annexe IV, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit interne des directives indiqués dans la partie B de l'annexe IV.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe V.

↓ 2003/25/CE (adapté)

Article 14

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 15

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*