



## **Projet de règlement grand-ducal établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers**

(Transposition de la directive 2017/2108)

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte de l'avant-projet de règlement grand-ducal	p. 4
III.	Commentaire des articles	p. 15
IV.	Tableau de correspondance	p. 17
V.	Fiche financière	p. 17
VI.	Fiche d'impact	p. 18
VII.	Directive	p. 21



## I. Exposé des motifs

### Historique

La sécurité des navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux est réglementée au niveau européen depuis l'adoption de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, transposée en droit national luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 9 janvier 2001.

Cette directive a été modifiée par la suite par le biais de :

- la directive 2002/25/CE (transposée par le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003) ;  
et
- les directives 2003/24/CE et 2003/75/CE (transposées par le règlement grand-ducal du 17 septembre 2004).

Dans un souci de clarté, une refonte du texte a été adoptée en 2009 sous la forme 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 passagers. Les modifications apportées par cette dernière ne concernent que les procédures de comitologie et il est précisé dans son considérant 24 que celle-ci ne doit pas être transposée par les États membres. En conséquence, cette refonte n'a pas été transposée en droit national luxembourgeois.

La directive 2009/45/CE a été modifiée par la suite par :

- la directive 2010/36/UE (transposée par le règlement grand-ducal du 1 juillet 2011) ;  
et
- la directive (UE) 2016/844 (transposée par le règlement grand-ducal du 22 novembre 2016).

En 2017, la directive (UE) 2017/2108 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 2009/45/CE précitée a été adoptée.

Dans un souci de clarté, les auteurs de la présente proposition ont profité de cette adoption pour abroger le règlement grand-ducal modifié du 9 janvier 2001 précité et ainsi de clarifier la réglementation existante.

Le texte qui suit a donc comme base le texte consolidé de la législation luxembourgeoise en vigueur et y apporte les modifications introduites par la directive (UE) 2017/2108 précitée. Les auteurs ont adapté la numérotation des articles afin de rendre le texte plus lisible. Pour faciliter la lecture, un texte coordonné de la directive est joint à la présente.

Les annexes de la directive 2009/45/CE ainsi que les modifications ultérieures de celles-ci sont adoptées par un avis de publication au Mémorial.



### **Modifications apportées par l'adoption de la directive (UE) 2017/2108 précitée**

Certaines définitions ont été revues afin de les aligner davantage sur les règles internationales ou de l'Union européenne.

Les petits navires à passagers de moins de 24 mètres sont à présent exclus du champ d'application dans la mesure où il est difficile de leur imposer des exigences prescriptives dérivées de la Convention SOLAS. De plus, ils sont rarement construits en acier et seul un nombre très limité de ces navires a fait l'objet d'une certification conforme à la directive 2009/45/CE.

La délimitation des zones maritimes a été simplifiée en supprimant les critères redondants ou inadéquats.

Les procédures de modification de la directive sont amendées afin de tenir compte des modifications apportées par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Certaines références devenues obsolètes ont été supprimées du texte.

### **Etats enclavés**

Le considérant 20 de la directive (UE) 2017/2108 permet aux États enclavés qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont pas de navire battant leur pavillon qui relève du champ d'application de la directive de déroger aux obligations de transposition de celle-ci en droit national.

Le Luxembourg ne dispose naturellement pas de ports maritimes et au moment de la rédaction de ce texte, aucun navire relevant du champ d'application de la directive n'est inscrit au registre public maritime luxembourgeois. Le Commissariat aux affaires maritimes a cependant pris l'initiative de continuer de transposer la directive afin de ne pas fermer le registre à l'inscription éventuelle future de navires à passagers effectuant des voyages nationaux.



## II. Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle qu'elle a été modifiée;

Vu 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 passagers;

Vu la 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;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil;

### **Arrêtons :**

#### **Art. 1<sup>er</sup>. Définitions**

Aux fins du présent règlement et des annexes 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 passagers telles que modifiées par la suite, on entend par :

1) « 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;

2) « 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 ;

3) « recueil HSC »: le "recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse" contenu dans la résolution MSC 36 (63) de l'OMI du 20 mai 1994 ou le "recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse 2000" (recueil HSC 2000) contenu dans la résolution MSC 97 (73) de décembre 2000, dans leur version actualisée ;



4) « SMDSM »: le système mondial de détresse et de sécurité en mer tel qu'il figure dans le chapitre IV de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée;

5) « navire à passagers »: tout navire qui transporte plus de douze passagers;

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 par la règle II-2/A/2 figurant à l'annexe I de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 précitée;

7) « engin à passagers à grande vitesse » : tout engin à grande vitesse tel que défini dans la règle X/1 de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, qui transporte plus de douze passagers à l'exception des navires à passagers de classe B, C ou D, qui effectuent des voyages nationaux dans des zones maritimes lorsque:

- i) leur déplacement correspondant à la ligne de flottaison est de moins de 500 m<sup>3</sup>, et
- 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 ;

8) « navire neuf » : tout navire dont la quille est posée, ou qui se trouve à un stade de construction équivalent à la date ou après la date du 1<sup>er</sup> juillet 1998. 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 un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure;

9) « navire existant »: tout navire qui n'est pas un navire neuf;

10) « âge » : l'âge du navire, exprimé en nombre d'années écoulées depuis la date de sa livraison ;

11) « passager »: toute personne autre que:

- i) 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 navire et
- ii) les enfants de moins d'un an;

12) « longueur du navire »: sauf disposition expresse contraire, la longueur égale à 96% de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85% du creux minimal sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle cette longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue;

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

14) « navire muni d'un pont complet »: tout navire doté d'un pont complet, exposé aux intempéries et à la mer, qui a des moyens permanents de fermeture de toutes les ouvertures de la partie exposée et au-dessous duquel toutes les ouvertures sur les bordés du navire sont équipées de moyens permanents de fermeture au moins étanches aux intempéries;



le pont complet peut être un pont étanche à l'eau ou une structure équivalente consistant en un pont non étanche à l'eau entièrement couvert d'une structure étanche aux intempéries d'une résistance adéquate pour maintenir l'étanchéité aux intempéries et équipée de systèmes permanents de fermeture étanches aux intempéries;

15) « voyage international »: tout voyage par mer d'un port d'un État membre de l'Union européenne vers un port situé hors de cet État membre, ou inversement;

16) « voyage national »: tout voyage effectué dans des zones maritimes entre un port d'un État membre et le même port ou un autre port de cet État membre;

17) « zone maritime »: toute zone maritime ou route maritime délimitée conformément à l'article 3 ;

toutefois, pour l'application des dispositions relatives aux radiocommunications, les définitions des zones maritimes sont celles figurant dans la règle 2 du chapitre IV de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée;

18) « zone portuaire »: toute zone qui n'est pas une zone maritime établie en application de l'article 3, 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;

19) « administration de l'État du pavillon »: les autorités compétentes de l'État dont le navire ou l'engin est autorisé à battre pavillon. Pour le Grand-Duché de Luxembourg, il s'agit du Commissariat aux affaires maritimes;

20) « 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;

21) « organisme agréé »: un organisme agréé en vertu du règlement (CE) no 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;

22) « un mille »: 1.852 mètres;

23) « hauteur de vague significative »: la moyenne des hauteurs du tiers supérieur des hauteurs de vague observées au cours d'une période donnée;

24) « 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;



25) « voilier »: un navire propulsé au moyen de voiles, même s'il est doté d'une propulsion mécanique à des fins auxiliaires et d'urgence;

26) « 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;

27) « 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;

28) « 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;

29) « bateau de plaisance ou engin de plaisance »: un navire utilisé à des fins non commerciales, quel que soit le moyen de propulsion;

30) « 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;

31) « 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;

32) « 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;

33) « 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.

34) OMI : Organisation Maritime Internationale



## Art. 2. Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux navires et engins à passagers suivants, battant pavillon luxembourgeois qui 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.

2. Le présent règlement ne s'applique pas:

- a) aux navires à passagers battant pavillon luxembourgeois 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 battant pavillon luxembourgeois 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.

## Art. 3. Catégories de zones maritimes et classe des 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. 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 battant pavillon luxembourgeois et effectuant des voyages nationaux dans les zones A, B, C et D.
"classe B"	un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois et effectuant des voyages nationaux dans les zones B, C et D.
"classe C"	un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois et effectuant des voyages nationaux dans les zones C et D.
"classe D"	un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois et effectuant des voyages nationaux dans la zone D.

3. Pour les engins à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois, 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.

#### **Art. 4. Application**

1. Les navires à passagers et les engins à passagers à grande vitesse neufs ou existants qui effectuent des voyages nationaux tels qu'ils sont définis dans le présent règlement se conforment aux règles de sécurité pertinentes fixées par le présent règlement.

2. Les équipements marins qui sont conformes aux exigences de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins sont considérés comme étant conformes aux exigences du présent règlement.

#### **Art. 5. Prescriptions de sécurité**

1. En ce qui concerne les navires à passagers neufs ou existants des classes A, B, C et D:



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 7, alinéa 2, du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 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 et portant 1. Modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE ; 2. Abrogation du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE 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;

b) les dispositions des chapitres IV, y compris les amendements de 1988 relatifs au SMDSM, V et VI de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée à la date du 17 mars 1998, sont d'application;

c) les dispositions relatives à l'équipement de navigation du navire figurant aux règles 17, 18, 19, 20 et 21 du chapitre V de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, sont applicables.

L'équipement de navigation du navire visé à l'annexe 1 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 précitée et satisfaisant aux dispositions de cette dernière est considéré comme conforme aux prescriptions en matière d'approbation de type figurant à la règle 18.1 du chapitre V de la convention SOLAS de 1974.

## 2. En ce qui concerne les navires à passagers neufs:

### a) prescriptions générales:

1) les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux exigences de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée à la date du 17 mars 1998, et aux exigences spécifiques pertinentes du présent règlement et de l'annexe I de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 précitée. Pour les règles dont SOLAS laisse l'interprétation à l'appréciation de l'administration, le commissaire aux affaires maritimes, en ce qui concerne les navires battant pavillon luxembourgeois, suit les interprétations figurant à l'annexe I précitée;

2) les navires à passagers neufs des classes B, C et D satisfont aux exigences spécifiques pertinentes du présent règlement et de l'annexe I de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 précitée;

### b) prescriptions en matière de lignes de charge:

1) tous les navires à passagers neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres satisfont aux dispositions de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;



2) nonobstant le point 1), 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;

3) les navires à passagers neufs des classes A, B, C et D sont munis d'un pont complet.

3. En ce qui concerne les navires à passagers existants:

a) les navires à passagers existants de la classe A satisfont aux règles applicables aux navires à passagers existants définies dans la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, ainsi qu'aux prescriptions spécifiques pertinentes du présent règlement et de l'annexe I de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 précitée. Pour les règles dont SOLAS laisse l'interprétation à l'appréciation de l'administration, le commissaire aux affaires maritimes, en ce qui concerne les navires battant pavillon luxembourgeois, suit les interprétations figurant à l'annexe I précitée;

b) les navires à passagers existants de la classe B satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes du présent règlement et de l'annexe I de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 précitée;

c) les navires à passagers existants des classes C et D satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes du présent règlement ainsi que, pour les domaines non visés par ces prescriptions, aux règles nationales; ces règles garantissent un niveau de sécurité équivalant 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, le Commissaire aux affaires maritimes doit obtenir l'accord de l'État du port sur ces règles;

d) lorsque commissaire aux affaires maritimes 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.

4. En ce qui concerne les engins à passagers à grande vitesse:

a) les engins à passagers à grande vitesse construits ou faisant l'objet de réparations, modifications ou transformations d'importance majeure au 1<sup>er</sup> janvier 1996 ou ultérieurement satisfont aux prescriptions des règles X/2 et X/3 de la convention SOLAS de 1974, sauf:

- si leur quille était montée ou que leur construction avait atteint un stade similaire au plus tard en juin 1998,
- que leur livraison et leur mise en exploitation sont intervenues au plus tard en décembre 1998 et
- 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;



b) les engins à passagers à grande vitesse construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1996 et satisfaisant aux prescriptions énoncées dans le recueil HSC poursuivent leurs opérations certifiées au titre de ce recueil.

Les engins à passagers à grande vitesse construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1996 et ne satisfaisant pas aux prescriptions énoncées dans le recueil HSC ne peuvent pas effectuer de voyages nationaux sauf s'ils effectuaient déjà, à la date du 4 juin 1998, des voyages nationaux dans un État membre de la Communauté européenne; dans ce cas, ils peuvent être autorisés à poursuivre leurs opérations nationales dans cet État membre. Ces engins sont conformes aux prescriptions du recueil DSC tel que modifié;

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 7, alinéa 2, du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 précité.

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 du présent règlement au plus tard le 22 décembre 2025.

#### **Art. 6. Prescriptions de stabilité et retrait progressif des navires rouliers à passagers**

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 du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers telle que transposée par le règlement grand-ducal modifié du 16 février 2005 transposant 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.

#### **Art. 7. Prescriptions de sécurité pour les personnes à mobilité réduite**

1. Les mesures appropriées sont prises, fondées, autant que possible, sur les lignes directrices de l'annexe III de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 précitée, afin de garantir aux personnes à mobilité réduite un accès sûr à tous les navires à passagers neufs des classes A, B, C et D et à tous les engins à passagers à grande vitesse neufs servant aux transports publics et dont la quille est posée le 1<sup>er</sup> octobre 2004 ou après cette date ou qui se trouvent alors à un stade de construction équivalent.



## **Art. 8. Visites**

1. Chaque navire à passagers est soumis aux visites mentionnées ci-dessous par le commissaire aux affaires maritimes d'après les modalités prévues aux articles 61, 65 et 67 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle qu'elle a été modifiée:

- 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.

2. Chaque engin à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois et devant satisfaire, conformément aux dispositions de l'article 5 paragraphe 4 du présent règlement, aux exigences du recueil HSC, est soumis aux visites prescrites dans le recueil HSC selon les modalités prévues aux articles 61, 65 et 67 de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Un engin à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois et devant satisfaire, conformément aux dispositions de l'article 5 paragraphe 4 du présent règlement, aux exigences du recueil DSC tel que modifié, est soumis aux visites prescrites dans le recueil DSC selon les modalités prévues aux articles 61, 65 et 67 de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

3. Les procédures et directives pertinentes relatives aux visites en vue de la délivrance du certificat de sécurité pour navire à passagers, prévues dans la résolution A.997(25) de l'OMI, telle que modifiée, sur les "directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, 2007", ou des procédures permettant d'atteindre le même objectif, sont suivies.

4. Pour les navires battant pavillon luxembourgeois, les visites visées aux paragraphes 1<sup>er</sup>, 2 et 3 sont effectuées selon les modalités prévues aux articles 61, 65 et 67 de la loi du 9 novembre 1990 précitée, dans le but de s'assurer que toutes les prescriptions applicables du présent règlement sont respectées.

## **Art. 9. Certificats**

1. Tous les navires à passagers neufs ou existants satisfaisant aux exigences du présent règlement sont munis d'un certificat de sécurité pour navire à passagers en conformité avec le présent règlement. Le certificat est établi selon le modèle figurant à l'annexe II de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 précitée. Ce certificat est délivré au nom du Grand-Duché de Luxembourg après la visite initiale visée à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point a.

2. Le certificat de sécurité pour navire à passagers est délivré pour une période n'excédant pas douze mois. Pour les navires battant pavillon luxembourgeois, la période de validité du certificat peut être prolongée par le commissaire aux affaires maritimes pour une période de grâce ne pouvant excéder un mois à compter de la date d'expiration inscrite sur la déclaration. Lorsqu'une prolongation a été accordée, la nouvelle période de validité du certificat prend cours à compter de la date d'expiration du certificat avant sa prolongation.



La reconduction du certificat de sécurité pour navire à passagers fait suite à une visite périodique au sens de l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point b).

3. Pour les engins à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois et satisfaisant aux exigences du recueil HSC, un certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et un permis d'exploiter des engins à grande vitesse sont délivrés au nom du Grand-Duché de Luxembourg, conformément aux dispositions du recueil HSC.

Pour les engins à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois et satisfaisant aux exigences du recueil DSC, tel que modifié, un certificat DSC de sécurité de construction et du matériel d'armement ainsi qu'un permis DSC d'exploiter des engins à grande vitesse sont délivrés au nom du Grand-Duché de Luxembourg, conformément aux dispositions du recueil DSC.

Avant de délivrer le permis d'exploiter des engins à passagers à grande vitesse battant pavillon luxembourgeois et effectuant des voyages nationaux dans un État du port, le commissaire aux affaires maritimes s'entend avec l'autorité compétente de l'État du port sur les conditions d'exploitation de l'engin considéré dans cet État. Le permis d'exploitation mentionne toutes ces conditions.

#### **Art. 10. Annexes**

Les annexes de la directives 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 précitée ainsi que leurs modifications adoptées en conformité avec l'article 10, paragraphe 2, de cette directive, s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

#### **Art. 11. Abrogation**

Le règlement grand-ducal modifié du 9 janvier 2001 transposant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers est abrogé.

#### **Art. 12. Exécution**

Notre ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



## Commentaire des articles

### Commentaire liminaire

En référence à l'exposé des motifs et dans la mesure où le texte de base du présent avant-projet est une version consolidée de la législation luxembourgeoise en vigueur, seuls les articles modifiés par la directive (UE) 2017/2108 ici transposée font l'objet d'un commentaire.

#### **Ad Art. 1<sup>er</sup>**

Les définitions et certaines références ont été mises à jour afin de renforcer la clarté et la cohérence juridiques tout en les alignant d'avantage sur les règles internationales ou de l'Union en la matière.

De nouvelles définitions ont également été ajoutées.

#### **Ad Art. 2**

Le champ d'application est modifié afin d'en exclure (principalement) :

- les navires à passagers de moins de 24 mètres ;
- les bateaux de plaisance ;
- les navires construits en matériaux autre que l'acier ou matériaux équivalents ;
- les voiliers ;
- les navires de maintenance ;
- les annexes.

#### **Ad Art. 3**

La notion de zones maritimes a été simplifiée en supprimant certains critères redondants ou inadéquats. La responsabilité de délimiter ces zones maritimes revient aux États membres côtiers.

#### **Ad Art. 4**

La référence à la directive équipements marins a été mise à jour et renvoie à présent vers la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins.

#### **Ad Art. 5**

Le renvoi vers la directive « classes » a été mis à jour.

Les équivalences accordées par un Etat de pavillon doivent obtenir l'accord de l'État du port dans les eaux desquelles le navire navigue. Un recours est prévu en cas de désaccord.

Enfin, il est précisé que les exigences en matière de transformation s'appliquent à tous les navires et pas seulement aux navires à passagers existants. Ceci permet d'éviter qu'un navire de charge transformé puisse être considéré comme un navire à passagers neuf.

#### **Ad Art. 6**

Les références obsolètes ont été supprimées.

#### **Ad Art. 7**

Les références obsolètes ont été supprimées.

#### **Ad Art. 8**

Le terme visite est changé en visite initiale et le système des visites est simplifié.



**Ad Art. 9**

L'article a été modifié afin de tenir compte des modifications apportées dans la partie précédente du texte et ainsi d'assurer la validité des différents renvois.

**Ad Art. 10**

Cet article prévoit la publication par référence au Mémorial des annexes de la directive.

**Ad Art. 11**

L'article 11 abroge le règlement grand-ducal modifié du 9 janvier 2001 transposant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

**Ad Art. 12**

Cet article ne demande pas de commentaire particulier.



### III. Tableau de correspondance (de la directive 2009/45/CE modifiée)

Directive 2009/45/CE	Projet de règlement grand-ducal
Article 1	Non transposé
Article 2	Article 1
Article 3	Article 2
Article 4	Article 3
Article 5	Article 4
Article 6	Article 5
Article 7	Article 6
Article 8	Article 7
Article 9	Non transposé
Article 10	Non transposé
Article 10 bis	Non transposé
Article 11	Non transposé
Article 12	Article 8
Article 13	Article 9
Article 14 - supprimé	
Article 15	Non transposé (en fonction de l'avis n° 45.107 du Conseil d'Etat du 28 novembre 2000)
Article 16	Non transposé
Article 17	Non transposé
Article 18	Non transposé
Article 19	Non transposé

### IV. Fiche financière

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État)

Le présent projet de règlement grand-ducal ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'État.



## V. Fiche d'évaluation d'impact

### Mesures législatives et réglementaires

**Intitulé du projet:** Projet de règlement grand-ducal établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers

**Ministère initiateur:** Ministère de l'Économie (Commissariat aux affaires maritimes)

**Auteur:** Alain Hoffman

**Tél .:** 2478 4186

**Courriel:** cam@cam.etat.lu

**Objectif(s) du projet:** transposition en droit luxembourgeois de la directive (UE) 2017/2108

**Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s):** N/A

**Date:** juillet 2018

### Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui:  Non:  <sup>1</sup>  
Si oui, laquelle/lesquelles: **Chambre de Commerce**  
Remarques/Observations: .....
- Destinataires du projet:
  - Entreprises/Professions libérales: Oui:  Non:
  - Citoyens: Oui:  Non:
  - Administrations: Oui:  Non:
- Le principe « Think small first » est-il respecté?  
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)  
Remarques/Observations: .....  
Oui:  Non:  N.a.:<sup>2</sup>
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire?  
Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière?  
Remarques/Observations: .....  
Oui:  Non:
- Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures?  
Remarques/Observations: .....  
Oui:  Non:

<sup>1</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

<sup>2</sup> N.a.: non applicable



6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui:  Non:   
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? .....  
(nombre de destinataires x coût administratif<sup>4</sup> par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui:  Non:  N.a.:   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il? .....
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui:  Non:  N.a.:   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il? .....
8. Le projet prévoit-il:  
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui:  Non:  N.a.:   
- des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui:  Non:  N.a.:   
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui:  Non:  N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui:  Non:  N.a.:   
Si oui, laquelle: .....
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui:  Non:  N.a.:   
Si non, pourquoi? .....
11. Le projet contribue-t-il en général à une:  
a. simplification administrative, et/ou à une Oui:  Non:   
b. amélioration de qualité règlementaire? Oui:  Non:   
Remarques/Observations: .....
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui:  Non:  N.a.:
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)? Oui:  Non:   
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système: .....

<sup>3</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>4</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).



14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui:  Non:  N.a.:   
Si oui, lequel? .....  
Remarques/Observations: .....

#### Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:   
Si oui, expliquez de quelle manière: .....
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:   
Si oui, expliquez pourquoi: .....
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:   
Si oui, expliquez de quelle manière: .....
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui:  Non:  N.a.:   
Si oui, expliquez de quelle manière: .....

#### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ?  
 Oui:  Non:  N.a.:
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  
Oui:  Non:  N.a.:

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)



## VI. Texte coordonné de la directive 2009/45/CE

Cette version consolidée tient compte des directives (sans les annexes qui ne sont publiées par référence) :

- 2009/45/CE + corrigendum
- 2010-36/UE
- (UE) 2016/844 (ne modifiait que l'annexe I)
- (UE) 2017/2108

### Article 1<sup>er</sup> - Objet

L'objet de la présente directive est d'introduire un niveau uniforme de respect de l'environnement de sécurité des personnes et des biens à bord des navires à passagers et des engins à passagers à grande vitesse, neufs ou existants, lorsque ces navires et engins effectuent des voyages nationaux, et de définir des procédures de négociation au niveau international en vue d'harmoniser les règles applicables aux navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux.

### Article 2 – Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 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) «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) «recueil HSC»: le "recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse" contenu dans la résolution MSC 36 (63) de l'OMI du 20 mai 1994 ou le "recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse 2000" (recueil HSC 2000) contenu dans la résolution MSC 97 (73) de décembre 2000, dans leur version actualisée ;
- d) «SMDSM»: le système mondial de détresse et de sécurité en mer tel qu'il figure dans le chapitre IV de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée;
- e) «navire à passagers»: tout navire qui transporte plus de douze passagers;
- f) «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 par la règle II-2/A/2 figurant à l'annexe I;



- g) «engin à passagers à grande vitesse»: tout engin à grande vitesse tel que défini par la règle X/1 de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, qui transporte plus de douze passagers, à l'exception des navires à passagers de classe B, C ou D, qui effectuent des voyages nationaux dans des zones maritimes lorsque:
  - i) leur déplacement correspondant à la ligne de flottaison en charge prévue est de moins de 500 m<sup>3</sup>, et
  - 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
- h) «navire neuf»: tout navire dont la quille a été posée ou qui se trouvait à un stade de construction équivalent le 1er juillet 1998 ou après cette date; 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, si cette dernière valeur est inférieure;
- i) «navire existant»: tout navire qui n'est pas un navire neuf;
- j) «âge»: l'âge du navire, exprimé en nombre d'années écoulées depuis la date de sa livraison;
- k) «passager»: toute personne autre que:
  - i) 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 navire, et
  - ii) les enfants de moins d'un an;
- l) «longueur du navire»: sauf disposition expresse contraire, la longueur égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 % du creux minimal sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle cette longueur est mesurée doit être parallèle à la ligne de flottaison en charge prévue;
- m) «hauteur d'étrave»: la hauteur d'étrave définie à la règle 39 de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge;
- n) «navire muni d'un pont complet»: tout navire doté d'un pont complet, exposé aux intempéries et à la mer, qui a des moyens permanents de fermeture de toutes les ouvertures de la partie exposée et au-dessous duquel toutes les ouvertures sur les bordés du navire sont équipées de moyens permanents de fermeture au moins étanches aux intempéries;  
le pont complet peut être un pont étanche à l'eau ou une structure équivalente consistant en un pont non étanche à l'eau entièrement couvert d'une structure étanche aux



intempéries d'une résistance adéquate pour maintenir l'étanchéité aux intempéries et équipée de systèmes de fermeture étanches aux intempéries;

- o) «voyage international»: tout voyage par mer d'un port d'un État membre vers un port situé hors de cet État membre, ou inversement;
- p) «voyage national»: tout voyage effectué dans des zones maritimes entre un port d'un État membre et le même port ou un autre port de cet État membre;
- q) «zone maritime»: toute zone maritime ou route maritime délimitée conformément à l'article 4; toutefois, pour l'application des dispositions relatives aux radiocommunications, les définitions des zones maritimes sont celles figurant dans la règle 2 du chapitre IV de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée;
- 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;
- s) «administration de l'État du pavillon»: les autorités compétentes de l'État dont le navire ou l'engin est autorisé à battre pavillon;
- t) «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;
- v) «organisme agréé»: un organisme agréé en vertu du règlement (CE) no 391/2009 du Parlement européen et du Conseil ;
- w) «un mille»: 1 852 mètres;
- x) «hauteur de vague significative»: la moyenne des hauteurs du tiers supérieur des hauteurs de vague observées au cours d'une période donnée;
- 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;
- 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;
- aa) «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;



- bb) «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;
- cc) «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;
- dd) «bateau de plaisance ou engin de plaisance»: un navire utilisé à des fins non commerciales, quel que soit le moyen de propulsion;
- ee) «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;
- ff) «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;
- gg) «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;
- hh) «réparations, transformations et modifications d'importance majeure»: l'un des changements suivants:
  - i) tout changement modifiant de façon notable les dimensions d'un navire, tel que l'allongement par adjonction d'une nouvelle coque centrale,
  - ii) 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,
  - iii) 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,
  - iv) toute transformation de tout type de navire en navire à passagers.

### **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

#### 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 A"	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.

#### **Article 5 - Application**

1. Les navires à passagers et les engins à passagers à grande vitesse, neufs ou existants, qui effectuent des voyages nationaux se conforment aux règles et aux normes de sécurité pertinentes fixées par la présente directive.



2. Les États membres ne s'opposent pas, pour des raisons découlant de la présente directive, à l'exploitation de navires à passagers ou d'engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux qui satisfont aux exigences de la présente directive, y compris les prescriptions supplémentaires éventuellement imposées par un État membre conformément à l'article 9, paragraphe 1.

3. 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.

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.

#### **Article 6 - Prescriptions de sécurité**

1. En ce qui concerne les navires à passagers neufs ou existants des classes A, B, C et D:

- 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;
- b) les dispositions du chapitre IV, y compris les amendements de 1988 relatifs au SMDSM, et des chapitres V et VI de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, sont d'application;
- c) les dispositions relatives à l'équipement de navigation du navire figurant aux règles 17, 18, 19, 20 et 21 du chapitre V de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, sont applicables. L'équipement de navigation du navire visé à l'annexe A.1 de la directive 96/98/CE et satisfaisant aux dispositions de cette dernière est considéré comme conforme aux prescriptions en matière d'approbation de type figurant à la règle 18.1 du chapitre V de la convention SOLAS de 1974.

2. En ce qui concerne les navires à passagers neufs:

- a) prescriptions générales:
  - i) les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, et aux



prescriptions spécifiques pertinentes de la présente directive; pour les règles dont la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, laisse l'interprétation à l'appréciation de l'administration, l'administration de l'État du pavillon applique les interprétations figurant à l'annexe I de la présente directive,

- ii) les navires à passagers neufs des classes B, C et D satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes de la présente directive;
- b) prescriptions en matière de lignes de charge:
- i) tous les navires à passagers neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres satisfont aux dispositions de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge,
  - 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,
  - iv) les navires à passagers neufs des classes A, B, C et D sont munis d'un pont complet.

3. En ce qui concerne les navires à passagers existants:

- a) les navires à passagers existants de la classe A satisfont aux règles applicables aux navires à passagers existants définies dans la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, ainsi qu'aux prescriptions spécifiques pertinentes de la présente directive; pour les règles dont la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, laisse l'interprétation à l'appréciation de l'administration, l'administration de l'État du pavillon applique les interprétations figurant à l'annexe I de la présente directive;
- b) les navires à passagers existants de la classe B satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes de la présente directive;
- 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;

4. En ce qui concerne les engins à passagers à grande vitesse:

- a) les engins à passagers à grande vitesse construits ou faisant l'objet de réparations, modifications ou transformations d'importance majeure au 1er janvier 1996 ou ultérieurement satisfont aux prescriptions des règles X/2 et X/3 de la convention SOLAS de 1974, sauf:
  - i) si leur quille était montée ou que leur construction avait atteint un stade similaire au plus tard en juin 1998,
  - ii) que leur livraison et leur mise en exploitation sont intervenues au plus tard en décembre 1998 et
  - iii) s'ils sont intégralement conformes aux prescriptions du recueil DSC contenu dans la résolution A.373(10) de l'OMI, dans sa version actualisée;
- b) les engins à passagers à grande vitesse construits avant le 1er janvier 1996 et satisfaisant aux prescriptions énoncées dans le recueil HSC poursuivent leurs opérations certifiées au titre dudit recueil;

les engins à passagers à grande vitesse construits avant le 1er janvier 1996 et ne satisfaisant pas aux prescriptions énoncées dans le recueil HSC ne peuvent pas effectuer de voyages nationaux sauf s'ils effectuaient déjà, au 4 juin 1998, des voyages nationaux dans un État membre, auquel cas il peuvent être autorisés à poursuivre leurs opérations nationales dans cet État membre; ces engins doivent être conformes aux prescriptions du recueil DSC;

- 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.

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.

#### **Article 7 - Prescriptions de stabilité et retrait progressifs navires rouliers à passagers**

1. Les navires rouliers à passagers de la classe C dont la quille a été posée le 1er 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.

#### **Article 8 - Prescriptions de sécurité pour les personnes à mobilité réduite**

1. Les États membres veillent à ce que des mesures appropriées soient prises, sur la base, dans la mesure du possible, des lignes directrices figurant à l'annexe III, afin de garantir aux personnes à mobilité réduite un accès sûr à tous les navires à passagers des classes A, B, C et D et à tous les engins



à passagers à grande vitesse servant aux transports publics et dont la quille a été posée le 1er octobre 2004 ou après cette date ou qui se trouvaient alors à un stade de construction équivalent.

2. Les États membres coopèrent avec les organisations représentant les personnes à mobilité réduite et les consultent sur la mise en œuvre des lignes directrices figurant à l'annexe III.

3. Pour la modification des navires à passagers des classes A, B, C et D et des engins à passagers à grande vitesse servant aux transports publics dont la quille a été posée avant le 1er octobre 2004 ou qui se trouvaient à un stade de construction équivalent avant cette date, les États membres appliquent les lignes directrices figurant à l'annexe III dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable sur le plan économique.

#### **Article 9 - Prescriptions de sécurité supplémentaires, équivalences, exemptions et mesures de sauvegarde**

1. Si un État membre ou un groupe d'États membres estime que les prescriptions de sécurité applicables devraient être renforcées dans certaines situations découlant de conditions locales particulières et si la nécessité en est démontrée, il peut, en suivant la procédure prévue au paragraphe 4, prendre des mesures en vue d'améliorer les prescriptions de sécurité.

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.

3. Dans la mesure où cela n'engendre pas de réduction du niveau de sécurité et en suivant la procédure prévue au paragraphe 4, un État membre peut prendre des mesures en vue d'exempter des navires de certaines prescriptions spécifiques de la présente directive pour des voyages nationaux effectués dans cet État, y compris dans ses zones maritimes archipélagiques protégées des effets de la haute mer, dans certaines conditions d'exploitation, telles qu'une hauteur de vague significative inférieure, une période limitée de l'année, des voyages effectués exclusivement de jour ou dans des conditions climatiques ou météorologiques convenables, ou une durée de voyage limitée, ou la proximité de services de secours.

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

5. Lorsqu'un État membre estime qu'un navire ou un engin à passagers effectuant un voyage national dans cet État crée, bien qu'il satisfasse aux dispositions de la présente directive, un risque de danger grave pour la sécurité des personnes ou des biens, ou pour l'environnement, l'exploitation de ce navire ou de cet engin peut être suspendue ou des mesures de sécurité supplémentaires peuvent être imposées jusqu'au moment où le risque a été supprimé.

En pareil cas, la procédure suivante s'applique:

- a) l'État membre informe immédiatement la Commission et les autres États membres de sa décision, en la motivant dûment;
- b) la Commission détermine si la suspension ou les mesures supplémentaires sont justifiées par l'existence d'un danger grave pour la sécurité et l'environnement;
- 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.



## Article 10 - Adaptations

1. Les éléments suivants peuvent être adaptés pour tenir compte des évolutions intervenues au niveau international, notamment au sein de l'OMI:

- a) les définitions figurant à l'article 2, points a), b), c), d) et v);
- b) les dispositions relatives aux procédures et directives applicables aux visites visées à l'article 12;
- c) les dispositions relatives à la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, et au recueil HSC, y inclus ses modifications ultérieures, figurant à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 6, paragraphe 4, à l'article 12, paragraphe 3, et à l'article 13, paragraphe 3;
- 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).

2. Les annexes peuvent être modifiées de manière à:

- a) appliquer, aux fins de la présente directive, les modifications apportées aux conventions internationales;
- 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;
- 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.

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.

### **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.»

### **Article 11 - Comité**



1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué par l'article 3 du règlement (CE) no 2099/2002.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) no 182/2011 du Parlement européen et du Conseil s'applique.

### **Article 12 - Visites**

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.

3. Chaque engin à passagers à grande vitesse devant satisfaire, conformément à l'article 6, paragraphe 4, de la présente directive, aux exigences du recueil HSC, est soumis par l'administration de l'État du pavillon aux visites prescrites dans ledit recueil.

Un engin à passagers à grande vitesse devant satisfaire, conformément à l'article 6, paragraphe 4 de la présente directive, aux exigences du recueil DSC, est soumis, par l'administration de l'État du pavillon, aux visites prescrites dans le recueil DSC.

4. Les procédures et directives pertinentes relatives aux visites en vue de la délivrance du certificat de sécurité pour navire à passagers, prévues dans la résolution A.997(25) de l'OMI, telle que modifiée, sur les "directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, 2007", ou des procédures permettant d'atteindre le même objectif, sont suivies.

5. Les visites prévues aux paragraphes 1, 2 et 3 sont effectuées exclusivement par les inspecteurs de l'administration de l'État du pavillon lui-même, d'un organisme agréé ou de l'État membre autorisé par l'État du pavillon à effectuer des visites, dans le but de s'assurer que toutes les prescriptions de la présente directive applicables sont respectées.

### **Article 13 - Certificats**

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).



2. Le certificat de sécurité pour navire à passagers est délivré pour une période n'excédant pas douze mois. La période de validité du certificat peut être prolongée par l'administration de l'État du pavillon pour une période de grâce ne pouvant excéder un mois à compter de la date d'expiration inscrite sur le certificat. Lorsqu'une prolongation a été accordée, la nouvelle période de validité du certificat prend cours à compter de la date d'expiration du certificat avant sa prolongation.

La reconduction du certificat de sécurité pour navire à passagers fait suite à une visite périodique au sens de l'article 12, paragraphe 1, point b), et paragraphe 2, point b).

3. Pour les engins à passagers à grande vitesse satisfaisant aux exigences du recueil HSC, un certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et un permis d'exploiter des engins à grande vitesse sont délivrés par l'administration de l'État du pavillon, conformément aux dispositions du recueil HSC.

Pour les engins à passagers à grande vitesse satisfaisant aux exigences du recueil DSC, un certificat DSC de sécurité de construction et du matériel d'armement ainsi qu'un permis DSC d'exploiter des engins à grande vitesse sont délivrés par l'administration de l'État du pavillon, conformément aux dispositions du recueil DSC.

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.

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.

### **Article 15 - Sanctions**

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales arrêtées en application de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de ce régime. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

### **Article 16 - Notification**

Les États membres communiquent immédiatement à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

### **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.

#### **Article 17 - Abrogation**

La directive 98/18/CE, telle que modifiée par les directives visées à l'annexe IV, partie A, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe IV, partie B.

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.

#### **Article 18 - 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 19 - Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.