



Projet d'amendements gouvernementaux au projet de règlement grand-ducal modifiant 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

Remarques préliminaires

Dans son avis n°61.778 du 25 juin 2024, le Conseil d'État a fait valoir que la transposition de 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 ne pouvait plus être réalisée par référence car cette directive introduit une option en faveur de certains États membres. Ainsi la directive (UE) 2023/949 contient des règles équivoques nécessitant une transposition classique. Les présents amendements gouvernementaux abandonnent dès lors la technique de transposition par référence.

Les observations d'ordre légistique du Conseil d'État sont intégrées dans le projet de règlement grand-ducal.

Amendement 1 – modification de l'article 1^{er}

Libellé proposé :

« **Art. 1^{er}.** L'article 1^{er} du 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 est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 1^{er}. Champ d'application**

Le présent règlement s'applique ~~aux~~ navires rouliers à passagers inscrits au registre public maritime des navires battant pavillon luxembourgeois, qui effectuent régulièrement des voyages internationaux à destination ou au départ d'un port d'un État membre de l'Union européenne. Ces derniers respectent les prescriptions spécifiques et les dispositions 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 qu'amendée par les directives 2005/12/CE de la Commission du 18 février 2005 modifiant les annexes I et II de la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers et (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.~~

La directive 2003/25/CE du 14 avril 2003 précitée ~~Ces directives~~, qui ~~font~~ font ~~fait~~ partie intégrante du présent règlement ~~grand-ducal~~, ~~ne~~ n'est pas publiées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg ~~Mémorial~~, la publication au Journal officiel de l'Union européenne en tenant lieu. Elles se trouvent publiées comme suit : J.O. n° L 123 du 17 mai 2003, J.O. n° L 48 du 19 février 2005 et J.O. n° L 128 du 15 mai 2023. » »



Commentaire

Cet article pose le champ d'application du règlement grand-ducal, transposant ainsi l'article 3 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 et l'obligation pour les navires battant pavillon luxembourgeois de se conformer aux prescriptions de cette directive. Comme suggéré par le Conseil d'État, les références aux amendements de la directive 2003/25 sont supprimés.

Amendement 2 – modification de l'article 2

Libellé proposé :

« **Art. 2.** L'article 2 du même règlement est modifié comme suit :

« **Art. 2. Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- a) « 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, telle que modifiée ;
- b) « navire roulier à passager existant » : tout navire roulier à passagers dont la quille est posée ou qui se trouve à un stade de construction équivalent avant le 5 décembre 2024; 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 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 ;
- c) « navire roulier à passagers neuf » : tout navire roulier à passagers qui n'est pas un navire roulier à passagers existant ;
- d) « 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 ;
- e) « convention SOLAS » : la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et les modifications y afférentes en vigueur ;
- ebis)* « convention SOLAS 90 »: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée en dernier lieu par la résolution MSC.117(74) ;
- eter)* « convention SOLAS 2009 »: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée en dernier lieu par la résolution MSC.216(82) ;



equater) « convention SOLAS 2020 »: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée en dernier lieu par la résolution MSC.421(98) ;

f) « service régulier »: une série de traversées effectuées par un navire roulier à passagers de manière à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale :

i) selon un horaire publié ; ou

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

g) « accord de Stockholm » : l'accord conclu à Stockholm le 28 février 1996 à la suite de la résolution 14 de la conférence SOLAS 95, intitulée « Accords régionaux concernant les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers », adoptée le 29 novembre 1995 ;

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

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

j) « 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 ;

k) « prescriptions spécifiques de stabilité » : lorsque cette expression est utilisée comme terme collectif, les prescriptions relatives à la stabilité visées à l'article 6 ;

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

m) « franc-bord résiduel (fr) » : 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 ;

n) « 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.

o) « hauteur de houle significative (hS) » : notion utilisée pour déterminer la hauteur de l'eau sur le pont roulier, conformément à la prescription spécifique de stabilité définie à l'annexe I, section A de la directive 2003/25/CE. ».

p) « zone maritime » : zone définie d'un commun accord par les États membres de l'Union européenne ou, chaque fois que c'est applicable et possible, par les États membres de l'Union européenne et les pays tiers situés à chaque extrémité de la route maritime et pour lesquelles les États du port établissent et mettent à jour une liste. » »



Commentaire

Cet article reproduit de manière littérale les définitions européennes prévues à l'article 2 de la directive 2003/25/CE du 14 avril 2003 précitée, telle que modifiée par la directive 2023/946 du Parlement et du Conseil du 10 mai 2023.

Les deux dernières définitions (« hauteur de houle significative » et « zone maritime ») ont été ajoutées au présent article. Les notions de hauteur de houle significative et zone maritime sont en effet définies aux articles 4 et 5 de la directive. Ces articles posent par ailleurs principalement des dispositions qui ne concernent que les États du port et n'ont dès lors pas à être transposées en droit luxembourgeois. Pour autant, ces deux notions étant fondamentales pour la compréhension et l'application du règlement, il était nécessaire de les définir.

Amendement 3 – ajout d'un nouvel article 3

Libellé proposé :

« Art. 3. L'article 3 du même règlement est modifié comme suit :

« Art. 3. Hauteur de houle significative

Les valeurs de hauteur de houle significative ne doivent pas être dépassées avec une probabilité de plus de 10 % sur une base annuelle. » »

Commentaire

Cet article reproduit la deuxième phrase de l'article 4 de la directive à transposer, la première phrase ayant été remontée au niveau des définitions.

Amendement 4 – ajout de nouveaux articles 4 à 8

Libellé proposé :

« Art. 4. Dans le même règlement, sont insérés les articles 4 à 8 comme suit :

« Art. 4. Zones maritimes

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.

Art. 5. Prescriptions spécifiques de stabilité

(1) Sans préjudice de l'application du règlement grand-ducal du 16 mai 2019 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers et abrogeant 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, 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 directive 2003/25/CE du 14 avril 2003 précitée ; ou
- b) les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section B, de cette même directive 2003/25/CE.

(3) 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 au présent règlement 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 cette même directive 2003/25/CE , 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 requis en vertu de l'article 6 du présent règlement.

(4) 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 au présent règlement, respectent :

- a) les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section A, de la directive 2003/25/CE du 14 avril 2003 précitée; ou
- b) les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, section B, de cette même directive 2003/25/CE.

Les prescriptions de stabilité appliquées doivent figurer sur le certificat du navire visé à l'article 6 du présent règlement.

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 de la directive 2003/25/CE du 14 avril 2003 précitée dans sa version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2023/946 du Parlement européen et du Conseil.

Art. 6. Certificats

Tous les navires rouliers à passagers neufs et existants battant pavillon luxembourgeois sont munis d'un certificat prouvant qu'ils respectent les prescriptions spécifiques de stabilité visées à l'article 5 du présent règlement.



Les certificats sont délivrés par le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes 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 de la directive 2003/25/CE du 14 avril 2003 précitée, 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.

Art. 7. Exploitation saisonnière et autre exploitation de courte durée

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 de l'article 8 de la directive 2003/25/CE du 14 avril 2003 précitée, le navire roulier à passagers affecté à ces services a à son bord un certificat prouvant qu'il respecte le présent règlement, conformément à l'article 6.

Art. 8. Dispositions modificatives

Les modifications aux annexes 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 modifiée par les actes de la Commission européenne pris en conformité de l'article 10 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 publiera un avis au Journal officiel, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.» »

Commentaires

L'article 4 transpose la disposition de l'article 5 de la directive 2003/25/CE, ayant une portée contraignante à l'égard des navires. Les autres dispositions de l'article n'imposent d'obligations qu'envers les États.

L'article 5 transpose l'article 6 de la directive 2003/25/CE de façon dynamique lorsqu'il s'agit de renvoyer aux annexes de cette dernière. La formulation reprend celle proposée par le Conseil d'État dans son avis n°61.778.

L'article 6 transpose l'article 7 paragraphe 1^{er} de la directive 2003/25/CE qui impose aux navires d'être munis d'un certificat relatif à la stabilité des navires et à la hauteur de houle significative.

L'article 7 transpose l'article 8 paragraphe 5 de la directive 2003/25/CE, les autres paragraphes concernant le respect de la réglementation de l'État du port.

Cet article 8 reprend la proposition du Conseil d'État dans son avis n°61.778.



Amendement 5 – renumérotation de l'article 3

Libellé proposé :

« Art. 9. Formule exécutoire

Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. »

Commentaire

Pas de commentaire