|  |  |
| --- | --- |
| Parlement européen2014-2019 |  |

<Commission>{TRAN}Commission des transports et du tourisme</Commission>

<RefProc>2016/0170</RefProc><RefTypeProc>(COD)</RefTypeProc>

<Date>{07/02/2017}7.2.2017</Date>

<RefProcLect>\*\*\*I</RefProcLect>

<TitreType>PROJET DE RAPPORT</TitreType>

<Titre>sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers</Titre>

<DocRef>(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))</DocRef>

<Commission>{TRAN}Commission des transports et du tourisme</Commission>

Rapporteure: <Depute>Daniela Aiuto</Depute>

|  |
| --- |
| Légende des signes utilisés |
|  \* Procédure de consultation \*\*\* Procédure d'approbation \*\*\*I Procédure législative ordinaire (première lecture) \*\*\*II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture) \*\*\*III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.) |

|  |
| --- |
| Amendements à un projet d'acte |
| **Amendements du Parlement présentés en deux colonnes**Les suppressions sont signalées par des ***italiques gras*** dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des ***italiques gras*** dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des ***italiques gras*** dans la colonne de droite.Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée. **Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé**Les parties de textes nouvelles sont indiquées en ***italiques gras***. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ▌ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en ***italiques gras*** le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé. Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées. |

SOMMAIRE

Page

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN 5

EXPOSÉ DES MOTIFS 17

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers

(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

*Le Parlement européen*,

– vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2016)0369),

– vu l’article 294, paragraphe 2, et l’article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0208/2016),

– vu l’article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne,

– vu l’avis de la commission des affaires juridiques sur l’utilisation d’actes délégués,

– vu les articles 59 et 40 de son règlement,

– vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l’avis de la commission des affaires juridiques (A8-0000/2017),

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;

3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu’aux parlements nationaux.

<RepeatBlock-Amend><Amend>Amendement <NumAm>1</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 bis (nouveau)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 bis)*** ***Les annexes transportées par un navire sont uniquement utilisées pour transférer des passagers depuis des navires à passagers (principalement des navires de croisière) vers le rivage et retour et ne doivent pas être utilisées à d’autres fins telles que les excursions touristiques littorales, qui doivent être assurées par les navires qui répondent aux exigences de l’État côtier relatives aux navires à passagers, comme le prévoient entre autres les lignes directrices de l’OMI (MSC.1/Circ.1417 sur les lignes directrices relatives aux annexes de navires à passager). La Commission devrait dès lors évaluer la nécessité d’exigences européennes communes pour cette catégorie, qui comprendraient des dispositions contraignantes, et présenter des lignes directrices spécifiques avant 2020, notamment afin de faciliter l’harmonisation des règles et des normes entre les États membres.*** |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Il convient d’exclure les annexes transportées par un navire du champ d’application de la présente directive. La Commission devrait évaluer la nécessité de dispositions contraignantes à l’échelon de l’Union européenne et présenter des lignes directrices spécifiques.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>2</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 ter (nouveau)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 ter)*** ***Les installations offshores sont desservies par des navires qui transportent des ouvriers. Ces ouvriers sont tenus de suivre des formations obligatoires de sécurité et/ou de satisfaire à des critères d’aptitude médicale. Ils doivent dès lors être considérés comme des passagers spéciaux qui nécessitent des règles différentes et spécifiques en matière de sécurité, hors du champ d’application de la présente directive. Les États membres devraient s’engager en faveur du travail de l’OMI dans le domaine des normes de sécurité pour les navires qui desservent les installations offshore, au-delà de sa résolution MSC.418(97)*** |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

L’OMI travaille actuellement à pallier l’absence dans l’instrument actuel de définition claire des travailleurs industriels des installations offshores et le manque de normes internationales juridiquement contraignantes pour le transport de plus de 12 travailleurs industriels, dans le but d’établir des normes de sécurité appropriées à l’échelon international. Les navires transportant ces travailleurs devraient par conséquent être exclus du champ d’application de la présente directive et les États membres devraient soutenir activement le travail de l’OMI.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>3</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 quater (nouveau)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 quater)*** ***La directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil exclut de son champ d’application les navires à passagers qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques. Toutefois, il convient de préciser dans cette directive que les voiliers ne devraient pas être certifiés au sens de ladite directive étant donné que leur propulsion mécanique est réservée à un usage accessoire ou d’urgence. Par conséquent, la Commission devrait se pencher sur la question et présenter avant 2020 des lignes directrices spécifiques pour cette catégorie, qui contiennent des exigences européennes communes. Ces lignes directrices devraient aussi faciliter l’harmonisation des règles et des normes en vigueur dans les États membres.*** |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Les voiliers étaient déjà exclus du champ d’application de la directive en tant que navires à passagers non propulsés par des moyens mécaniques. Il est désormais précisé que même les navires équipés d’une propulsion mécanique destinée à des usages accessoires ou d’urgence doivent être exclus.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>4</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 4</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (4) Compte tenu du principe de proportionnalité, les exigences prescriptives actuelles dérivées de la convention SOLAS se sont avérées difficiles à adapter aux petits navires à passagers d’une longueur inférieure à 24 mètres. En outre, les petits navires sont principalement construits dans d’autres matériaux que l’acier et seul un nombre très limité de ces navires a dès lors été certifié conformément à la directive 2009/45/CE. En l’absence de préoccupations spécifiques en matière de sécurité et de normes adéquates prévues par la directive, les navires d’une longueur inférieure à 24 mètres devraient dès lors être exclus de son champ d’application et être soumis à des normes de sécurité spécifiques définies par les États membres qui sont mieux placés pour évaluer les limitations locales de navigation pour ces navires en termes de distance par rapport à la côte ou du port et de conditions météorologiques. | (4) Compte tenu du principe de proportionnalité, les exigences prescriptives actuelles dérivées de la convention SOLAS se sont avérées difficiles à adapter aux petits navires à passagers d’une longueur inférieure à 24 mètres. En outre, les petits navires sont principalement construits dans d’autres matériaux que l’acier et seul un nombre très limité de ces navires a dès lors été certifié conformément à la directive 2009/45/CE. En l’absence de préoccupations spécifiques en matière de sécurité et de normes adéquates prévues par la directive, les navires d’une longueur inférieure à 24 mètres devraient dès lors être exclus de son champ d’application et être soumis à des normes de sécurité spécifiques définies par les États membres qui sont mieux placés pour évaluer les limitations locales de navigation pour ces navires en termes de distance par rapport à la côte ou du port et de conditions météorologiques. ***Lors de la définition de ces normes, les États membres devraient se conformer aux lignes directives que la Commission devrait publier et tenir compte des autres conventions et accords internationaux en la matière.*** ***La Commission devrait accélérer l’élaboration des lignes directrices relatives à ces navires, tel que le prévoit son programme de travail pour 2017.*** |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Le bilan de qualité a montré que les mesures prévues par la directive sont disproportionnées dans le cas des navires construits en acier ou dans un matériau équivalent et dont la longueur est inférieure à 24 mètres. La Commission devrait accélérer l’élaboration des lignes directrices relatives à ces navires, tel que le prévoit son programme de travail pour 2017.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>5</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 7</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (7) Afin d’accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des exemptions, des équivalences et des mesures de sécurité supplémentaires, la Commission devrait créer ***et*** tenir à jour une base de données qui inclurait les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées. Celle-ci devrait inclure les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées. | (7) Afin d’accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des exemptions, des équivalences et des mesures de sécurité supplémentaires, la Commission devrait créer***,*** tenir à jour ***et présenter sur un site internet accessible au public*** une base de données qui inclurait les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées. Celle-ci devrait inclure les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées. |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Les exemptions, équivalences et mesures de sécurité supplémentaires devraient être publiquement accessibles en ligne afin de garantir une transparence totale.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>6</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 9</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (9) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international, ainsi que l’expérience, et d’accroître la transparence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne l’exclusion des modifications apportées aux instruments internationaux du champ d’application de la présente directive si nécessaire, la mise à jour des exigences techniques et la définition des ***conditions*** d’utilisation de la base de données gérée par la Commission pour l’enregistrement des notifications par les États membres des exemptions et demandes de dérogation, conformément à la présente directive. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées pendant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes établis dans l’accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d’experts de la Commission traitant de l’élaboration des actes délégués. | (9) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international, ainsi que l’expérience, et d’accroître la transparence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne l’exclusion des modifications apportées aux instruments internationaux du champ d’application de la présente directive si nécessaire, la mise à jour des exigences techniques et la définition ***dans le détail*** des ***modalités d’accès et*** d’utilisation de la base de données gérée par la Commission pour l’enregistrement des notifications par les États membres des exemptions et demandes de dérogation, conformément à la présente directive. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées pendant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes établis dans l’accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d’experts de la Commission traitant de l’élaboration des actes délégués. |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Il y a lieu de définir dans le détail les modalités d’accès à la base de données.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>7</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 10</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (10) Afin d’établir des conditions de concurrence égales pour les navires à passagers effectuant des voyages de et vers les ports de l’Union, indépendamment de la nature de ces voyages, l’action de l’Union en vue d’accélérer les travaux en cours, au sein de l’OMI, pour réviser les règles de la convention SOLAS devrait être mise en conformité avec le traité sur le fonctionnement de l’Union européenne. | (10) Afin d’établir des conditions de concurrence égales pour les navires à passagers effectuant des voyages de et vers les ports de l’Union, indépendamment de la nature de ces voyages, l’action de l’Union en vue d’accélérer les travaux en cours, au sein de l’OMI, pour réviser ***et améliorer*** les règles de la convention SOLAS devrait être mise en conformité avec le traité sur le fonctionnement de l’Union européenne. |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

L’Union doit adopter une approche volontariste dans le cadre de la révision et de l’amélioration des règles de la convention SOLAS.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>8</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 11 bis (nouveau)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(11 bis)*** ***Afin de préserver un niveau élevé de sécurité, il y a lieu de prendre en compte le lien entre sécurité, conditions de vie et de travail et formation, étant donné que l’humain est un facteur essentiel pour la sécurité des navires et les procédures en la matière. L’Union devrait donc poursuivre son action volontariste, notamment dans le contexte international, afin de contrôler et de renforcer la dimension sociale au bénéfice des membres d’équipages de navires.*** |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

La dimension sociale, les conditions de travail et la formation des travailleurs, ainsi que leurs conditions de vie à bord, influent directement sur la sécurité des navires à passagers et y sont étroitement liées.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>9</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 1 – sous-point j</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – point z sexies</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (z sexies) «annexe»: un bateau transporté par un navire et utilisé pour transférer plus de 12passagers d’un navire à passagers en position stationnaire vers le rivage et retour; | (z sexies) «annexe»: un bateau transporté par un navire et ***uniquement*** utilisé pour transférer plus de 12passagers d’un navire à passagers en position stationnaire ***directement*** vers le rivage et retour***, sans arrêts intermédiaires***; |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Les annexes doivent uniquement effectuer le trajet le plus court et le plus sûr vers le rivage et retour.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>10</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point e</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/EC</DocAmend2>

<Article2>Article 6 – paragraphe 6</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 6. Les navires construits dans un matériau équivalent avant l’entrée en vigueur de la présente directive respectent ses ***exigences*** au plus tard ***[5*** ans après la date mentionnée au deuxième alinéa de l’article 2, paragraphe 1].»; | 6. Les navires construits dans un matériau équivalent avant l’entrée en vigueur de la présente directive respectent ses ***prescriptions*** au plus tard ***[sept*** ans après la date mentionnée au deuxième alinéa de l’article 2, paragraphe 1].»; |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Le nombre d’années est aligné sur les dispositions de l’article 16 bis relatif à la révision de la directive.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>11</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 8 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 4 – alinéa 4 bis (nouveau)</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***«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.»*** |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Cet alinéa faisait déjà partie de la directive.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>12</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 8 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 4 – alinéa 4 ter (nouveau)</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***«Les mesures visées au paragraphe 3 ne s’appliquent que tant que le navire ou l’engin est exploité dans les conditions spécifiées.»*** |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Cet alinéa faisait déjà partie de la directive.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>13</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 8 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 4 – alinéa 5</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| Les mesures visées aux deuxième et quatrième alinéas sont notifiées au moyen d’une base de données établie ***et tenue à jour par la Commission*** à cet effet***.*** ***La Commission est habilitée à adopter***, ***conformément*** à ***l’article 10 bis, des actes délégués concernant les conditions d’accès à cette base de données.»;*** | Les mesures visées aux deuxième et quatrième alinéas sont notifiées au moyen d’une base de données établie à cet effet, ***tenue*** à ***jour et présentée par la Commission sur un site accessible au public.*** La Commission est habilitée à adopter, conformément à l’article 10 bis, des actes délégués concernant les modalités détaillées d’accès à cette base de données.»; |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Les exemptions, équivalences et mesures de sécurité supplémentaires devraient être publiquement accessibles en ligne afin de garantir une transparence totale.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>14</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 10 – paragraphe 4</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| «4. ***La Commission n’est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l’article 10 bis en vue de modifier la présente directive afin d’exclure de son champ d’application toute modification aux instruments internationaux visés à l’article 2 que lorsque, sur la base d’une évaluation par la Commission, cet amendement international risque manifestement de diminuer le niveau de sécurité maritime, de prévention de la pollution des navires ou de protection des conditions de vie et de travail à bord, établi par la législation maritime de l’Union, ou d’être incompatible avec celle-ci.»;*** | «4. ***Dans des circonstances exceptionnelles, pour des cas dûment justifiés par une analyse appropriée de la Commission et afin 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 en cas d’incompatibilité avec la législation maritime de l’Union et afin de ne pas abaisser les normes de sécurité maritime en vigueur, 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 modifier, aux fins de celle***‑***ci, les instruments internationaux visés à l’article 2.»;*** |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Le texte est similaire à celui de la proposition de la Commission, mais il précise les circonstances.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>15</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 14 – paragraphe 1</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| «1. En ce qui concerne les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, l’Union présente des propositions à l’OMI en vue d’accélérer les travaux en cours, au sein de l’OMI, pour réviser les règles de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, contenant des points laissés à l’appréciation de l’administration, afin d’établir des interprétations harmonisées de ces règles et d’adopter les amendements correspondants. | «1. En ce qui concerne les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, l’Union présente des propositions à l’OMI en vue d’accélérer les travaux en cours, au sein de l’OMI, pour réviser ***et pour améliorer*** les règles de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, contenant des points laissés à l’appréciation de l’administration, afin d’établir des interprétations harmonisées de ces règles et d’adopter les amendements correspondants. |

Or. <Original>{EN}en</Original>

<TitreJust>Justification</TitreJust>

L’Union doit adopter une approche volontariste dans le cadre de la révision et de l’amélioration des règles de la convention SOLAS.

</Amend>

</RepeatBlock-Amend>

EXPOSÉ DES MOTIFS

**Proposition de la Commission:**

La directive 2009/45/CE établit des règles et des normes de sécurité pour les navires à passagers neufs ou existants construits en acier ou autre matériau équivalent et les engins à grande vitesse qui effectuent des voyages nationaux dans les États membres de l’Union européenne. Elle met en œuvre à l’échelon de l’Union les dispositions de la convention SOLAS de l’OMI, qui établit les exigences techniques détaillées pour la construction, la stabilité, les machines, les installations électriques, la prévention incendie et l’équipement de sauvetage des navires à passagers, c’est-à-dire des navires qui transportent plus de douze passagers. Dans l’Union, la flotte de navires à passagers effectuant des voyages nationaux compte environ 3175 embarcations, qui naviguent dans différentes zones maritimes classées dans la directive et environ 900 bateaux qui naviguent uniquement dans des zones portuaires.

La révision des règles actuelles fait suite à un bilan de qualité de la législation actuelle en matière de sécurité des navires à passagers, effectué par la Commission et qui incluait la consultation des États membres et des parties intéressées. Ce bilan a révélé que certaines ambiguïtés des dispositions juridiques avaient provoqué des divergences dans leur interprétation par les autorités nationales, en particulier au sujet de la couverture ou non par la directive des navires plus petits et de certaines catégories de navires. La proposition de la Commission vise à faire la lumière sur les dispositions concernées et à les simplifier. Plus particulièrement, la directive révisée comportera les modifications suivantes:

 l’exclusion de tous les navires à passagers d’une longueur inférieure à 24 mètres, existants ou nouveaux, pour lesquels les normes pertinentes en matière de sécurité relèvent de la compétence des États membres (article 3);

 l’exclusion des navires de maintenance en mer qui transportent des travailleurs vers et depuis des installations offshore telles que les parcs éoliens ainsi que les annexes, qui sont des bateaux transportés par un navire utilisés pour transférer plus de 12 passagers d’un navire à passagers, tel qu’un navire de croisière, vers le rivage et retour (article 2);

 l’exclusion des voiliers s’ils sont équipés d’une propulsion mécanique accessoire ainsi que des bateaux de plaisance et traditionnels, tout en précisant leur définition (article 2);

 l’inclusion explicite dans son champ d’application des navires à passagers construits en aluminium en reconnaissant l’aluminium comme un matériau équivalent à l’acier (article 2).

En outre, la classification des zones maritimes, en fonction du risque pour les navires qui naviguent dans une certaine zone, est simplifiée et les critères relatifs aux refuges, où des personnes naufragées peuvent gagner la terre, sont remplacés par une référence plus claire à la distance par rapport à une ligne côtière. Une base de données doit aussi être établie par la Commission afin de collecter et de publier les notifications obligatoires des États membres concernant les exceptions et les mesures de sécurité équivalentes ou supplémentaires qu’ils pourraient adopter en relation avec les exigences de la directive à l’examen (article 14). Enfin, diverses définitions techniques sont mises à jour.

**Position de votre rapporteure**

Votre rapporteure souligne que le but premier du règlement relatif à la sécurité des navires à passagers doit être de garantir que les passagers et l’équipage puissent voyager en toute sécurité à bord des navires et des embarcations à passagers dans l’Union. La simplification proposée devrait en effet contribuer à la mise en œuvre intégrale, au suivi et à l’application des règles dans les États membres et, dès lors, contribuer à préserver un niveau de sécurité élevé.

Votre rapporteure soutient la proposition de la Commission dans son ensemble et prend acte des conclusions de la précédente évaluation REFIT, mais estime toutefois qu’il y a lieu de renforcer et de modifier la proposition dans divers domaines. Comme le prévoit la proposition, la poursuite du travail technique afin de préciser la notion de matériau équivalent devrait également faciliter la mise en œuvre des règles actualisées dans les États membres où les navires à passagers construits en aluminium effectuent des voyages nationaux.

*Orientations relatives aux normes de sécurité pour les navires plus petits et bénéficiant d’une exemption*

Les navires d’une longueur inférieure à 24 mètres sont communément utilisés pour le transport de passagers. Comme le fait également remarquer le CESE, il s’agit parfois de bateaux aux dimensions considérables qui peuvent embarquer jusqu’à 250 passagers. S’il peut être disproportionné de les soumettre aux mêmes exigences que les grands navires à passagers, il reste important de maintenir un niveau élevé de règles et de normes alors que les États membres sont les seuls compétents pour établir les règles de navigation de ces bateaux dans leurs eaux territoriales. C’est pourquoi votre rapporteure suggère que la Commission présente des orientations destinées aux États membres, aux industriels du secteur et aux exploitants. Un tel «code des navires plus petits» facilitera la convergence des règles et des contrôles de sécurité appliqués dans les différents États membres.

Les annexes transportées par un navire sont uniquement utilisées pour transférer des passagers depuis des navires à passager (principalement des navires de croisière) vers le rivage et retour. Votre rapporteure est convaincue que ces embarcations ne devraient pas être utilisées pour d’autres types de voyages, comme les excursions touristiques littorales. Ces services devraient exclusivement être assurés par des navires qui remplissent les conditions relatives aux navires à passagers de l’État côtier. La Commission devrait dès lors évaluer la nécessité d’exigences européennes communes pour cette catégorie, qui comprendraient des dispositions contraignantes, et présenter des lignes directrices spécifiques afin de faciliter l’harmonisation des règles et des normes entre les États membres.

Les navires de maintenance en mer pour les installations offshore sont exclus du champ d’application étant donné qu’ils transportent du personnel professionnel, et non des passagers, vers les installations offshore et retour. Il n’existe à l’heure actuelle aucune norme internationalement reconnue en ce qui concerne la définition et le transport du personnel industriel. Sa définition relève de la compétence de l’OMI, c’est pourquoi votre rapporteure invite les États membres à s’engager en faveur du travail de l’OMI dans le domaine de la définition des normes de sécurité appropriées pour les navires de maintenance en mer.

Les voiliers étaient déjà exclus de la directive en tant que navires à passagers non propulsés par des moyens mécaniques. Il est désormais précisé dans les nouvelles règles que même les navires équipés d’une propulsion mécanique à usage accessoire ou d’urgence doivent être exclus. Afin de préserver un niveau de sécurité harmonisé pour les voiliers en Europe, votre rapporteure suggère que la Commission évalue et définisse les exigences communes pour cette catégorie d’embarcations dans des lignes directrices spécifiques qu’elle publiera avant 2020.

*Transparence*

La directive habilite les États membres à prendre des mesures pour améliorer les normes de sécurité afin de prendre en compte les spécificités locales, à établir des règles nationales équivalentes aux exigences de la directive ou à exempter des navires de certaines exigences dans certaines conditions de navigation (saison, moment de la journée, état de la mer, etc.). Ces mesures doivent être communiquées à la Commission et, une fois adoptées, sont aussi transmises aux autres États membres. Afin de garantir la transparence intégrale, notamment vis-à-vis du public, toute exemption, équivalence ou mesure de sécurité supplémentaire devrait être publiée sur un site internet en accès public. Les modalités générales qui régissent l’accès à la base de données et son utilisation devraient être précisées en temps voulu par la Commission au moyen d’un acte délégué approprié.

*Normes de sécurité et équipage des navires*

Afin de maintenir un niveau de sécurité élevé tout au long du trajet d’un navire à passagers, il importe de prendre en compte, outre la structure physique du navire et son équipement, le lien entre sécurité, conditions de vie et de travail et formation de l’équipage. L’humain est sans conteste un facteur essentiel dans ce processus. Votre rapporteure est convaincue que la directive devrait souligner la nécessité pour l’Union de poursuivre son approche volontariste, notamment dans le contexte international, afin de contrôler et de renforcer la dimension sociale au bénéfice des membres de l’équipage des navires.