

COM(2016) 371 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 13 juin 2016

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 13 juin 2016

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil

E 11241

Bruxelles, le 7 juin 2016
(OR. en)

9965/16

**Dossier interinstitutionnel:
2016/0172 (COD)**

**MAR 162
CODEC 848**

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	7 juin 2016
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2016) 371 final
Objet:	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2016) 371 final.

p.j.: COM(2016) 371 final



Bruxelles, le 6.6.2016
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1 Motivation et objectifs de la proposition

Dans l'esprit du programme REFIT et du programme «Mieux légiférer» de la Commission et dans le prolongement direct du bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers¹, la Commission avance un ensemble de propositions pour favoriser le potentiel de simplification établi.

La présente révision a pour objectif de simplifier et de rationaliser l'actuel cadre réglementaire de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers afin i) de conserver les règles de l'UE lorsqu'elles sont nécessaires et proportionnées; ii) d'assurer leur mise en œuvre correcte; et iii) d'éliminer d'éventuelles obligations redondantes et incohérences entre les différents actes législatifs présentant un lien. Un objectif primordial consiste à fournir un cadre juridique clair, simple et à jour qui soit plus facile à mettre en œuvre, à contrôler et à faire appliquer, augmentant ainsi le niveau global de sécurité.

La directive 1999/35/CE du Conseil² prévoit un certain nombre de types d'inspection portant sur les caractéristiques de sécurité particulières des transbordeurs rouliers et engins à grande vitesse (HSC). Ces inspections portent sur des risques spécifiques liés aux ponts-garages non cloisonnés entraînant des points vulnérables pour la stabilité et la protection contre l'incendie, une activité très intense, des risques de déplacement de la cargaison, des problèmes d'étanchéité, des rampes relevables et de l'usure.

Nonobstant le fait que le régime des inspections spéciales pour ces navires demeure nécessaire, les exigences de la directive ne correspondent plus à la réalité. La situation d'aujourd'hui est nettement différente de celle d'il y a presque 20 ans, lorsque la directive 1999/35/CE a été adoptée. À l'époque, l'UE comptait 15 États membres et il y avait un nombre significatif de navires rouliers à passagers et d'engins à grande vitesse en service régulier entre l'UE et les pays tiers. En outre, depuis lors, le régime du contrôle par l'État du port a été renforcé, en particulier après l'entrée en vigueur de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil³, établissant un régime d'inspection fondé sur les risques et comprenant un nombre minimum d'inspections que les États membres doivent effectuer sur les navires présentant un profil de risque élevé.

Aujourd'hui, la grande majorité des États membres combinent ou remplacent certaines des inspections requises en vertu de la directive 1999/35/CE par des visites par l'État du pavillon ou par des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port. Cette pratique rend problématiques la mise en œuvre et le respect de la présente directive, étant donné le champ d'application différent de ces inspections et les chevauchements réglementaires. Plus particulièrement, le cadre juridique permet le remplacement d'une inspection menée dans le cadre du contrôle de l'État du port par une visite au sens de la directive 1999/35/CE.

¹ Les résultats de ce bilan ont été présentés au Parlement européen et au Conseil le 16 octobre 2015 (COM(2015)508).

² Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse (JO L 138 du 1.6.1999, p. 1).

³ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

Toutefois, étant donné que le champ d'application de la visite au sens de la directive 1999/35/CE n'inclut pas tous les éléments couverts par le contrôle de l'État du port, ce chevauchement crée en fait un vide réglementaire.

Il est dès lors proposé de mettre à jour, de clarifier et de simplifier les exigences existantes en matière de visite pour les transbordeurs rouliers et engins à grande vitesse tout en maintenant le même niveau de sécurité et les principaux mécanismes en place. Cette proposition est pleinement conforme au programme REFIT de la Commission et vise à rationaliser davantage l'effort d'inspection des administrations nationales et à maximiser le temps pendant lequel le navire peut être commercialement exploité.

Dans cet esprit, afin d'assurer la clarté et la cohérence, la proposition abroge la directive actuelle et la remplace par une nouvelle directive. Elle inclut également des modifications accessoires à la directive 2009/16/CE.

1.2 Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action

La proposition est en parfaite cohérence avec les propositions de simplification modifiant la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil⁴ et la directive 98/41/CE du Conseil⁵. Elle assure la cohérence avec la directive 2009/16/CE en incluant des changements accessoires la modifiant. Ces modifications accessoires sont limitées au strict nécessaire pour assurer la cohérence avec la présente proposition et n'ont en aucune façon d'incidence sur la prochaine évaluation de la directive 2009/16/CE. La proposition est en harmonie avec les recommandations du bilan de qualité et avec le livre blanc pour l'avenir des transports de 2011⁶ qui reconnaissaient la nécessité de moderniser le cadre législatif actuel de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers.

1.3 Cohérence avec les autres politiques de l'Union

La proposition répond au programme «Mieux légiférer» de la Commission en veillant à ce que la législation existante soit simple et claire, ne fasse pas peser de charge inutile et s'adapte aux évolutions politiques, sociétales et technologiques. Elle répond également aux objectifs de la «Stratégie Transport Maritime 2018»⁷ en assurant des services de transport par transbordeur de qualité dans le cadre des transports de passagers réguliers à l'intérieur de l'UE.

⁴ Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

⁵ Directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté (JO L 188 du 2.7.1998, p. 35).

⁶ Livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», COM(2011)0144.

⁷ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions - Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 (COM/2009/0008).

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

2.1 Base juridique

Étant donné que la proposition remplace la directive actuelle, la base juridique demeure l'article 100, paragraphe 2, du TFUE (ancien article 80, paragraphe 2, du traité CE), prévoyant des mesures dans le domaine du transport maritime.

2.2 Subsidiarité

À la demande des États membres⁸, la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers a principalement été modelée et façonnée selon les exigences internationales et en réaction à un certain nombre d'accidents importants (par exemple, les accidents avec le *Herald of Free Enterprise*, l'*Estonia*). La plupart des États membres sont concernés en tant qu'États du pavillon ainsi qu'États du port.

Bien que des règles communes aient été adoptées au niveau de l'UE pour les navires à passagers, notamment les transbordeurs rouliers et les engins à grande vitesse naviguant sur les eaux nationales, ce n'est pas le cas pour les voyages internationaux auxquels s'appliquent les conventions internationales. Les conventions internationales autorisent des possibilités de dérogation considérables et des interprétations divergentes des normes de sécurité. Les passagers voyageant dans l'UE ont le droit de s'attendre au même niveau de sécurité, indépendamment du type de navires ou de services utilisé.

En l'absence de mécanisme d'application au niveau international, le régime d'inspection de l'UE en vigueur, applicable aux navires à passagers aussi bien pour les voyages nationaux qu'internationaux, reste indispensable pour maintenir un niveau élevé de sécurité de la vie humaine à bord des navires à passagers et éliminer les navires qui ne satisfont pas aux normes. Il garantit également que la concurrence s'exerce sur un pied d'égalité dans les eaux de l'UE pour tous les exploitants indépendamment de leur nationalité ou du pavillon que battent leurs navires et engins et sans distinction entre les voyages internationaux et nationaux. Par conséquent, des conditions harmonisées pour l'exploitation des transbordeurs rouliers et engins à grande vitesse au départ et à destination des ports de l'UE et un niveau de sécurité commun ne pourraient être obtenus par une action unilatérale au niveau des États membres.

2.3 Proportionnalité

Eu égard aux dernières évolutions technologiques et juridiques, la proposition visant à clarifier les exigences en vigueur et à supprimer les chevauchements et les concepts dépassés est considérée comme la seule option proportionnée et cohérente. Elle assure que le niveau de sécurité élevé actuel n'est pas compromis et permet une meilleure utilisation des ressources, des mesures plus ciblées et des exigences de sécurité plus claires.

Conformément au principe de proportionnalité, une directive doit être considérée comme la forme la plus adéquate pour atteindre les objectifs établis. Elle établit des principes communs et un niveau harmonisé de sécurité, assure l'application des règles, mais laisse le choix des procédures pratiques et techniques à appliquer à chaque État membre. De la sorte, elle laisse à chaque État membre le libre choix des modalités de mise en œuvre les mieux adaptées à son

⁸ Résolution du Conseil, du 22 décembre 1994, sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers, (94/C 379/05), JO C 379 du 31.12.1994, p. 8.

système interne. Une directive veille également à ce que l'objectif de simplification de la présente proposition soit réalisé dans la plus grande mesure possible.

2.4 Choix de l'instrument

Afin d'assurer une vision de rédaction juridique claire et cohérente, la solution la plus adéquate s'est avérée être la proposition d'une nouvelle directive remplaçant la directive existante. L'autre solution consistant à proposer un ensemble d'amendements à la directive actuelle a été écartée sur la base du nombre significatif de modifications et de leur type à apporter à la directive actuelle.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

3.1 Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

Le bilan de qualité a montré que les objectifs fondamentaux, liés à la sécurité des passagers et au marché intérieur, de la législation de l'UE sur la sécurité des navires à passagers sont respectés dans l'ensemble et conservent toute leur pertinence. Le cadre juridique de l'UE en matière de sécurité des navires à passagers a donné lieu à un niveau commun de sécurité pour les navires à passagers au sein de l'UE et des conditions égales entre opérateurs ainsi qu'un transfert accru de navires entre États membres. Le bilan de qualité a également démontré qu'il est possible de renforcer le niveau de sécurité ainsi que l'efficacité et la proportionnalité de certaines des exigences réglementaires. Des recommandations visant à simplifier, clarifier et abroger un certain nombre d'exigences ambiguës, dépassées ou faisant double emploi ont été formulées dans un certain nombre de domaines:

- (a) éviter les chevauchements entre les visites spécifiques en vertu de la directive 1999/35/CE et les inspections renforcées prévues en vertu de l'article 14 de la directive 2009/16/CE et du règlement (UE) n° 428/2010 de la Commission;
- (b) éviter les chevauchements entre les visites spécifiques en vertu de la directive 1999/35/CE et les visites annuelles par l'État du pavillon prévues par la directive 2009/21/CE (concernant les voyages internationaux) et la directive 2009/45/CE (concernant les voyages nationaux);
- (c) éliminer la notion redondante de l'État d'accueil prévue en vertu de la directive 1999/35/CE (tout en conservant la possibilité d'inspections conjointes) et remplacer le terme «visite» par «inspection»;
- (d) préciser le délai entre les deux inspections annuelles des navires rouliers à passagers dans la directive 1999/35/CE, qui sont supposées avoir lieu à des intervalles réguliers tous les six mois.

3.2 Consultation des parties intéressées

Étant donné la nature technique des propositions envisagées, une consultation ciblée a été choisie en tant qu'outil le plus adéquat. Des experts nationaux ont été consultés dans le cadre du groupe d'experts sur la sécurité des navires à passagers. Un atelier a été organisé, auquel les États membres ainsi que l'industrie et les associations de passagers ont été invités à participer. Les mesures envisagées ont été présentées en de nombreuses occasions. En outre,

la feuille de route publiée sur le site Europa⁹ permettait à toutes les parties prenantes de formuler des commentaires au moyen d'un formulaire de réponse en ligne.

Le résumé de la consultation ainsi que des réponses détaillées aux commentaires soulevés pendant le processus de consultation sont fournis dans le document de travail des services de la Commission joint à la proposition. Les mesures de simplification envisagées étaient soutenues par la grande majorité des experts nationaux, même si plusieurs commentaires ont été formulés concernant le libellé exact de certaines des propositions. Toutes les suggestions ont dès lors été soigneusement examinées et les propositions ont été modifiées comme il convient. En outre, certains experts ont soulevé des questions concernant les aspects de mise en œuvre pratique et technique, lesquelles ont été traitées dans le document de travail des services de la Commission joint à la proposition et sont intégrées dans le plan de mise en œuvre.

Les parties prenantes de l'industrie ont insisté pour que les principes clés du cadre juridique actuel restent inchangés, tandis que l'association des passagers a demandé une amélioration du niveau de sécurité et mis en garde contre sa dilution. La proposition veille dès lors au maintien du niveau de sécurité existant et, dans la mesure du possible, à son renforcement dans le cadre de la simplification (par exemple, en précisant que les deux inspections régulières annuelles prévues par la directive actuelle doivent avoir lieu à des intervalles de six mois).

3.3 Obtention et utilisation d'expertise

Cet examen se fonde principalement sur les données collectées pendant le processus du bilan de qualité figurant dans le document de travail des services de la Commission intitulé «Ajuster le cap: bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers», adopté le 16 octobre 2015¹⁰.

Outre les données et la consultation menée dans le cadre du bilan de qualité, l'élaboration de la présente proposition de simplification a nécessité une contribution des experts juridiques et techniques concernant la formulation concrète des définitions techniques et une rédaction juridique claire. Cette expertise a été rassemblée en interne, en coopération avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et le groupe d'experts sur la sécurité des navires à passagers. Elle est exposée dans le document de travail des services de la Commission joint à la proposition.

3.4 Analyse d'impact

La proposition s'inscrit dans le prolongement direct du bilan de qualité définissant avec précision les questions en matière de simplification et évaluant le potentiel de simplification. Comme souligné dans la feuille de route, soit les mesures envisagées ne devraient pas générer d'impacts significatifs (c.-à-d. au-delà de ceux qui ne sont pas mesurables, tels que la clarté, la sécurité ou la simplicité juridique), soit aucune solution sensiblement différente n'a été dégagée. Conformément aux lignes directrices du programme «Mieux légiférer» de la Commission, aucune analyse d'impact exhaustive n'a été réalisée.

Néanmoins, la proposition de simplification s'accompagne d'un document de travail des services de la Commission qui rappelle les recommandations du bilan de qualité et explique la

⁹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_fr.htm

¹⁰ SWD(2015)197.

logique des solutions proposées d'un point de vue technique ainsi que juridique. Elle comprend un résumé et des commentaires sur la consultation des parties prenantes menée à l'appui de cette initiative. Un plan de mise en œuvre est également joint.

3.5 Réglementation affûtée et simplification

La présente proposition a pour objectif principal de veiller à ce que la législation existante soit adaptée au but poursuivi. Son potentiel de simplification consiste principalement en impacts non mesurables tels que la clarté, la sécurité et la simplicité juridique. Le principal élément quantifié a trait à la suppression des chevauchements et des incohérences entre les visites spécifiques en vertu de la directive actuelle, les inspections renforcées menées dans le cadre du contrôle par l'État du port et les visites annuelles par l'État du pavillon. La simplification envisagée non seulement comblera le vide réglementaire envisagé mais devrait également rationaliser davantage l'effort d'inspection de l'administration nationale et maximiser le délai pendant lequel le navire est commercialement exploité.

Le potentiel de combinaison maximal a été estimé à environ 900 000 EUR (soit une réduction d'environ 670 visites autonomes en vertu de la présente directive par an pour l'ensemble de l'UE, si les mêmes navires continuaient d'être en service comme aujourd'hui), dont une partie a déjà été réalisée dans la pratique en combinant divers types d'inspection. Outre les estimations monétaires, il existe une charge significative pour toutes les parties prenantes liée à la complexité de ces régimes d'inspection, des exigences se chevauchant entre différents actes législatifs et étant exprimées en différents termes, etc. Cela rend la mise en œuvre, le suivi et l'application inutilement pesants pour toutes les parties concernées.

3.6 Droits fondamentaux

La proposition n'a pas de conséquences pour la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

5.1 Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

La proposition s'accompagne d'un plan de mise en œuvre qui énumère les actions nécessaires à la mise en œuvre des mesures de simplification et établit les principaux défis de mise en œuvre technique, juridique et liés au calendrier.

Des dispositions adéquates en matière de suivi et de compte rendu ont été établies, sans créer de nouvelles obligations de communication ou charges administratives. Les informations clés relatives à la flotte, aux accidents et à la conformité seront collectées avec l'aide de l'AESM, de la base de données de contrôle (THETIS), du groupe d'experts sur la sécurité des navires à passagers et en se fondant sur la base de données de la plateforme européenne d'informations sur les accidents de mer (EMCIP). Étant donné que le cycle complet des visites envisagées de mise en œuvre de l'AESM devrait durer cinq ans, le cycle d'évaluation de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers devrait avoir lieu tous les sept ans.

5.2 Documents explicatifs

Des documents explicatifs ne sont pas exigés étant donné que les mesures de simplification ne sont pas de nature substantielle ou complexe.

5.3 Explication détaillée des dispositions spécifiques de la proposition

Définitions et portée

L'article premier délimite le champ d'application de la directive, excluant les navires soumis aux inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port conformément à la directive 2009/16/CE. Par conséquent, le champ d'application est limité aux navires assurant des services réguliers de transbordeur roulier et d'engin à passagers à grande vitesse entre les ports situés au sein d'un État membre ou entre un port dans un État membre et un port dans un pays tiers où le pavillon du navire est le même que celui de l'État membre en question.

L'article 2 supprime un certain nombre de définitions et de références redondantes telles que «passagers», «État d'accueil», «voyages internationaux», «certificats d'exemption». Il supprime également les références à l'enquête sur les accidents maritimes qui est désormais couverte par la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹. Les définitions d'un certain nombre d'autres notions sont mises à jour afin de prendre en considération les modifications dans la législation de l'UE ou au niveau international (OMI) et veiller à ce que les définitions soient mises en conformité avec celles figurant dans la directive 2009/16/CE.

Inspections préalables à la mise en exploitation

Les articles 3 et 4 prévoient un système d'inspections fondées sur le navire (plutôt que sur la compagnie) avant le début d'un service régulier. Le navire doit subir une inspection conformément à l'annexe II et un certain nombre de points liés à la gestion de la sécurité énoncés dans l'annexe I doivent également être vérifiés. L'article 4 prévoit des situations dans lesquelles un navire a récemment été inspecté ou est transféré d'un service à un autre avec des caractéristiques similaires. Le terme «inspections» plutôt que «visites» est utilisé dans tout le texte étant donné qu'il reflète plus précisément le type d'activité réglementée.

Inspections régulières, rapports d'inspection, interdictions de départ, recours et coûts

L'article 5 précise que les navires relevant du champ d'application de la directive sont inspectés deux fois par an, avec un certain laps de temps entre les inspections, et que l'une de ces inspections devrait être une inspection en service pendant une traversée régulière. Il est également prévu que les États membres peuvent, s'ils le souhaitent, combiner l'inspection avec une visite par l'État du pavillon à laquelle un navire devrait être soumis une fois par an. Il devrait en résulter une réduction de la charge pour l'administration ainsi que pour l'exploitant du navire.

Aux articles 6, 7, 8, 9, 10 et 11, les dispositions relatives aux rapports d'inspection, aux interdictions de départ, aux recours, aux coûts, à la base des données des inspections et aux sanctions sont toutes mises en conformité avec celles prévues dans la directive 2009/16/CE. Si la directive 2009/16/CE ne prévoit pas un ordre d'interdiction de départ, celui-ci est inspiré par l'immobilisation dans le cadre du contrôle par l'État du port.

¹¹ Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 114).

Procédure de modification

Les articles 12 et 13 sont mis en conformité avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'exercice des pouvoirs de la Commission en ce qui concerne les actes délégués.

Modification de la directive 2009/16/CE

L'article 14 prévoit une modification accessoire de la directive 2009/16/CE afin de veiller au maintien du contenu actuel et de la fréquence des inspections des transbordeurs rouliers et des engins à passagers à grande vitesse.

Abrogation

L'article 15 dispose que la directive 1999/35/CE est abrogée et renvoie au tableau de corrélation correspondant à l'annexe IV.

Dispositions en matière d'évaluation

L'article 16 précise les dispositions en matière d'évaluation.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹²,

vu l'avis du Comité des régions¹³,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La législation de l'Union relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse (HSC) date de 1999. Il convient de prendre en considération les progrès réalisés dans la mise en œuvre du régime de contrôle par l'État du port mis en place par la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁴ ainsi que l'expérience acquise dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982.
- (2) Le bilan de qualité du programme pour une réglementation affûtée (REFIT)¹⁵ a démontré que le cadre juridique de l'Union en matière de sécurité des navires à passagers a conduit à un niveau commun de sécurité pour les navires à passagers au sein de l'Union. Il a également démontré que, la législation de l'Union relative à la sécurité des passagers ayant évolué au fil du temps en réaction aux différentes demandes et situations, il existe un certain degré de chevauchement et de répétition qui pourrait être rationalisé et simplifié afin de réduire la charge administrative pesant sur

¹² JO C , du , p. .

¹³ JO C , du , p. .

¹⁴ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

¹⁵ COM(2015)508.

les propriétaires de navires et de rationaliser l'effort réalisé par les administrations maritimes des États membres.

- (3) La plupart des États membres combinent déjà les visites obligatoires prévues pour l'exploitation en toute sécurité des transbordeurs rouliers en services réguliers avec d'autres types de visites et d'inspections, lorsque cela est possible, à savoir les visites par l'État du pavillon et les inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port. Afin de réduire davantage l'effort d'inspection et maximiser le temps pendant lequel le navire peut être commercialement exploité, les navires soumis aux inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port devraient dès lors être transférés dans le champ d'application de la directive 2009/16/CE, tandis que le champ d'application de la présente directive devrait être limité aux navires assurant des services réguliers de transbordeur roulier et d'engin à passagers à grande vitesse entre des ports situés au sein d'un État membre ou entre un port dans un État membre et un port dans un pays tiers lorsque le pavillon du navire est le même que celui de l'État membre en question.
- (4) La notion de l'«État d'accueil» a été introduite par la directive 1999/35/CE du Conseil¹⁶ afin de faciliter la coopération avec les pays tiers avant l'élargissement de l'Union de 2004. Il a été constaté que cette notion n'était plus pertinente et devait dès lors être supprimée.
- (5) La directive 1999/35/CE prévoyait que tous les douze mois, les États d'accueil devaient effectuer une visite spécifique et une visite pendant le service régulier. Bien que cette exigence ait eu pour objectif d'assurer que ces deux inspections sont menées avec un certain intervalle, le bilan de qualité REFIT a démontré que ce n'est pas toujours le cas. Afin de supprimer l'ambiguïté de cette exigence et d'assurer un niveau de sécurité commun, il convient de préciser que les deux inspections annuelles doivent avoir lieu à des intervalles réguliers, d'environ six mois.
- (6) La directive 1999/35/CE mentionnait des «visites» plutôt que des «inspections». Le terme «visite» est utilisé dans les conventions internationales pour indiquer l'obligation des États du pavillon de contrôler la conformité des navires aux normes internationales et de délivrer ou renouveler, le cas échéant, les certificats. Toutefois, le régime des inspections spéciales pour les transbordeurs rouliers et les engins à grande vitesse exploités en service régulier ne peut être considéré comme une visite et les formulaires d'inspection pertinents ne sont pas et ne peuvent pas être considérés comme des certificats d'aptitude à la navigation. Par conséquent, il convient de remplacer le terme «visite» par «inspection» lorsqu'il s'agit de visites spécifiques des navires rouliers à passagers telles qu'elles sont actuellement prévues dans la directive 1999/35/CE.
- (7) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international et l'expérience, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'exclusion des modifications apportées aux instruments internationaux du champ d'application de la présente directive si nécessaire, et la mise à jour des exigences techniques. Il est particulièrement important que la Commission procède à

¹⁶ Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse (JO L 138 du 1.6.1999, p. 1).

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.

- (8) Il convient de modifier la directive 2009/16/CE afin de veiller au maintien du contenu et de la fréquence des inspections des transbordeurs rouliers et des engins à passagers à grande vitesse. Les dispositions spécifiques relatives aux inspections et vérifications des transbordeurs rouliers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier susceptibles de faire l'objet d'un contrôle par l'État du port devraient dès lors être transférées à la directive 2009/16/CE.
- (9) Compte tenu du cycle complet des visites de contrôle de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, la Commission devrait évaluer la mise en œuvre de la présente directive au plus tard le [sept ans après la date visée au deuxième alinéa de l'article 17, paragraphe 1] et présenter un rapport sur ce point au Parlement européen et au Conseil. Les États membres devraient coopérer avec la Commission afin de recueillir toutes les informations nécessaires à cette évaluation.
- (10) Afin de renforcer la clarté et la cohérence juridique, et eu égard au nombre de modifications concernées, il convient d'abroger la directive 1999/35/CE et de modifier en conséquence la directive 2009/16/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier
Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux transbordeurs rouliers et aux engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier entre un port d'un État membre et un port situé dans un pays tiers lorsque le pavillon du navire est le même que celui de l'État membre en question, ou exploités en service régulier dans des voyages nationaux dans des zones maritimes dans lesquelles les navires de classe A peuvent opérer conformément à l'article 4 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁷.
2. Les États membres peuvent appliquer la présente directive aux transbordeurs rouliers et aux engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier dans des voyages nationaux dans des zones maritimes dans lesquelles des navires d'autres classes peuvent opérer, autres que celles visées au paragraphe 1.

¹⁷ Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

Article 2 **Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- (1) «transbordeur roulier»: un navire à passagers équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de 12 passagers;
- (2) «engin à passagers à grande vitesse»: un engin à grande vitesse tel que défini dans la règle X/1 de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, qui transporte plus de 12 passagers;
- (3) «convention SOLAS de 1974»: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et amendements y afférents, dans sa version actualisée;
- (4) «recueil HSC»: le «recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse» contenu dans la résolution MSC 36 (63) du comité de la sécurité maritime 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 l'OMI de décembre 2000, dans leur version actualisée;
- (5) «service régulier»: une série de traversées par transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires:
 - a) soit selon un horaire publié, ou
 - b) soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable;
- (6) «zone maritime»: toute zone maritime incluse dans une liste établie conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2009/45/CE;
- (7) «certificats»:
 - a) pour les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des voyages internationaux, les certificats de sécurité délivrés conformément aux dispositions de la convention SOLAS de 1974, ou conformément au recueil HSC, respectivement, ainsi que les registres des équipements pertinents;
 - b) pour les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des voyages nationaux, les certificats de sécurité conformément à la directive 2009/45/CE, ainsi que les registres des équipements pertinents;

- (8) «administration de l'État du pavillon»: les autorités compétentes de l'État dont le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse est autorisé à battre le pavillon;
- (9) «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;
- (10) «organisme agréé»: un organisme agréé conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil¹⁸;
- (11) «compagnie»: le propriétaire du transbordeur roulier ou de l'engin à passagers à grande vitesse ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du transbordeur roulier ou de l'engin à passagers à grande vitesse et qui, en assumant cette responsabilité, a convenu de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le code international de gestion de la sécurité (code ISM);
- (12) «inspecteur»: un agent du secteur public ou une autre personne dûment autorisé(e) par l'autorité compétente de l'État membre à effectuer les inspections prévues par la présente directive, responsable vis-à-vis de ladite autorité compétente et satisfaisant aux critères minimums fixés à l'annexe XI de la directive 2009/16/CE.

Article 3

Inspections préalables à la mise en exploitation

1. Avant qu'un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier couvert par la présente directive, les États membres doivent procéder à une inspection préalable à la mise en exploitation, consistant en:
 - (a) la vérification de la conformité aux exigences fixées à l'annexe I;
 - (b) une inspection, conformément à l'annexe II, afin de s'assurer que le transbordeur roulier ou l'engin à grande vitesse satisfait aux exigences nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité d'un service régulier.
2. L'inspection préalable à la mise en exploitation n'est pas obligatoire si, au cours des six mois précédents, le navire a été soumis à une visite annuelle par l'État du pavillon ou à une inspection par un État membre effectuée selon les procédures et directives pertinentes décrites dans la version consolidée de la résolution A 1053(27) de l'OMI [directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC), 2011] ou selon des procédures conçues pour atteindre le même objectif.

¹⁸ Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (JO L 131 du 28.5.2009, p. 47).

3. L'inspection préalable à la mise en exploitation est effectuée par un inspecteur. La visite par l'État du pavillon ou l'inspection par l'État membre visée au paragraphe 2 est effectuée par un inspecteur ou par un organisme autorisé par l'État du pavillon à effectuer les visites ou inspections dans le but de s'assurer que toutes les exigences de la présente directive sont respectées.
4. Lorsque l'État membre l'exige, les compagnies fournissent la preuve de la conformité aux exigences de l'annexe I à l'avance, mais pas plus d'un mois avant l'inspection préalable à la mise en exploitation.

Article 4

Exceptions à l'obligation d'inspections préalable à la mise en exploitation

1. Lorsqu'un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un autre service régulier, l'État membre tient compte des inspections et visites effectuées précédemment sur ce transbordeur ou engin en vue de son exploitation dans le cadre d'un service régulier antérieur couvert par la présente directive. Pour autant que l'État membre juge les inspections et visites antérieures satisfaisantes et que celles-ci soient en rapport avec les nouvelles conditions d'exploitation, les inspections et visites prévues à l'article 3, paragraphe 1, ne sont pas requises avant la mise en exploitation du transbordeur roulier ou de l'engin à passagers à grande vitesse sur ce nouveau service régulier.
2. À la demande d'une compagnie, les États membres peuvent confirmer à l'avance qu'ils reconnaissent la pertinence des précédentes inspections et visites pour les nouvelles conditions d'exploitation.
3. Lorsque, par suite de circonstances imprévues, un transbordeur roulier ou engin de passagers à grande vitesse de remplacement doit être introduit rapidement pour assurer la continuité du service et que le paragraphe 1 n'est pas applicable, l'État membre peut autoriser la mise en exploitation de ce transbordeur ou engin à condition:
 - (a) qu'une inspection visuelle et un contrôle des documents ne portent pas à craindre que le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse ne remplisse par les conditions nécessaires pour une exploitation en toute sécurité, et
 - (b) que l'État membre effectue l'inspection préalable à la mise en exploitation prévue à l'article 3, paragraphe 1, dans un délai d'un mois.

Article 5

Inspections régulières

1. Les États membres effectuent, une fois par période de douze mois:
 - (a) une inspection, conformément à l'annexe II, et
 - (b) une inspection pendant un service régulier, réalisée au minimum cinq mois et au maximum sept mois après l'inspection. Cette inspection couvre les points

énumérés à l'annexe III et un nombre suffisant des points énumérés aux annexes I et II afin de s'assurer que le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse continue de satisfaire à toutes les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.

Une inspection préalable à la mise en exploitation conformément à l'article 3 est considérée comme une inspection aux fins du présent article.

2. L'inspection visée au paragraphe 1 peut, à la discrétion de l'État membre, être effectuée simultanément ou conjointement à la visite annuelle par l'État du pavillon ou l'inspection effectuée selon les procédures et directives pertinentes décrites dans la version consolidée de la résolution A 1053(27) de l'OMI [directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC), 2011] ou selon des procédures conçues pour atteindre le même objectif.
3. Les États membres effectuent une inspection conformément à l'annexe II chaque fois que le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse subit des réparations, des modifications et transformations majeures, en cas de changement de gestion ou en cas de transfert de classe. Toutefois, en cas de changement de gestion ou en cas de transfert de classe, après prise en compte des inspections effectuées précédemment pour le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse, et à condition que ce changement ou transfert n'affecte pas l'exploitation en toute sécurité du transbordeur ou engin, l'État membre peut dispenser le transbordeur ou engin concerné de l'inspection requise par le présent paragraphe.

Article 6

Notification et rapport d'inspection

1. Lors de l'achèvement d'une inspection réalisée conformément à la présente directive, l'inspecteur élabore un rapport conformément à l'annexe IX de la directive 2009/16/CE.
2. Les informations contenues dans le rapport sont communiquées à la base des données des inspections prévue à l'article 10. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine.

Article 7

Rectification des anomalies, interdiction de départ et suspension de l'inspection

1. Les États membres veillent à ce que toute anomalie confirmée ou révélée par une inspection effectuée conformément à la présente directive soit rectifiée.
2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la sécurité ou la santé ou mettent immédiatement en danger la vie, le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse, son équipage et ses passagers, l'État membre fait en sorte que le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse soit soumis à une interdiction de départ. Une copie de cet ordre d'interdiction de départ est remise au capitaine.

3. L'interdiction de départ n'est levée que si tout danger a disparu ou si l'État membre a établi que le navire peut, sous réserve des conditions qu'il estime nécessaire d'imposer, quitter le port ou que l'exploitation peut reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage ou sans risque pour le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse ou d'autres navires.
4. S'il ne peut être remédié aisément à cette anomalie dans le port où elle a été confirmée ou révélée, l'État membre peut autoriser le navire à rejoindre le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation où elle pourra être immédiatement corrigée.
5. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un transbordeur roulier ou d'un engin à passagers à grande vitesse est manifestement inférieur aux normes, l'État membre peut suspendre l'inspection dudit transbordeur ou engin jusqu'à ce que la compagnie ait pris les mesures nécessaires pour que le transbordeur ou l'engin ne présente plus un risque manifeste pour la sécurité ou la santé ou ne constitue plus un danger immédiat pour la vie de son équipage et de ses passagers ou pour qu'il satisfasse aux exigences pertinentes des conventions internationales applicables.
6. Lorsque l'État membre suspend l'inspection conformément au paragraphe 5, le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse fait automatiquement l'objet d'une interdiction de départ. L'interdiction de départ est levée lorsque l'inspection a pu reprendre et être menée à bien et lorsque les conditions établies au paragraphe 3 du présent article et à l'article 9, paragraphe 2, ont été satisfaites.
7. Pour réduire l'encombrement du port, l'État membre peut autoriser un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse soumis à une interdiction de départ à être déplacé vers une autre partie du port si cela peut se faire en toute sécurité. Toutefois, le risque d'encombrement portuaire n'entre pas en ligne de compte dans la décision d'interdire le départ ou de lever une interdiction de départ. Les autorités ou organismes portuaires facilitent l'hébergement de ces navires.

Article 8

Droit de recours

1. La compagnie a un droit de recours contre une interdiction de départ décidée par l'État membre. Un recours ne suspend pas l'interdiction de départ, sauf si des mesures provisoires sont octroyées conformément au droit national. Les États membres mettent en place et maintiennent les procédures appropriées à cet effet conformément à leur législation nationale.
2. L'autorité des États membres informe le capitaine du transbordeur roulier ou de l'engin à passagers à grande vitesse soumis à une interdiction de départ de ses droits de recours et des procédures applicables. Lorsque, à la suite d'un recours ou d'une demande de la compagnie, une interdiction de départ est révoquée ou modifiée, les États membres veillent à ce que la base de données des inspections visée à l'article 10 soit immédiatement modifiée en conséquence.

Article 9

Coûts

1. Si les inspections visées aux articles 3 et 5 confirment ou révèlent des anomalies justifiant une interdiction de départ, tous les coûts relatifs aux inspections sont couverts par la compagnie.
2. L'interdiction de départ n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais.

Article 10

Base de données des inspections

1. La Commission crée, gère et met à jour une base de données des inspections qui contient toutes les informations requises pour la mise en œuvre du système d'inspection prévu par la directive ou améliore la base de données des inspections visée à l'article 24 de la directive 2009/16/CE.
2. Les États membres veillent à ce que les informations relatives aux inspections effectuées conformément à la présente directive, notamment sur les anomalies et les ordres d'interdiction de départ, soient transférées à la base de données des inspections dès que le rapport d'inspection est établi ou que l'ordre d'interdiction de départ est levé. En ce qui concerne les éléments précis des informations, les dispositions de l'annexe XIII de la directive 2009/16/CE s'appliquent mutatis mutandis.
3. Les États membres veillent à ce que les informations transférées à la base de données des inspections soient validées dans un délai de 72 heures à des fins de publication.
4. La Commission veille à ce que la base des données des inspections permette de récupérer toute information pertinente concernant la mise en œuvre de la présente directive sur la base des données d'inspection fournies par les États membres.
5. Les États membres ont accès à l'ensemble des informations enregistrées dans la base de données des inspections qui sont utiles pour appliquer le système d'inspection prévu par la présente directive et par la directive 2009/16/CE.

Article 11

Sanctions

Les États membres mettent en place un système de sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 12

Procédure de modification

1. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 13, des actes délégués modifiant les annexes afin de prendre en considération les évolutions au

niveau international, en particulier au sein de l'OMI, et d'améliorer leurs spécifications techniques à la lumière de l'expérience acquise.

2. La Commission n'est habilitée à adopter, conformément à l'article 13, des actes délégués modifiant la présente directive afin d'exclure de son champ d'application toute modification des instruments internationaux visés à l'article 2 que si cet amendement international risque manifestement, selon une évaluation de la Commission, de diminuer le niveau de sécurité maritime, de prévention de la pollution des navires ou de la 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.

Article 13

Exercice de délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 12 est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées par le présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 12 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur].
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 12 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 la 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 d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.
5. Dès 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 12 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 qu'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.
7. Un acte délégué excluant du champ d'application de la présente directive toute modification des instruments internationaux conformément à l'article 12, paragraphe 2, est adopté au moins trois mois avant l'expiration du délai établi 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 14
Modifications de la directive 2009/16/CE

La directive 2009/16/CE est modifiée comme suit:

- (1) à l'article 2, les points 25 à 28 suivants sont ajoutés:
- «25. "transbordeur roulier": un navire de mer destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;
 - 26. "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, dans sa version actualisée, qui transporte plus de douze passagers;
 - 27. "service régulier": une série de traversées par transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires:
 - i) soit selon un horaire publié, ou
 - ii) soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable;
 - 28. "inspection préalable à la mise en exploitation": une inspection d'un transbordeur roulier ou d'un engin à passagers à grande vitesse relevant de la présente directive effectuée avant le début d'un service régulier afin de vérifier que les exigences établies à l'article 3 et aux annexes I et II de la directive [XXXX] sont respectées.»;
- (2) à l'article 3, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:
- «La présente directive s'applique également aux inspections des transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse effectuées en dehors d'un port ou à distance d'un mouillage pendant un service régulier conformément à l'article 14 *bis*.»;
- (3) L'article 14 *bis* suivant est inséré:

«Article 14 bis
**Inspection des transbordeurs rouliers et des engins à passagers à grande vitesse
en service régulier**

1. Avant qu'un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier couvert par la présente directive, les États membres procèdent à une inspection préalable à la mise en exploitation conformément à la directive [XXXX] afin de s'assurer que le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse respecte les exigences nécessaires pour

l'exploitation en toute sécurité d'un service régulier et de vérifier que les exigences établies à l'annexe I de la directive [XXXX] sont respectées.

2. Les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse sont soumis, sur chaque période de douze mois, à deux inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port. Une de ces inspections est une inspection effectuée pendant le service régulier qui peut prendre l'une des formes suivantes, au choix de l'État membre:

- (a) une inspection renforcée; ou
- (b) une inspection couvrant les points énumérés à l'annexe III et le nombre suffisant des points énumérés aux annexes I et II de la directive [XXXX] afin de convaincre l'État membre que le transbordeur ou l'engin continue de satisfaire à toutes les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.

3. Lors de la planification d'inspections de transbordeur roulier ou d'un engin à passagers à grande vitesse, les États membres tiennent dûment compte du programme d'exploitation et d'entretien du transbordeur ou engin. Un État membre peut convenir de procéder à une inspection d'un transbordeur roulier ou d'un engin à grande vitesse à la demande d'un autre État membre.

4. Lorsqu'un transbordeur roulier ou engin à passagers à grande vitesse a fait l'objet d'une inspection, cette inspection est enregistrée comme une inspection renforcée dans la base de données des inspections et est prise en compte aux fins des articles 10, 11 et 12 et pour évaluer le respect des obligations de chaque État membre en matière d'inspection, pour autant que cette inspection porte sur tous les points visés à l'annexe VII de la présente directive.»;

(4) à l'article 15, le paragraphe 3 est supprimé;

(5) à l'article 16, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

- «1. Un État membre refuse l'accès à ses ports et mouillages à tout navire qui:
- bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste noire adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des 36 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris, ou
 - bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste grise adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des 24 derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

Le premier alinéa ne s'applique pas dans les situations décrites à l'article 21, paragraphe 6.

Le refus d'accès est applicable dès que le navire a quitté le port ou mouillage où il a fait l'objet d'une troisième immobilisation et où une mesure de refus d'accès a été prise.»;

(6) à l'article 22, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Lorsque l'autorité compétente de l'État du port ne dispose pas des connaissances professionnelles requises, l'inspecteur de cette autorité compétente peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises.

L'inspecteur de l'autorité compétente de l'État du port peut, au cours d'une inspection d'un navire roulier ou d'un engin à passagers à grande vitesse, être accompagné d'un inspecteur de l'État du port d'un autre État membre ou, à la demande de la compagnie, par un représentant de l'État du pavillon du navire.».

Article 15 **Abrogation**

La directive 1999/35/CE est abrogée.

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 IV.

Article 16 **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 [sept ans après la date visée au deuxième alinéa de l'article 17, paragraphe 1].

Article 17 **Transposition**

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [12 mois après l'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à partir du [12 mois après l'entrée en vigueur].

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

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.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président