

COM(2016) 369 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
modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de
sécurité pour les navires à passagers .

E 11239

Bruxelles, le 7 juin 2016
(OR. en)

9953/16

**Dossier interinstitutionnel:
2016/0170 (COD)**

**MAR 160
CODEC 846**

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) 369 final
Objet:	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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2016) 369 final.

p.j.: COM(2016) 369 final



Bruxelles, le 6.6.2016
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

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

{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 présente un ensemble de propositions visant à mettre en œuvre les possibilités de simplification ainsi dégagées.

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 des actes législatifs connexes. L'objectif général est de fournir un cadre juridique clair, simple et actualisé qui soit plus facile à mettre en œuvre, à contrôler et à faire appliquer, et améliorer ainsi le niveau global de sécurité.

La directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil² vise à atteindre un niveau de sécurité élevé et à supprimer les obstacles au commerce en fixant des normes de sécurité harmonisées à un niveau approprié pour les navires à passagers et les engins à passagers effectuant des services nationaux. Cette directive intègre, au niveau de l'UE, pour les voyages nationaux, les dispositions de la convention SOLAS, qui établit des exigences techniques détaillées pour la construction, la stabilité, la prévention des incendies et l'équipement de sauvetage des navires. Partant, elle s'applique aux navires construits en acier et en matériau équivalent et aux engins à grande vitesse. En outre, elle inclut des exigences en matière d'accès spécifique et d'informations publiques pour les personnes à mobilité réduite ou handicapées.

La directive 2009/45/CE a mis en place un niveau de sécurité élevé commun dans l'ensemble de l'UE et a apporté d'importants avantages pour le marché intérieur. Par ailleurs, l'expérience a démontré que depuis l'entrée en vigueur des dispositions qui l'ont précédée en 1998³, la mise en œuvre a suscité un certain nombre de questions en ce qui concerne la clarté et la pertinence de certaines de ses définitions, de son champ d'application et de ses procédures.

En outre, certains aspects de sécurité essentiels pour les petits navires de moins de 24 m de longueur n'ont pas été harmonisés pour tenir compte du fait que ces navires sont plus sensibles aux conditions locales d'exploitation. De plus, la directive accordait déjà aux États membres la possibilité d'appliquer les règles nationales lorsqu'ils considèrent que les normes harmonisées pour les petits navires sont inapplicables et/ou déraisonnables. À cet égard, le bilan de qualité a démontré que la directive ne s'applique actuellement qu'à 70 petits navires

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

² 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).

³ À savoir la directive 98/18/CE dont la directive 2009/45/CE est une refonte.

sur 1 950, les aspects de sécurité essentiels de ces petits navires ayant déjà été définis par les États membres. Par conséquent, ces exigences doivent être réévaluées.

Par ailleurs, le bilan de qualité a révélé que plusieurs États membres certifient des navires en aluminium conformément à cette directive, tandis que certains autres ne le font pas. Cela crée des disparités qui sapent l'objectif de mise en place d'un niveau de sécurité élevé pour tous les passagers effectuant des voyages nationaux par mer dans les États membres de l'UE, en raison d'une interprétation différente du champ d'application de la directive liée à la définition d'un «matériau équivalent» et de l'applicabilité des normes de sécurité incendie correspondantes.

Il est dès lors proposé de clarifier et de simplifier les règles et normes de sécurité pour les navires à passagers afin que, conformément au programme REFIT de la Commission, il soit plus simple de les mettre à jour, de les contrôler et de veiller à leur respect. Pour améliorer la clarté et la sécurité juridiques, la proposition supprime également plusieurs références juridiques obsolètes, redondantes et incohérentes.

La proposition modifie les définitions et exigences correspondantes de la directive 2009/45/CE.

Elle prévoit en outre d'aligner la directive 2009/45/CE sur les modifications apportées par le traité de Lisbonne en ce qui concerne le pouvoir d'adopter des actes délégués et d'exécution conféré à la Commission.

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 98/41/CE du Conseil⁴ et la proposition remplaçant la directive 1999/35/CE du Conseil⁵. La proposition est pleinement conforme aux recommandations du bilan de qualité et au 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 crée pas de contraintes inutiles et reste en phase avec les évolutions politiques, sociétales et technologiques. Elle répond également aux objectifs de la stratégie de l'UE en matière de transport maritime de 2018⁷ en garantissant la qualité des transports réguliers de passagers par transbordeur à l'intérieur de l'UE.

⁴ 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).

⁵ 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).

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 final.

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 final.

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), qui prévoit des mesures dans le domaine du transport maritime.

2.2 Subsidiarité

Pour l'essentiel, la directive 2009/45/CE, qui a été rédigée en prenant pour base les exigences internationales, vise à réagir à un certain nombre de sinistres maritimes impliquant des pertes en vies humaines. Bien que des normes de sécurité communes pour les navires effectuant des voyages internationaux aient été fixées par des règles de sécurité internationales telles que la convention SOLAS, elles ne s'appliquent pas aux navires à passagers effectuant des voyages nationaux.

La proposition veille à préserver le niveau commun de sécurité établi par la directive 2009/45/CE pour les navires effectuant des voyages nationaux dans les eaux européennes, qui ne pourrait être obtenu par une action unilatérale des États membres. Dans le même temps, la proposition réitère la nécessité d'établir des normes différentes en fonction des conditions d'exploitation locales et insiste sur la valeur ajoutée créée par cette différenciation.

Compte tenu de l'objectif lié au marché intérieur et à la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur des États membres, la proposition veille également à ce que la directive 2009/45/CE continue de faciliter le transfert de navires entre les registres nationaux et de maintenir des conditions de concurrence égales concernant les voyages nationaux sans compromettre le niveau de sécurité.

2.3 Proportionnalité

Comme en attestent les statistiques sur les accidents, la législation en vigueur a permis d'atteindre un niveau élevé de sécurité des passagers. Il n'a pas été démontré que le coût lié au respect des normes de sécurité de l'UE était disproportionné par rapport à celui qu'auraient engendré les normes nationales qui auraient été nécessaires autrement. Les écarts estimés en termes de coûts liés à la réglementation ne représentent qu'une proportion minime de l'ensemble des coûts de construction, d'exploitation et d'entretien.

L'un des objectifs de cette initiative de simplification est, outre la clarification d'un certain nombre de définitions, de supprimer certaines exigences inutiles sans altérer le niveau élevé de sécurité. Par conséquent, la proposition retire les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres du champ d'application de la directive 2009/45/CE. Étant donné que les petits navires sont pour l'essentiel construits dans des matériaux autres que l'acier, la grande majorité de cette flotte (96 %) n'est pas, en l'état actuel des choses, couverte par les normes de sécurité harmonisées de l'UE. Cela signifie que la plupart des navires de moins de 24 m sont déjà homologués conformément à la législation nationale.

Par ailleurs, ces navires sont construits pour assurer un vaste éventail de services (par exemple, liaisons de jour ou de nuit, croisières à la journée, escale dans des ports imposant des contraintes particulières ou équipés d'infrastructures spécifiques), qui conduisent à une très large gamme de types de navires et de solutions techniques. Cela rend particulièrement

ardue l'élaboration d'un socle commun de règles détaillées applicables aux navires de plus petite taille utilisés pour une telle panoplie de services.

L'approche réglementaire actuelle de la directive 2009/45/CE consistant en normes prescriptives conçues principalement pour des navires en acier (ou aluminium) a dès lors été réévaluée pour ces navires. En outre, les données relatives aux accidents impliquant des navires de petites dimensions auxquels ne s'appliquent pas les normes de l'UE ne révèlent pas de problème de sécurité spécifique (cinq décès au cours des quatre dernières années, qui résultent tous d'un accident du travail). Enfin, contrairement à des bâtiments de plus grande taille, les petits navires sont en général utilisés dans le même État membre jusqu'à la fin de leur durée d'exploitation et les changements de registre d'un État membre à un autre sont rares.

2.4 Choix de l'instrument

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.

La solution juridique la plus adéquate s'est avérée être une proposition modifiant la directive 2009/45/CE. L'autre solution consistant à proposer une nouvelle directive a été écartée sur la base du nombre limité de modifications clairement identifiables 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 permis d'atteindre un niveau commun de sécurité pour les navires à passagers au sein de l'UE, de créer des conditions égales entre opérateurs et d'augmenter les transferts 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 plusieurs domaines:

- (a) Exclure les navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres du champ d'application de la directive 2009/45/CE et envisager l'élaboration de lignes directrices ou de normes pour les petits navires et les navires qui ne sont pas construits en acier ou en matériaux équivalents, sur la base d'exigences fonctionnelles s'inscrivant dans un cadre de normes axé sur des objectifs.
- (b) Clarifier le champ d'application de la directive:
 - en précisant qu'aux fins de la directive 2009/45/CE, l'aluminium est un matériau équivalent à l'acier et en précisant les exigences correspondantes en

matière d'isolation au feu (par exemple, en définissant les espaces qui doivent être protégés également contre le feu);

- en précisant que les navires de maintenance en mer pour les parcs éoliens ne relèvent pas du champ d'application de la directive 2009/45/CE;
- en précisant que les navires traditionnels ne relèvent pas du champ d'application de la directive 2009/45/CE et en clarifiant leur définition.

(c) Clarifier et simplifier la définition des zones maritimes dans la directive 2009/45/CE tout en:

- supprimant la référence «où des personnes naufragées peuvent gagner la terre»,
- supprimant la notion de «refuge».

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 Europa⁸ 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 des aspects pratiques et techniques de la mise en œuvre, 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 (soulignant les coûts d'un renforcement de la sécurité pour les navires en aluminium dans certains États membres), tandis que l'association des passagers a demandé une amélioration du niveau de sécurité et mis en garde contre sa détérioration. La proposition garantit, dès lors, le maintien du niveau de sécurité existant et, dans la mesure du possible dans le cadre de la simplification, son renforcement (par exemple, en précisant que les navires en aluminium doivent être construits conformément aux normes de sécurité prévues par la directive).

⁸ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_fr.htm

3.3 Obtention et utilisation d'expertise

Cet examen se fonde principalement sur les données collectées aux fins du bilan de qualité figurant dans le document de travail des services de la Commission «Ajuster le cap: bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers», adopté le 16 octobre 2015⁹.

Outre les données collectées 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 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 qui a recensé avec précision les points à simplifier et évalué 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 l'intérêt des solutions proposées d'un point de vue aussi bien technique 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

Le potentiel de simplification de la présente proposition consiste principalement en impacts non mesurables tels que la clarté, la sécurité et la simplicité juridique résultant de la clarification du champ d'application de la directive et d'une définition plus simple des zones maritimes.

Il convient de fixer un délai pour les navires construits en un matériau équivalent et d'une longueur supérieure à 24 mètres avant l'entrée en vigueur de la présente directive afin de satisfaire aux exigences techniques établies dans la directive. Une période de transition suffisante devrait faciliter l'adaptation dans toute la mesure du possible. En ce qui concerne les zones maritimes, la proposition supprimerait principalement les critères redondants ou obsolètes et influencerait le moins possible la délimitation des zones maritimes pour les États membres.

La proposition accroît également la clarté juridique en supprimant un certain nombre de références redondantes, incorrectes ou incohérentes.

⁹ SWD(2015)197.

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 recense les principales difficultés en matière de mise en œuvre qui sont de nature technique, juridique et liées au calendrier.

Des dispositions adéquates en matière de suivi et de compte rendu ont été établies, sans créer de nouvelles formalités déclaratives ou charges administratives. Les informations clés relatives à la flotte, aux accidents et à la conformité seront collectées avec l'aide de l'AESM, du groupe d'experts sur la sécurité des navires à passagers et en s'appuyant sur la base de données de la plateforme européenne d'informations sur les accidents de mer (ci-après l'«EMCIP»). Étant donné que le cycle complet des visites prévues aux fins du contrôle de la mise en œuvre par l'AESM devrait durer cinq ans, l'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 2 est modifié pour supprimer un certain nombre de références redondantes, incohérentes ou incorrectes, relatives notamment au recueil de règles de stabilité à l'état intact (référence manquante ajoutée), au recueil HSC (référence corrigée), à la définition de la hauteur d'étrave (partie redondante supprimée), à la zone portuaire (alignée sur la définition d'une zone maritime), au refuge (supprimée car redondante conformément à la simplification des définitions des zones maritimes), à l'État du port (remplaçant l'État d'accueil conformément à la révision de la directive 1999/35/CE) et à l'organisme agréé (référence mise à jour).

L'article 2 est également modifié afin de prévoir de nouvelles définitions du bateau traditionnel (supprimée de l'article 3 et mise à jour afin de tenir compte de la définition du bateau traditionnel dans la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰), du

¹⁰ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

voilier (nouvelle définition), du bateau de plaisance et de l'engin de plaisance (retirée de l'article 3 et alignée sur SOLAS), de l'annexe ou «tender» (nouvelle définition), et du matériau équivalent (supprimée de l'annexe 1 et modifiée pour préciser que les navires construits à partir de ces matériaux doivent être certifiés conformément à la présente directive).

L'article 3 est modifié afin d'exclure les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres du champ d'application de la directive, de supprimer la référence incorrecte aux «passagers» de l'intitulé des points a) et b), et de préciser que la directive ne s'applique pas aux voiliers, aux vedettes et aux navires visés dans le code SPS (y compris les navires de ravitaillement en mer).

Classes de navires à passager et application

L'article 4 est modifié afin de simplifier les définitions des zones maritimes C et D (les références au critère «où des personnes naufragées peuvent gagner la terre» et au critère de la distance par rapport au refuge sont supprimées), et de préciser que les zones maritimes sont établies par les États membres de manière à ce que la limite intérieure de la zone maritime D soit clairement établie.

L'article 5 est modifié afin de mettre à jour la référence à l'État d'accueil (remplacé par l'État du port) et de mettre à jour la référence à la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹ et à la directive 2014/90/CE du Parlement européen et du Conseil¹².

Exigences de sécurité

L'article 6 est modifié afin de mettre à jour la référence à la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil¹³, de supprimer le point répétitif c), de mettre à jour la référence à l'État d'accueil (remplacé par l'État du port), de préciser que l'exigence de transformation est censée s'appliquer à tous les navires (lorsqu'ils sont transformés en navires à passagers), et non aux seuls navires à passagers existants [en transférant le point e) dans un nouveau paragraphe 5], de supprimer la partie redondante de la référence au recueil DSC dans le quatrième alinéa du paragraphe 4, point a), de supprimer le point f) obsolète et d'insérer une nouvelle date d'application pour les navires construits en matériau équivalent avant l'entrée en vigueur de la présente directive.

Les articles 7 et 8 sont modifiés pour supprimer les parties obsolètes.

Prescriptions de sécurité supplémentaires, équivalences, exemptions et mesures de sauvegarde

L'article 9 est modifié pour supprimer la référence incorrecte à l'annexe 1 figurant dans le paragraphe 2 et faciliter la notification des mesures prévues dans cet article au moyen d'une base de données établie à cet effet.

¹¹ 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).

¹² Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 96/98/CE (JO L 257 du 28.8.2014, p. 146).

¹³ Directive 2009/15/CE 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 et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 47).

Procédure de comité et d'amendement

Les articles 10 et 11 sont mis en conformité avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les pouvoirs de la Commission d'adopter des actes délégués et d'exécution. L'article 10 *bis* a été ajouté pour le même motif (exercice du pouvoir de délégation).

Certificats

L'article 13 est modifié afin de préciser que seuls les navires satisfaisant aux exigences de la présente directive reçoivent un certificat de sécurité pour navire à passagers et afin de préciser que ce certificat doit mentionner toutes les mesures prévues à l'article 9, et non uniquement les exemptions.

Dimension internationale

L'article 14 est modifié afin d'être mis en conformité avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant la représentation externe.

Dispositions en matière d'évaluation

L'article 16 *bis* a été ajouté afin de préciser les dispositions en matière d'évaluation.

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

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 européen¹⁴,

vu l'avis du Comité des régions¹⁵,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de maintenir un niveau de sécurité élevé grâce aux normes de sécurité communes définies par la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁶ et de préserver des conditions de concurrence égales, il convient d'améliorer l'application de cette directive. La directive 2009/45/CE ne devrait s'appliquer qu'aux navires et engins à passagers pour lesquels les normes de sécurité qu'elle définit ont été conçues. Certains types de navire spécifiques, tels que les annexes, les voiliers ou les navires transportant du personnel formé engagé dans les activités du navire ou d'installations offshore, devraient dès lors être exclus de son champ d'application.
- (2) Le programme pour une réglementation affûtée (REFIT)¹⁷ a démontré que tous les États membres ne certifient pas les navires en aluminium conformément à la directive 2009/45/CE. Cela crée des disparités qui compromettent l'objectif de réalisation d'un niveau de sécurité élevé pour tous les passagers effectuant des voyages nationaux par mer dans l'Union. Afin d'éviter des divergences dans l'application découlant de l'interprétation du champ d'application de la directive relativement à la définition de l'aluminium en tant que matériau équivalent et à

¹⁴ JO C , du , p. .

¹⁵ JO C , du , p. .

¹⁶ 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).

¹⁷ COM(2015) 508 final

l'applicabilité des normes de sécurité incendie correspondantes, il convient de clarifier la définition du matériau équivalent.

- (3) Afin d'accroître la clarté et la cohérence juridiques, il convient de mettre à jour un certain nombre de définitions et de références et de les aligner sur les règles, internationales ou de l'Union, connexes. Ce faisant, il convient de veiller tout particulièrement à ne pas modifier le champ d'application existant et le niveau de sécurité assuré par la directive 2009/45/CE. La définition du bateau traditionnel, notamment, devrait être mieux alignée sur la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁸, tout en préservant les critères actuels de l'année de construction et du type de matériau. La définition du bateau de plaisance et de l'engin de plaisance devrait être alignée sur la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS).
- (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.
- (5) Afin de simplifier davantage les définitions des zones maritimes figurant dans la directive 2009/45/CE et de minimiser les perturbations pour les États membres, il convient de supprimer les critères redondants ou inadéquats. Tout en maintenant le niveau de sécurité, la définition des zones maritimes dans lesquelles des navires de classe C et D peuvent naviguer devrait être simplifiée en supprimant le critère «où des personnes naufragées peuvent gagner la terre» et le critère de la distance par rapport à un refuge. L'adéquation d'une ligne côtière particulière comme lieu de refuge constitue un paramètre dynamique qui devrait être évalué au cas par cas par les États membres et, si nécessaire, toute restriction d'exploitation liée à la distance par rapport à un refuge pour un navire particulier devrait être notée dans le certificat de sécurité pour navire à passagers.
- (6) Afin de supprimer les conséquences négatives involontaires des dispositions actuelles en vertu desquelles les navires de charge transformés ne peuvent être considérés comme des navires à passagers neufs, il convient de préciser que les exigences en matière de transformation s'appliquent à tout navire, et non uniquement aux navires à passagers existants.
- (7) Afin d'accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des exemptions, des équivalences et des prescriptions de sécurité supplémentaires, la

¹⁸ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

Commission devrait créer et tenir à jour une base de données qui inclurait les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées.

- (8) Eu égard aux modifications apportées par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les pouvoirs conférés à la Commission pour mettre en œuvre la directive 2009/45/CE devraient être mis à jour en conséquence. Les actes d'exécution devraient être adoptés conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁹.
- (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'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, 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.
- (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.
- (11) 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 directive 2009/45/CE au plus tard [sept ans après la date visée au deuxième alinéa de l'article 2, 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.
- (12) Il convient dès lors de modifier la directive 2009/45/CE en conséquence,

¹⁹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier
Modifications de la directive 2009/45/CE

La directive 2009/45/CE est modifiée comme suit:

(1) L'article 2 est modifié comme suit:

(a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) “conventions internationales”: les conventions suivantes ainsi que les modifications de ces conventions, c'est-à-dire dans leur version actualisée:

- i) la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS de 1974); et
- ii) la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et ses protocoles;»;

(b) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) “recueil de règles de stabilité à l'état intact”: le “recueil de règles de stabilité à l'état intact de tous les types de navires visés par des instruments de l'OMI”, contenu dans la résolution A.749(18) de l'assemblée de l'OMI du 4 novembre 1993, ou le “recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008”, contenu dans la résolution MSC.267(85) de l'OMI du 4 décembre 2008, dans leur version actualisée;»;

(c) le point g) ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) leur vitesse maximale, telle que définie dans la règle 1.4.30 du recueil HSC 1994 et dans la règle 1.4.38 du recueil HSC 2000, est inférieure à 20 nœuds;»;

(d) le point m) est remplacé par le texte suivant:

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

(e) le point r) est remplacé par le texte suivant:

«r) “zone portuaire”: toute zone qui n'est pas une zone maritime énumérée conformément à l'article 4, paragraphe 2, telle que définie par les États membres, et qui s'étend jusqu'aux installations portuaires permanentes les plus éloignées formant partie intégrante du système portuaire ou jusqu'aux limites définies par les caractéristiques géographiques naturelles protégeant un estuaire ou une zone abritée similaire;»;

(f) le point s) est supprimé;

(g) le point u) est remplacé par le texte suivant:

«u) “État du port”: l’État membre au départ ou à destination du port ou des ports duquel un navire ou un engin battant un autre pavillon que celui dudit État membre effectue des voyages nationaux;»;

(h) le point v) est remplacé par le texte suivant:

«v) “organisme agréé”: un organisme agréé en vertu du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil*;

* 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. 11).»;

(i) le point y) est remplacé par le texte suivant:

«y) “personne à mobilité réduite”: toute personne ayant des difficultés particulières pour utiliser les transports publics, y compris les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et les personnes en fauteuil roulant, les femmes enceintes et les personnes accompagnées d’enfants en bas âge;»

(j) les points suivants sont ajoutés:

«z) “voilier”: un navire propulsé principalement au moyen de voiles, même s’il est doté d’une propulsion mécanique à des fins auxiliaires et d’urgence;

z bis) “autre matériau équivalent”: alliage d’aluminium ou tout autre matériau incombustible qui possède, après isolation, des propriétés équivalentes à celles de l’acier du point de vue de la résistance mécanique et de l’intégrité, à l’issue de l’essai au feu standard;

z ter) “essai au feu standard”: un essai au cours duquel des échantillons de cloisons ou de ponts sont soumis, dans un four d’essai, à des températures correspondant approximativement à la courbe standard température-temps, conformément à la méthode d’essai spécifiée dans le recueil international pour l’application des méthodes d’essai au feu de 2010, contenu dans la résolution MSC.307(88) de l’OMI du 3 décembre 2010, dans sa version actualisée;

z quater) “bateau traditionnel”: tout type de bateau historique ainsi que les répliques de ces bateaux, y compris ceux conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique;

z quinquies) “bateau/engin de plaisance”: un navire ne transportant pas de cargaison ni pas plus de 12 passagers, utilisé à des fins non commerciales, quel que soit le moyen de propulsion;

z sexies) “annexe”: un bateau transporté par un navire et utilisé pour transférer plus de 12 passagers d’un navire à passagers en position stationnaire vers le rivage et retour;

z septies) “réparations, transformations et modifications d’importance majeure”: l’un des changements suivants:

— tout changement modifiant de façon notable les dimensions d’un navire, par exemple l’allongement par adjonction d’une nouvelle coque centrale,

— tout changement modifiant de façon notable la capacité en passagers admise par le navire, par exemple la conversion du pont à véhicules en logement pour les passagers,

— tout changement augmentant de façon notable la durée de service d’un navire, par exemple le renouvellement des logements pour passagers sur tout un pont,

— toute transformation de tout type de navire en navire à passagers.»;

(2) l’article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3
Champ d’application

1. La présente directive s’applique aux navires et engins à passagers suivants qui, quel que soit leur pavillon, effectuent des voyages nationaux:

- (a) les navires à passagers neufs et existants d’une longueur égale ou supérieure à 24 mètres;
- (b) les engins à passagers à grande vitesse.

Chaque État membre, en sa qualité d’État du port, s’assure que les navires à passagers et les engins à passagers à grande vitesse battant pavillon d’un État autre qu’un État membre satisfont entièrement aux exigences de la présente directive avant de pouvoir effectuer des voyages nationaux dans ledit État membre.

2. La présente directive ne s’applique pas:

- (a) aux navires qui:
 - i) sont des navires de guerre ou destinés aux transports de troupes,
 - ii) sont des voiliers ou des navires non propulsés par des moyens mécaniques,

- iii) sont des navires construits en matériaux autres que l'acier ou matériaux équivalents et qui ne sont pas couverts par les normes concernant les engins à grande vitesse [résolution MSC 36 (63) ou MSC 97 (73)] ou les engins à portance dynamique [résolution A.373 (X)];
 - iv) sont des navires en bois de construction primitive;
 - v) sont des bateaux traditionnels;
 - vi) sont des bateaux de plaisance;
 - vii) naviguent exclusivement dans des zones portuaires;
 - viii) sont des navires visés dans la règle 1.2.3 du chapitre I du Code de sécurité des navires à usage spécial, résolution MSC.266(84) de l'OMI du 13 mai 2008, dans sa version actualisée; ou
 - ix) sont des annexes;
- (b) aux engins à grande vitesse qui:
- i) sont des engins de guerre ou destinés aux transports de troupes,
 - ii) sont des engins de plaisance,
 - iii) naviguent exclusivement dans des zones portuaires; ou
 - iv) sont des engins visés dans la règle 1.2.3 du chapitre I du Code de sécurité des navires à usage spécial, résolution MSC.266(84) de l'OMI du 13 mai 2008, dans sa version actualisée.»;

(3) l'article 4 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les navires à passagers sont répartis en différentes classes en fonction de la zone maritime dans laquelle ils sont exploités, à savoir:

“Classe A”	navire à passagers effectuant des voyages nationaux autres que les voyages couverts par les classes B, C et D.
“Classe B”	navire à passagers effectuant des voyages nationaux au cours desquels il ne se trouve jamais à plus de 20 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne.
“Classe C”	navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans des zones maritimes où, au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année et d'une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple: exploitation estivale), la probabilité de rencontrer une hauteur de houle significative supérieure à 2,5 m est inférieure à 10 %, le navire ne se trouvant jamais à

«Classe D»	plus de 5 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne. navire à passagers effectuant des voyages nationaux dans des zones maritimes où, au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année et d'une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple: exploitation estivale), la probabilité de rencontrer une hauteur de houle significative supérieure à 1,5 m est inférieure à 10 %, le navire ne se trouvant jamais à plus de 3 milles de la côte, avec une hauteur de marée moyenne.
------------	--

»;

(b) au paragraphe 2, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) établit, et met à jour si nécessaire, une liste des zones maritimes qui dépendent de sa juridiction, en précisant la limite intérieure de la zone maritime dans laquelle les navires de classe D peuvent être exploités, et en délimitant les zones pour lesquelles l'exploitation s'étend sur toute l'année et, le cas échéant, celles dans lesquelles elle est limitée à une exploitation spécifique des classes de navire, en utilisant les critères applicables aux classes définies au paragraphe 1;»;

(4) l'article 5 est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 2, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Chaque État membre, agissant en sa qualité d'État du port, reconnaît le certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et le permis d'exploitation délivrés par un autre État membre pour les engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux ou le certificat de sécurité pour navire à passagers visé à l'article 13 et délivré par un autre État membre pour les navires à passagers effectuant des voyages nationaux.»;

(b) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. Un État du port peut inspecter un navire à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse effectuant un voyage national et vérifier ses documents, conformément aux dispositions de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil*.

4. Les équipements marins qui sont conformes aux dispositions de la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil** sont considérés conformes aux dispositions de la présente directive.

* 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).

** Directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 96/98/CE (JO L 257 du 28.8.2014, p. 146).»;

(5) l'article 6 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) la construction et l'entretien de la coque, des machines principales et auxiliaires, des installations électriques et automatiques satisfont aux normes spécifiées en vue de la classification suivant les règles d'un organisme agréé ou des règles équivalentes appliquées par une administration conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil*.

* Directive 2009/15/CE 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 et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 47).»;

ii) le point c) est supprimé.

(b) au point b) du paragraphe 2, le point ii) est supprimé;

(c) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

i) les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:

«c) les navires à passagers existants des classes C et D satisfont aux prescriptions spécifiques pertinentes de la présente directive ainsi que, pour les domaines non visés par ces prescriptions, aux règles de l'administration de l'État du pavillon; ces règles garantissent un niveau de sécurité équivalant à celui résultant des chapitres II-1 et II-2 de l'annexe I tout en tenant compte des conditions locales d'exploitation particulières aux zones maritimes où les navires de ces classes sont autorisés à opérer;

avant que les navires à passagers existants des classes C et D puissent effectuer des voyages nationaux réguliers dans un État du port, l'administration de l'État du pavillon obtient l'accord de l'État du port sur ces règles;

d) lorsqu'un État membre estime que les règles imposées par l'administration de l'État du port conformément au point c) ne sont pas raisonnables, il le notifie immédiatement à la Commission. La Commission décide, au moyen d'un acte d'exécution, si les règles de l'administration de l'État du port sont raisonnables. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.»;

ii) les points e) et f) sont supprimés.

- (d) le paragraphe 4 est modifié comme suit:
- i) au point a), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:
 - «— ils sont intégralement conformes aux prescriptions du recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique (recueil DSC) contenu dans la résolution A.373(10) de l'OMI, dans sa version actualisée;»;
 - ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:
 - «c) la construction et l'entretien des engins à passagers à grande vitesse et de leurs équipements satisfont aux règles de classification des engins à grande vitesse d'un organisme agréé ou à des règles équivalentes appliquées par une administration conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE.»;
- (e) les paragraphes 5 et 6 suivants sont ajoutés:
- «5. En ce qui concerne les navires neufs et existants, les réparations, transformations et modifications d'importance majeure ainsi que les aménagements qui en résultent satisfont aux prescriptions visées au paragraphe 2, point a), pour les navires neufs; les modifications apportées à un navire qui visent uniquement à améliorer sa capacité de survie ne sont pas considérées comme des modifications d'une importance majeure;
 - 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) à l'article 7, le paragraphe 2 est supprimé;
- (7) l'article 8 est modifié comme suit:
- (a) au paragraphe 3, le deuxième alinéa est supprimé;
 - (b) le paragraphe 4 est supprimé;
- (8) l'article 9 est modifié comme suit:
- (a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
 - «2. Un État membre peut, en suivant la procédure prévue au paragraphe 4, prendre des mesures autorisant des équivalences pour certaines exigences spécifiques de la présente directive, pour autant que ces équivalences aient une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite par ces exigences.»;
 - (b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. L'État membre qui invoque les dispositions des paragraphes 1, 2 ou 3 procède conformément aux deuxième à cinquième alinéas du présent paragraphe.

L'État membre notifie à la Commission les mesures qu'il entend prendre, en donnant toute précision nécessaire pour confirmer que le niveau de sécurité est maintenu de manière satisfaisante.

Si, dans un délai de six mois à compter de la notification, la Commission décide, au moyen d'un acte d'exécution, que les mesures proposées ne sont pas justifiées, il est exigé de l'État membre concerné qu'il modifie les mesures projetées ou qu'il renonce à les prendre. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

Les mesures adoptées sont spécifiées dans la législation nationale pertinente et sont communiquées à la Commission et aux autres États membres.

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.»;

(c) au paragraphe 5, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) la Commission décide, au moyen d'un acte d'exécution, si la décision de l'État membre de suspendre l'exploitation de ce navire ou de cet engin ou d'imposer des mesures supplémentaires est justifiée ou non par l'existence d'un danger grave pour la sécurité des personnes et des biens ou pour l'environnement, et, si la suspension ou les mesures ne sont pas justifiées, que l'État membre en question doit annuler la suspension ou retirer les mesures. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.»;

(9) l'article 10 est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 1, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) les références spécifiques aux “conventions internationales” et aux résolutions de l'OMI visées à l'article 2, points g), m) et q), à l'article 3, paragraphe 2, point a), à l'article 6, paragraphe 1, point b), et à l'article 6, paragraphe 2, point b).»;

(b) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 10 *bis* afin d'adopter les modifications visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

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.»;

(10) l'article 10 *bis* suivant est inséré:

«*Article 10 bis*
Exercice de délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9, paragraphe 4, et à l'article 10, paragraphes 3 et 4, 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 9, paragraphe 4, et à l'article 10, paragraphes 3 et 4, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [la date d'entrée en vigueur].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 9, paragraphe 4, et à l'article 10, paragraphes 3 et 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. Une décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant 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 9, paragraphe 4, et de l'article 10, paragraphe 3 ou 4, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou 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 10, paragraphe 4, est adopté au moins trois mois avant l'expiration de la période fixée au niveau international pour l'acceptation tacite de la modification concernée ou avant la date envisagée pour l'entrée en vigueur de ladite modification. Au cours de la période précédant l'entrée en vigueur de cet acte délégué, les États membres s'abstiennent de toute initiative visant à intégrer la modification dans la législation nationale ou à appliquer la modification de l'instrument international concerné.»;

(11) l'article 11 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil* s'applique.

* Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

(b) le paragraphe 3 est supprimé;

(12) l'article 12 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Chaque navire à passagers est soumis par l'administration de l'État du pavillon aux visites mentionnées aux points a), b) et c):

a) une visite initiale avant la mise en service du navire;

b) une visite périodique tous les douze mois; et

c) des visites supplémentaires selon les besoins.»;

(b) le paragraphe 2 est supprimé;

(13) l'article 13 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Tous les navires à passagers, neufs ou existants, satisfaisant aux exigences de la présente directive, sont munis d'un certificat de sécurité pour navire à passagers en conformité avec la présente directive. Le certificat est établi selon le modèle figurant à l'annexe II. Ce certificat est délivré par l'administration de l'État du pavillon après la visite initiale visée à l'article 12, paragraphe 1, point a).»;

(b) au paragraphe 3, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Avant de délivrer le permis d'exploiter des engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux dans un État du port, l'administration de l'État du pavillon s'entend avec l'État du port sur les conditions d'exploitation de l'engin considéré dans cet État. L'administration de l'État du pavillon mentionne toutes ces conditions sur le permis d'exploitation.»;

(c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les prescriptions de sécurité supplémentaires, les équivalences et les exemptions accordées à des navires ou des engins en vertu des dispositions de l'article 9, paragraphes 1, 2 et 3, et conformément à celles-ci, sont mentionnées sur le certificat du navire ou de l'engin.»;

(14) l'article 14 est remplacé par le texte suivant:

«Article 14
Règles de la convention SOLAS de 1974

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.

2. Les propositions visées au paragraphe 1 sont présentées à l'OMI sur le fondement des règles harmonisées énoncées à l'annexe I.»;

(15) l'article 16 *bis* suivant est inséré:

«Article 16 bis
Évaluation

La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive et soumet les résultats de l'évaluation au Parlement européen et au Conseil au plus tard [sept ans après la date visée au deuxième alinéa de l'article 2, paragraphe 1].»;

(16) l'annexe I est modifiée comme suit:

(a) au paragraphe 13.1 de la partie A du chapitre II-2, la sixième phrase est remplacée par le texte suivant:

«Lorsque le navire effectue des voyages nationaux dans un autre État membre, on doit également inclure une traduction dans la langue officielle de cet État du port si cette langue n'est ni l'anglais ni le français.»;

(b) au premier paragraphe de la note de bas de page 1 du tableau dans le paragraphe 2 du chapitre III, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Les engins de sauvetage peuvent être soit des embarcations de sauvetage, soit des radeaux de sauvetage, soit une combinaison des deux, conformément aux dispositions de la règle III/2.2. Si cela est justifié par les conditions abritées des voyages et/ou par les conditions climatiques favorables de l'exploitation, compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans sa circulaire MSC/Circ.1046, l'administration de l'État du pavillon peut autoriser, sauf rejet par l'État membre portuaire.»;

Article 2
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 3
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 4
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